



Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>

441

22



Digitized by Google

hh1
22

SOCIETÀ ITALIANA

PER I.R.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Assemblea Generale ordinaria del 13 Giugno 1868

RELAZIONE

DEL

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE



FIRENZE,

STABILIMENTO CIVELLI

—
1868.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Presidente

BASTOGI conte PIETRO

Vice-Presidenti

BOMBRINI commendatore CARLO
GINORI-LISCI marchese LORENZO.

Consiglieri

ALLIEVI Comm. ANTONIO.	GENERO cavaliere FELICE.
BALDUINO comm. DOMENICO.	LACAITA comm. GIACOMO.
BASSI nobile GEROLAMO.	LEONINO barone SABINO.
BELINZAGHI cavaliere GIULIO.	ONETO FRANCESCO fu Giuseppe.
BELTRAMI conte PIETRO.	ORSINI comm. avv. TITO.
BRAMBILLA PIETRO.	PISA dott. LUIGI.
CINI cavaliere BARTOLOMMEO.	ROSSI cavaliere ANTONIO.
DENINA cavaliere VINCENZO.	SPINELLI cavaliere LUIGI.
GUASTALLA cavaliere ISRAEL.	TREZZI cavaliere avv. AMBROGIO.

Direttore Generale

BONA commendatore BARTOLOMEO.

2121
22

SOCIETÀ ITALIANA

per le

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Assemblea Generale ordinaria del 15 Giugno 1868.

ORDINE DEL GIORNO

- 1.° Relazione del Consiglio di Amministrazione;
- 2.° Bilancio consuntivo del 1867 e preventivo del 1868, e deliberazione sul dividendo;
- 3.° Modificazione agli articoli 18 e 20 della Convenzione 28 novembre 1864, relativi al tronco Foggia-Candela;
- 4.° Rinunzia al diritto di prelazione per la costruzione della linea Gioia-Potenza alle condizioni stabilite nella Convenzione 11 dicembre 1867 fra il Ministro dei Lavori Pubblici e l'Ingegnere Signor Menin;
- 5.° Rinnovamento del Consiglio d'Amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti;
- 6.° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due supplenti.

Signori,

Cominceremo quest'anno il Rapporto prescritto dall'Articolo 48 degli Statuti, sull'andamento della nostra impresa coll' esporvi la situazione finanziaria della Società.

Siamo lieti di assicurarvi che la continuazione delle condizioni anormali del credito non ci ha impedito di proseguire alacramente i lavori. Di fatti nel Conto preventivo da voi approvato nello scorso anno figuravano le spese riunite di costruzione e di armamento per L. 28,100,000, e dal conto consuntivo di quest'anno risulta invece che si sono spesi nelle sole costruzioni L. 29,311,652. 11 e nella provvista di nuovo materiale fisso e mobile. » 3,939,912. 78

Totale L. 33,251,564. 89

oltrepassando così di cinque milioni la somma calcolata nel Bilancio di previsione. Questa massa di nuovi lavori, che ci ha permesso di attivare nell'anno decorso 93 chilometri di nuove linee, ed ha contribuito a che nell'anno cor-

rente si attivino altri 200 e più chilometri, fu eseguita parte coll'anticipazione delle sovvenzioni governative e coi versamenti in ritardo, parte colla vendita di altra porzione dei Beni demaniali accordatici in sussidio in virtù della Concessione del 1862, parte infine con operazioni finanziarie temporarie concluse a moderatissime condizioni.

Premesse queste brevi osservazioni, passiamo ad esporvi la situazione finanziaria della Società al 31 dicembre 1867 ed il preventivo del 1868, riserbandoci di presentarvi nel corso della nostra Relazione lo stato delle Costruzioni, i Conti dell'Esercizio, ed il Conto Profitti e Perdite per lo scorso anno 1867.

CAPO I.

Situazione finanziaria.

Le somme realizzate al 31 dicembre 1867 ascendevano alle cifre seguenti:

1° Versamenti sulle azioni	L.	99,573,900. 00
2° Sussidio in lavori »		10,000,000. 00
3° Prestito Serie A, N° 250,000 Obbligazioni	L.	55,000,000
4° Idem B, N° 252,300 obbligazioni »		56,029,000

A riportarsi L. 111,029,000 » 109,573,900. 00

Riporto L. 111,029,000 L.109,573,900. 00

5° Prestito Bayard, Rothschild e De Gas »	4,105,150
	<u>115,131,150. 00</u>
6° Vendita Beni demaniali »	2,730,538. 87
7° Anticipazioni sopra effetti della Società »	2,708,360. 00
8° Prestito col Banco di Napoli. . »	6,000,000. 00
9° Accettazioni diverse »	10,376,771. 68

A cui aggiungendo le somme prelevate
sulle liquidazioni ed assegnate a fondi spe-
ciali per (1) » 25,543,746. 88

Avremo un totale di L. 272,067,167. 43

Da questa somma detraendo :

L'ammontare dei lavori eseguiti, delle
spese di fondazione, e del materiale fisso
e mobile per L. 268,262,795. 78

E l'ammontare dei pre-
stiti estinti per » 585,550. 00

A riportarsi L. 268,848,345. 78

(1) I fondi speciali che formano la riserva suesposta sono i seguenti :

1° Riserve incendiî L.	6,665 85
2° Rinnovazione materiale »	948,209. 76
3° Fondo per indennità linee abbandonate (1865-66-67). . »	1,245,172. 48
4° Riserve statutarie (1863-64-65-66) »	932,912. 86
5° Riserva speciale (1863-64-65-66) »	12,099,779 59
6° Dividendi (1865-66) in sospeso »	6,000,000. 00
7° Liquidazione generale 1867 »	4,311,006. 34

TOTALE L. 25,543,746. 88

Riporto L. 268,848,345. 78 L. 272,067,467. 43

meno i saldi passivi dei
Creditori e Debitori di-
versi per » 3,238,657. 52

L. 265,609,688. 26

ne risulta al 1° gennaio un attivo di cassa
e portafoglio di » 6,457,779. 17

Aggiungendo a questa somma:

1° I versamenti in ritardo sulle A-
zioni L. 426,100. 00

2° Residuo Beni de-
maniali. » 7,269,461. 13

3° L'anticipazione della
sovvenzione a tutto
il 1869 accordata
colla Convenzione
del 16 novemb. 1867 46,425,000. 00

4° I prodotti netti dello
Esercizio » 500,000. 00

54,620,561. 13

Ascenderanno le attività a L. 61,078,340. 30

Il preventivo delle spese per il 1868
ammonta alle cifre seguenti:

1° Spese gen.^{li} ed imp.^{st^a} L. 1,200,000. 00

2° Servizio Azioni ed ob-
bligazioni sociali . » 13,036,800. 00

A riportarsi L. 14,236,800. 00 » 61,078,340. 30

	<i>Riporto</i> L. 14,236,800. 00	L.61,078,340. 30
3° Servizio Obbligazio- ni Romane Bayard, Rothschild e De Gas »	3,907,359. 75	
4° Costruzioni. »	24,000,000. 00	
5° Restituzione del Pre- stito al Banco di Na- poli »	6,000,000. 00	
6° Estinzione del debito galleggiante. »	10,376,771. 68	
7° Servizi diversi d' in- teressi e perdite sui cambi »	4,800,000. 00	
	<hr/>	63,320,931. 43

Eccedenza delle spese L. 2,242,591. 13

passività insignificante, la quale sarà coperta con nuove combinazioni che non compromettano l' eccellente situazione economica della Società.

L' operazione dei Beni Demaniali che figura alla parte attiva di questo capitolo, ha dato buonissimi risultati. Al momento in cui vi parliamo la intera somma dei dieci milioni è coperta, e, tenuto conto delle spese che abbiamo dovuto sostenere, sia pei diritti di trasferimento di proprietà, che per lo sconto accordato agli acquirenti dei Beni in nostro nome, noi fummo tuttavia in grado di ritrarre da questo sussidio governativo un utile netto corrispondente largamente ai nove decimi del suo ammontare nominale. Gli incassi si fanno a rate ed a scadenze prossime; e la Società rimettendo i Beni ai legittimi acquirenti perce-

pisce l'interesse del 5 per cento sulle somme non pagate fino al giorno della riscossione.

Noi chiamiamo eziandio la vostra attenzione sulla cifra elevata delle riserve di ogni natura, che abbiamo tutte consacrate alle costruzioni. L'aver prelevato sulle attività delle liquidazioni annuali in meno di sei anni per diminuire le spese una somma così cospicua, come è quella di oltre 25 milioni e mezzo, non ha poco contribuito a farci trovar fiducia e favore presso gli Stabilimenti di credito, coi quali abbiamo concluso operazioni finanziarie.

Voi avrete osservato che la maggior parte delle attività bilanciate per l'anno venturo è formata dall'anticipazione delle nostre sovvenzioni per gli anni 1868 e 69 consentite colla Convenzione stipulata col Ministero dei Lavori Pubblici il 16 novembre 1867. — In virtù di quella Convenzione la Società, per riconoscere il vantaggio fattole dal Governo, si è a sua volta obbligata ad attivare nel luglio prossimo i tre tronchi Bovino—Savignano (20 chilometri), Caserta—Montecalvo (94 chilometri) e Gioia—Taranto (62 chilometri), cioè in totale 166 chilometri, e di compiere nel luglio del 1869 la linea Foggia—Napoli.

Questi impegni saranno da noi mantenuti allo scopo di affrettare il giorno in cui Napoli possa essere riunita con facile comunicazione alle città consorelle del litorale Adriatico.

CAPO II.

Costruzioni.

Il nostro rendiconto delle costruzioni sarà diviso in due parti. Nella prima tratteremo delle opere complementari eseguite sulle Linee in esercizio al 31 dicembre 1867. Nella seconda esporremo l'avanzamento dei lavori sulle Linee in costruzione alla stessa epoca.

PARTE PRIMALAVORI SULLE LINEE IN ESERCIZIO. *Chil.* 1102.

Al 1° gennaio 1867 la Società contava 1102 chil. in esercizio;

cioè: sulle Linee Adriatiche Chil. 892

» Tirrene » 86

» Lombarde » 124

Totale come sopra Chil. 1102

Le opere complementari eseguite su di esse sono di poca importanza e risultano dalla seguente enumerazione:

Per la Rete Adriatica.

Sostituzione di una travata in ferro di 9 metri ad altra travata in legno sul torrente Sasso.

Ricarico di scogliera ai ponti sui torrenti Eto e Rocca di Rio ed al muro a mare di Ancona.

Riparazioni e difese ai ponti sui torrenti Savena, Sillaro, Idice, Santerno, Macciocche e Rubicone.

Ampliamento del magazzino merci di Forlì e del piazzale delle stazioni di Bologna e di Termoli.

Costruzione di una rimessa per sei locomotive nella Stazione di Bologna, e ricostruzione di una parte della Officina di Rimini.

Costruzione di rifornitori a Mirandola e a Fasano, e di Caffè-Ristoratori a Falconara e a Brindisi.

Oltre alle opere sovra enunciate, noi abbiamo dovuto eseguire la ricostruzione in legno del ponte sul Cerano della luce di 16 metri, e di altre opere minori asportate insieme all'argine stradale da un uragano sopraggiunto presso Mutignano nel settembre scorso.

Grazie all'attività spiegata dai nostri Ingegneri della costruzione e dal Direttore dell'esercizio, tutte le opere di ricostruzione si compierono in brevissimo tempo, ed il trasbordo dei viaggiatori e delle merci non si protrasse al di là di 20 giorni.

Sulla Rete Tirrena non abbiamo altre opere da segnalare se non che la continuazione dei lavori di consolidamento della galleria presso Salerno, i quali procedono regolarmente verso il loro compimento.

PARTE SECONDA

LINEE IN COSTRUZIONE.

*Linea Foggia-Napoli per Benevento, lunghezza chil. 197.
(In esercizio 130 — in costruzione 67).*

I lavori di questa linea progredirono nello scorso anno in modo soddisfacente. Noi fummo in grado di attivare un primo tronco da Foggia a Bovino (di 33 chilometri) fin dal 27 gennaio, ed un secondo tronco da Napoli a Caserta (di 35 chilometri) il 7 maggio successivo. — Lo sviluppo dato ai lavori ci faceva presagire il prolungamento del tronco di Napoli-Caserta fino a Benevento per la fine dell'anno. Ma una frana manifestatasi nel Vallone Comola, in prossimità di quest'ultima città, ce lo ha impedito. L'assodamento definitivo di quella frana, richiedendo lavori di cui era difficile poter prevedere l'importanza e la durata, ci decise di costruire sopra di essa un castelletto in legno solido abbastanza da sostenere il transito regolare dei convogli. — Il progetto essendo stato posto ad esecuzione, la sua riuscita fu felicissima, e noi che già avevamo attivato fin dal 15 marzo di quest'anno il nuovo tratto da Caserta a Ponte (chilometri 47), fummo in grado di prolungarlo fino a Benevento (chilometri 15) il 18 aprile scorso. — Con queste aggiunte la linea Foggia-Napoli conta oggidi 130 chilometri in pieno esercizio, e 67 chilometri in costruzione.

Come già vi abbiamo accennato esponendovi la situa-

zione finanziaria della Società, noi assumemmo col Governo l'impegno di ultimare i due tronchi Bovino-Savignano e Benevento-Montecalvo nel mese di luglio prossimo. — Se nissun ostacolo impreveduto verrà a ritardare i nostri lavori, noi compiremo i due tronchi anzidetti per l'epoca designata, restando così la linea ultimata ed attivata per la lunghezza di 182 sopra 197 chilometri.

Nei 15 chilometri che rimarranno in costruzione dopo il luglio si riscontra la gran galleria d'Ariano della lunghezza di 3203 metri, la quale presentava il 30 aprile un avanzamento di 2125 metri in piccola sezione, e 2006 metri di rivestimento in calotta. — Il rivestimento in gran sezione seguiva regolarmente l'avanzamento in piccola sezione.

Abbiamo inoltre le gallerie Starza e Cristina della lunghezza l'una di 2595 metri e l'altra di 1432, le quali procedono pure regolarmente, sebbene abbiano per lo passato presentato difficoltà di costruzione, che ora sono felicemente superate. — Giusta i nostri calcoli le tre gallerie saranno ultimate per la metà dell'anno prossimo, epoca in cui tutta la linea da Foggia a Napoli deve senza interruzione inaugurarsi all'esercizio.

Noi avremmo desiderato di continuare senza interruzione fino al loro compimento i lavori della Stazione di Napoli; ma la posizione speciale che ci è fatta dalle vigenti convenzioni ce l'ha finora impedito. — Un progetto definitivo del fabbricato è sottoposto all'approvazione del Ministero, e forma l'oggetto delle sue deliberazioni. — Abbiamo pure contribuito alla redazione di progetti per coprire di una gran tettoja l'interno della Stazione, ed ora aspettiamo che sia intervenuto un accordo fra gli interessati per

la scelta di quello che intendono adottare al fine di promuovere la pronta costruzione.

Linea Bari-Taranto, chilometri 115
(in esercizio 53 — in costruzione 62).

Coll' ultimazione del tronco Gioja-Taranto (chil. 62) che è ora in costruzione l'intera linea Bari-Taranto sarà attivata nel luglio prossimo. — Dei grandi viadotti destinati a varcare i larghi e profondi burroni che s'incontrano su questa linea, quello di Palagianello di 138 metri di lunghezza per 38 di altezza è ultimato: gli altri due di Castellaneta e S. Stefano lo saranno nel mese venturo, epoca in cui saranno pure compiuti i grandi rilevati di Castellaneta e la Stazione provvisoria di Taranto, alla quale fin dal mese scorso si lavora assai attivamente.

Linea Lecce-Otranto, chilometri 46
(in esercizio 18 — in costruzione 28).

Per questa linea pende sempre incerta per parte del Governo la scelta del tracciato che deve condurre ad Otranto. Noi abbiamo costruito ed attivato il 1° febbrajo scorso il tratto Lecce-Zollino di 18 chilometri, ed ora costruiamo il tratto successivo fino a Maglie, sperando che fra breve si addiverrà ad una decisione, che ci permetta di ultimare definitivamente la linea Adriatica fino ad Otranto.

Linea di Candela, chilometri 38 in esercizio.

Come già vi avevamo partecipato nei precedenti nostri rapporti, il tronco di Candela era sottoposto ad una garanzia speciale, e la sua attivazione dipendeva dalla formazione di un Consorzio di Comuni designati a concorrere col Governo per pagare alla Società la garanzia di L. 125,000 annue stabilita dalla Convenzione 28 novembre 1864 in compenso della sua costruzione ed esercizio. Su questa somma L. 75,000 cadevano a carico del Governo e L. 50,000 a carico delle Provincie e Comuni.

L'entità di quest'ultima quota fu causa per cui si incontrarono difficoltà gravi alla formazione del Consorzio. D'altra parte la Società non poteva non desiderare alcune considerevoli economie sia nei lavori di complemento della Linea, sia nei modi di esercizio della medesima più in armonia colla sua importanza affatto secondaria.

Gli è perciò che, d'accordo col Ministero, si studiò un temperamento che, mentre da una parte rendesse possibile il Consorzio in questione, dall'altra facesse ragione ai giusti desiderii della Società.

Questi accordi furono concretati nella Convenzione che oggi abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra ratifica, e le cui clausole principali sono la riduzione dell'annua garanzia a sole L. 110,000, delle quali 70,000 a carico del Governo e L. 40,000 a carico delle Provincie e dei Comuni; e di rincontro l'autorizzazione accordata, come si disse, alla Società di semplificare sensibilmente i lavori, sopra tutto per ciò

che riflette le Stazioni, e di fare un servizio economico e consentaneo alle condizioni speciali della Linea.

Noi ci lusinghiamo che, apprezzando al pari di noi i vantaggi di questa transazione, voi vorrete apporvi la vostra sanzione; come pure riteniamo che sarete per approvare l'altra Convenzione, che del pari oggi abbiamo l'onore di sottoporvi, allo scopo di determinare il compenso dovuto al Governo per la facoltà accordataci di utilizzare i primi otto chilometri della Linea Foggia-Napoli, facendoli servire ad uso comune con quella di Candela, e risparmiando così alla Società la spesa non indifferente di costruzione dei medesimi. Tale compenso è stato fissato in annue lire 36,000, cifra che corrisponde in mitissima misura all'interesse delle somme risparmiate.

Chiudiamo i cenni relativi a questa Linea annunciandovi che in seguito alla formazione del Consorzio la Società ha ultimato ed attivato l'intero tronco fino dal 15 scorso maggio, incassandone a suo beneficio i prodotti, che come sapete, le appartengono fino a settemila lire a chilometro.

Linea Voghera-Pavia.

L'attivazione di questa linea era stata ritardata dalle opere del nuovo inalveamento del fiume Po, le quali proseguite con instancabile energia, ci permisero di effettuare il deviazione completo delle acque sotto il nuovo Ponte il 15 scorso agosto, e la chiusura del vecchio alveo per mezzo dell'argine stradale il 21 dello stesso mese. — Così noi fummo in grado di mettere la strada in istato di regolare attivazione fin dal 16 novembre, giorno in cui la Società

dell' Alta Italia ne assunse l'esercizio unitamente all' altra da Pavia a Brescia in virtù della Convenzione 2 novembre 1867 da voi approvata nell' Assemblea straordinaria del 10 dicembre detto anno. — Dopo che l'intera linea fu ceduta noi continuammo le liquidazioni delle diverse imprese che la costruirono, e la consegna ai Comuni delle strade e passaggi che la attraversano.

Linee Ponte-Campobasso-Termoli, Pescara-Aquila-Rieti.

Approvati con molte restrizioni i progetti di massima di ambe le linee, noi ci occupammo di compilare un progetto particolareggiato, giovandoci di tutti i suggerimenti del Governo e del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Volgendo la nostra attenzione ai nuovi tracciati, che l'avanzamento della moderna meccanica ha resi praticabili nelle strade in montagna, abbiamo fatto studii in quest'intento ed ora stiamo ordinandoli, e confrontandoli con quelli compilati secondo le norme comuni della costruzione stradale, per presentare poi e gli uni e gli altri al Governo, cui spetta di pronunciarsi sulla scelta dei progetti definitivi, e stabilire il momento opportuno della loro attuazione.

Linea Gioja-Potenza

(Diritto di prelazione)

Vi è noto come in forza dell' art. 38 dell' Atto di Concessione, nel caso che il Governo si decida a costruire o a

concedere nuove Linee in diramazione di quelle concesse alla Società, quest'ultima gode del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni, semprechè dichiararsi di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste le saranno state notificate.

Un tal caso si è presentato nel corso dell'anno. Il signor Ingegnere Domenico Menin, per Convenzione 10 Dicembre 1867 col Ministero dei Lavori Pubblici ottenne la concessione della Linea da Gioja a Potenza. La nostra Amministrazione fu invitata a dichiarare nel termine utile se intendesse valersi del suo diritto di prelazione.

Il Consiglio, non ravvisando conveniente per la Società l'assumere la costruzione di quella Linea alle condizioni per le quali la concessione ne era stata fatta all'Ingegnere Menin, innanzi che spirasse il termine legale per pronunciarsi ha emessa la dichiarazione di rinuncia al diritto di prelazione di cui si disse, ed oggi avrà l'onore di invitarvi a voler ratificare il suo operato.

Spese di costruzione.

Nell'anno 1867 si sono spese per le costruzioni	L. 29,311,652. 11
Al 31 dicembre 1866 si erano spese per lo stesso oggetto	» 211,022,472. 71

A riportarsi: L. 240,334,124. 82

Riporto L. 240,334,124. 82

Aggiungendovi le spese del materiale e
dei magazzini a tutto il 31 dicembre 1867
per » 27,141,156. 89
e quelle di fondazione per » 787,514. 07

Si ha un totale di L. 268,262,795. 78

cifra conforme a quella consegnata alla
parte attiva del Bilancio generale.

*Materiali ed attrezzi in servizio — Magazzini
Approvvigionamenti — Officine.*

Il valore del materiale mobile, degli attrezzi e delle macchine utensili in servizio ed in costruzione ascendeva al 31 dicembre 1867,

Per la rete Adriatica L. 15,967,432. 83
» Tirrena » 3,882,265. 66

19,849,698. 49

Il valore degli oggetti di magazzino, compreso il materiale d'armamento in corso di provvista per le linee in costruzione, ammontava alla stessa epoca :

Per la rete Adriatica L. 2,935,230. 67
» Tirrena » 1,811,945. 52

4,747,176. 19

Finalmente il valore degli approvvigionamenti di-

A riportarsi: L. 24,596,874. 68

Riporto L. 24,596,874. 68

versi, combustibili ed oggetti di consumo ammontava complessivamente alle somme seguenti:

Campionario degli approvvigionamenti. L.	1,164. 71	
Mobiliare »	119,428. 94	
Combustibili ed oggetti diversi »	2,423,638. 56	
		<hr/>
		2,544,282. 21
		<hr/>
	Totale	27,141,156. 89

Contenzioso.

Non possiamo chiudere il capitolo delle costruzioni senza dirvi due parole della parte contenziosa della nostra impresa. Il lodo degli arbitri essendosi pronunziato nella questione insorta colle ferrovie romane sulle spese da farsi per mettere la linea Bologna-Ancona-Ravenna in buono stato, le parti lo hanno senz'altro accettato, ed hanno liquidato, le loro pretese rispettive a norma del giudizio intervenuto. Nessun altro giudizio fu finora pronunziato nelle questioni vertenti fra la Società e gli appaltatori dei tronchi abbandonati, come pure in quelle della Società cogli antichi appaltatori del Governo.

Però i diversi consessi arbitrali hanno oramai a loro disposizione tutti gli atti, documenti e mezzi d'informazione necessarii a metterli in grado di pronunziare il loro lodo, che speriamo riesca per tutte favorevole agli interessi sociali.

CAPO III.

Esercizio.

Prodotti sovvenzioni e spese.

I prodotti complessivi dell'Esercizio ammontarono nel
1867 a. L. 8,701,041. 41

Paragonati a quelli del 1866 che fu-
rono di » 10,500,004. 93

diedero pel 1867 una diminuzione di . . L. 1,798,963. 49

Questa diminuzione si ritrova nel prodotto
chilometrico che nel 1867 per
chilometri 1129 fu di sole L. 7,706. 63 ⁽¹⁾

mentre nel 1866 per chilome-
tri 984 ascese a » 10,670. 52

con una differenza a favore
del 1866 di L. 2,963. 66

(1) Il prodotto chilometrico si suddivide fra le diverse linee nel modo seguente:

Bologna-Ancona	L. 15,138. 06
Ancona-Foggia	» 5,882. 78
Foggia-Otranto	» 4,983. 94
Castelbolognese-Ravenna	» 5,889. 02
Bari-Taranto	» 1,914. 80
Foggia-Bovino.	» 3,212. 87
Napoli-Eboli-Castellammare	» 16,693. 28
Napoli-Caserta.	» 4,761. 60
Pavia-Brescia	» 3,158. 75

Le sovvenzioni governative asciesero nel
 1867 a. L. 24,882,763. 06
 (compresa la linea di Lombardia)
 e nel 1866 a. » 22,067,006. 47

Differenza a favore del 1867. L. 2,815,756. 59
 Aggiungendo i prodotti alle sovvenzioni
 ne risulta un'incasso totale pel 1867 di . » 33,583,804. 50
 e pel 1866 di . » 32,567,011. 40

e quindi un'aumento complessivo a favore
 del 1867 di. » 1,016,793. 10

Abbiamo dunque ottenuto nel 1867 a confronto del 1866 una diminuzione nei prodotti ed un aumento nelle sovvenzioni, che conchiude ad un maggiore incasso a favore dello scorso esercizio su quello antecedente di L. 1,016,793. 10

Ripartendo il prodotto dei due esercizi fra i diversi servizi troviamo le seguenti cifre:

	1867	1866	Aumento	Diminuzione
Viaggiatori e merci a G. V.	5,551,520 85	5,687,662. 20		136,641. 35
Trasporti a P. V. e diversi	2,610,533. 99	2,063,842 50	546,691. 49	
Id. per conto dello Stato	539,486. 60	2,748,500. 25		2,209,013. 63
				2,345,654. 98
				546,601. 49
			TOTALE in meno come sopra L.	1,798,968. 49

la quale diminuzione devesi attribuire esclusivamente alla cessazione nel 1867 dei trasporti militari straordinarii che si eseguirono nel 1866 per le vicende guerresche di quell'anno. La diminuzione nei viaggiatori ordinarii, malgrado la maggior lunghezza delle linee in esercizio, devesi eziandio attribuire alle stesse cause, giacchè i bisogni della guerra avevano creato nel 1866 un movimento straordinario di viaggiatori, che cessò nell'anno successivo.

Se dai trasporti a grande velocità noi passiamo a considerare quelli a piccola velocità, troveremo nel 1867 a confronto del 1866 un'aumento di L. 394,256,85, aumento notevole, avuto riguardo alla distanza che separa le diverse provincie attraversate dalla ferrovia ed alla concorrenza marittima.

Affinchè possiate giudicare dell'importanza dello sviluppo assunto dai trasporti a piccola velocità nello scorso anno, eccovi il quadro che rappresenta il peso delle merci trasportate sulla linea Adriatica, distinto per natura, e la tariffa media pagata per ciascuna.

	QUINTALI trasportati nel 1867	AUMENTO	DIMINUZIONE	PERCENTO MEDIO A CMCLOMETRO	
		A CONFRONTO DEL 1866			
		QUINTALI			
Granaglie, farine e legumi. L.	1,104,587	602,471		0,055	
Vini e spiriti	131,548	»	7,148	0,09	
Olio e sapone	66,977	32	»	0,07	
Derrate alimentari	73,949	1,483	»	0,12	
Coloniali e drogherie	49,848	8,602	»	0,16	
Cotone, lana, lino e canapa greggia . .	76,806	12,028	»	0,095	
Filati e tessuti	23,988	6,063	»	0,15	
Concimi, guano, ossa ecc.	45,121	7,126	»	0,07	
Combustibili {	Legna, carbon vegetale ecc.	123,554	70,332	»	0,065
	Carbone fossile, lignite e cok	52,430	14,248	»	0,065
Materiali di costruz. {	Marmi, graniti, pietre ecc.	354,258	16,974	»	0,055
	Legnami	171,197	79,390	»	0,06
Metalli, minerali, ferro, ghisa	72,783	22,676	»	0,10	
Trasporti per conto dello Stato	15,671	»	30,192	0,06	
Zolfo	91,921	80,966	»	0,065	
Sali e tabacchi	186,173	59,699	»	0,058	
Sementi	15,076	»	5,577	0,10	
Merci diverse non specificate	199,379	»	188,013	0,119	
	2,855,266	982,090	230,930		
		230,930			
		751,160			

Questo vistoso aumento di 751,160 quintali, nei trasporti a piccola velocità, che corrisponde a più d'un quarto del movimento totale dell'anno, è in molta parte dovuto alle granaglie che da 500,000 quintali salirono ad 1,100,000. — Tuttavia anche le altre merci in generale presero parte all'aumento. Così gli zolfi salirono da 10,000 a 90,000 quintali, ed i combustibili vegetali da 92,000 a 176,000 quintali.

Nè dobbiamo preoccuparci delle diminuzioni verificatesi nei vini e spiriti e nei trasporti per conto dello Stato, giacchè ne fu causa la cessazione della guerra, avendo nel 1866 i vini di Barletta fornito largo contingente allo approvvigionamento dell'esercito. Parimenti la diminuzione nelle merci non specificate non significa perdita reale, bensì una classificazione più esatta della qualità delle merci nel 1867 che nell'anno precedente.

Sulla Rete Tirrena il movimento a piccola velocità fu in totale di 480,000 quintali contro 510,000 nel 1866. — La diminuzione cade principalmente sulle granaglie e farine per essersi stabiliti parecchi mulini a vapore nelle vicinanze di Napoli, e sopra le pietre di costruzione. Gli altri oggetti di trasporto furono pressochè tutti in aumento.

Il prodotto medio della piccola velocità per tonnellata chilometro fu sulla Rete Tirrena di L. 0,1017.

Ricercando ora la natura degli scambi fattisi fra le diverse Stazioni della Rete Adriatica troveremo quanto appresso:

1° Che le canape e le derrate alimentari dalle Romagne sono trasportate nelle Puglie.

2° Che il porto di Barletta, gran centro d'esportazione di cereali, è approvvigionato di granaglie dalla Capitanata e dalle Provincie di Chieti, ed ha per centri principali di spedizione le stazioni di Cerignola, Foggia, S. Severo, Termoli, Ortona e Pescara.

3° Che le Marche e Ravenna spediscono granaglie a Bologna, e ne spediscono pure, sebbene in minor quantità, le stazioni di Pescara, S. Severo e Foggia.

4° Che i cotonei per l'Alta Italia si spediscono da Bari e Lecce, ed i vini e spiriti, olii e saponi, destinati eziandio

per l'Alta Italia, provengono non solo da Ravenna, ma da Pescara, Vasto, Barletta, Bari e perfino da Lecce; di guisa che noi vediamo i vini e gli olii del Leccese percorrere, grazie alla mitezza delle nostre tariffe di trasporto, ben 797 chilometri sulle sole ferrovie meridionali, ed altri 216 sulle linee dell'Alta Italia per essere smerciati sul mercato Lombardo, prendendo posto nel consumo degli abitanti di quella Provincia coi vini del Piemonte e dell'Italia centrale, e cogli olii della Liguria che si trovano alle sue porte.

Da quanto fin qui vi abbiamo esposto avrete potuto rilevare che il nostro movimento di merci a piccola velocità è non soltanto in via di notevole incremento, ma che esso varca eziandio i limiti della Rete Sociale.

Così noi abbiamo avuto coll'Alta Italia nel 1867 uno scambio di 315,000 quintali di merci e furono granaglie, vini, spiriti, cotone, legnami zolfi e sali; colla Toscana uno scambio di 200,000, e colle Romane Sud di 25,000 quintali della stessa natura di merci.

La mitezza delle tariffe per trasporti a piccola velocità è condizione indispensabile per lo svolgimento del traffico sulle ferrovie. Quindi è che incoraggiati dai risultati del passato, abbiamo testè conclusa una Convenzione coll'Alta Italia, per la quale sono assicurati ribassi ulteriori per trasporti in servizio cumulativo ed a grandi distanze.

Lo sviluppo del movimento delle merci promuoverà, sebbene più lentamente, anche un incremento nel movimento dei viaggiatori. Questo movimento, avuto riguardo alla ristrettezza delle relazioni commerciali fra le diverse provincie, è per le grandi distanze, abbastanza soddisfacente. Così sulla Rete Adriatica, sopra un totale di 983,028 viaggiatori ordi-

narii, ne abbiamo avuto 2854 che oltrepassarono i 600 chilometri di percorrenza, mentre 4531 raggiunsero i 500 chilometri; 7139 i 400 e 13,338 i 300 chilometri, restando la percorrenza media dei viaggiatori sulla Rete medesima di chilometri 96.96 per la prima classe, di chilometri 59.53 per la seconda, e di chilometri 30.18 per la terza.

I punti che principalmente attirano la nostra attenzione pel movimento dei viaggiatori a grande distanza sono Brindisi per le relazioni coll' Oriente, e Napoli per le sue relazioni colle Provincie Adriatiche.

Mediante una convenzione di servizio cumulativo stipulata colla Società Adriatico-Orientale, alla quale aderì anche la Società dell' Alta Italia, noi abbiamo procurato di facilitare il passaggio per le nostre linee dei viaggiatori d' Oriente; e nei dieci mesi del 1867 in cui quella convenzione fu in vigore, abbiamo avuto un passaggio di 673 viaggiatori da e per Torino, Parigi ed Alessandria d' Egitto. Una Convenzione analoga stipulata per agevolare il movimento fra l' Oriente, e Napoli via di Brindisi, nei due mesi trascorsi nello scorso anno dal giorno della sua attivazione, ci ha dato pochi viaggiatori, e questi aumenteranno a misura che si prolungherà la percorrenza in ferrovia sulla linea Foggia-Napoli.

Quanto poi al movimento fra Napoli e le linee Adriatiche esso può ritenersi soddisfacentissimo. Noi infatti abbiamo avuto nello scorso anno 3323 viaggiatori che dalle stazioni adriatiche si recarono a Napoli, e 4138 che da Napoli si direbbero verso l' Adriatico, in tutto 7461 viaggiatori, ai quali le esigenze dei loro traffichi fecero affrontare venti ore di tragitto per vettura fra Bovino e Napoli. Oggidì l' attivazione della ferrovia da Napoli a Benevento, e fra qualche mese il

prolungamento della stessa da una parte fino a Montecalvo e dall'altra fino a Savignano, riducendo la interruzione ferroviaria a pochi chilometri percorribili in due ore, favorirà potentemente il movimento dei viaggiatori fra le due reti.

Nè meno attivamente ci preoccupiamo di stringere rapporti colla ferrovia Tirrena che fa capo ad Eboli. In forza di Convenzioni speciali da noi stipulate, fanno capo a quella stazione le diligenze di Antella-Potenza, di Sala-Lagonegro, e di Rionero, portandovi gli abitanti di quelle lontane città, i quali non aspettano che il ristabilimento della sicurezza pubblica per approfittare dei mezzi di trasporto che abbiamo messo a loro disposizione.

L'ordine di idee in cui siamo entrati ci porta naturalmente a dirvi due parole sulle tariffe della grande velocità.

La questione delle tariffe dei viaggiatori è argomento gravissimo che da lungo tempo ha cattivata tutta la nostra attenzione. Se per le grandi distanze noi riserviamo fino a ripetute esperienze la nostra opinione sull'opportunità di adottare per tutte le classi di viaggiatori tariffe molto ribassate, crediamo tuttavia che ci convenga di favorire col buon prezzo l'emigrazione periodica dei lavoranti che si recano da una provincia all'altra per la mietitura dei cereali. A tale effetto abbiamo disposto affinchè nelle stazioni in cui hanno luogo queste emigrazioni, si mettano dei veicoli a disposizione di coloro che le dirigono, al prezzo di quaranta centesimi il vagone per chilometro, qualunque sia la loro capienza. Fin qui si limitano per ora le nostre concessioni per i viaggi a gran distanza. Per le piccole distanze poi, è nostro avviso che il buon mercato nelle tariffe debba far affluire sulla ferrovia maggior copia di viaggiatori di ogni

classe, con vantaggio delle Società che lo promuovono. La ragione ben naturale di questo fenomeno consiste in ciò, che per le piccole distanze si tratta di assicurare alla ferrovia un movimento che di già esiste all'infuori di essa, mentre per le grandi distanze non sembra che la tenuità del prezzo di trasporto possa essere stimolo sufficiente a procurare alla ferrovia passeggeri, i quali non abbiano uno scopo ben determinato di mettersi in viaggio.

Coerenti alle idee che vi esponiamo, noi abbiamo scelto per fare i nostri esperimenti la linea da Napoli ad Eboli e Castellammare. Constatavasi ogni anno su di essa una sensibile diminuzione nei prodotti, e questi che nel 1864 avevano raggiunto le lire 1,609,933.29 erano ridotti nel 1866 a lire 1,406,093.68. Credendo ravvisare nelle tariffe troppo elevate pei viaggiatori delle classi inferiori la causa di tale diminuzione, noi promovemmo il Decreto del 16 febbraio 1867 che ridusse i prezzi di seconda classe da 0,077 a 0,0715, e quelli di terza classe da 0,055 a 0,033. I risultati che ne abbiamo ottenuti coronarono le nostre previsioni, e furono rilevantissimi per la terza classe in ispecie, ove maggiore fu il ribasso di tariffa.

Addurremo ad esempio le due stazioni di Portici e di Castellammare che hanno frequenti relazioni con Napoli. Nella prima di esse il movimento dei viaggiatori di terza classe, che era stato nel 1866 di soli 39,963, salì nel 1867 a 68,061 e salì nella seconda da 152,629 a 172,470.

Con questi aumenti nel numero dei viaggiatori cessò, malgrado il basso prezzo delle corse, la diminuzione dei prodotti. Anzi si ebbe nel 1867 un leggiero aumento sullo introito complessivo dell'anno antecedente. Noi spingemmo

più oltre la nostra riforma riducendo i prezzi di prima e seconda classe e creandone una quarta.

Per conseguenza i prezzi che erano di 0,11 0,0715 0,055 per le tre classi, furono al principio del corrente anno ridotti ai seguenti: 0,088 0,066 0,033 0,02 compreso il decimo d'imposta; ed il risultato conferma fin d'ora, le nostre previsioni.

Riserbandoci di adottare nella sistemazione generale delle tariffe a grande velocità la via che una esperienza seria e prolungata sarà per additarci, cogliamo intanto ogni occasione per promuovere il movimento dei viaggiatori colla distribuzione di biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto. Con questo mezzo noi abbiamo ottenuto sulle linee adriatiche uno spaccio di 32,551 biglietti ed un prodotto medio di 2,87 per biglietto. Forma anche oggetto dei nostri studi la questione se debbasi introdurre la terza classe nei convogli diretti.

L'ammissione delle terze classi nei soli convogli omnibus obbliga i viaggiatori ad interrompere il loro viaggio, quando esso oltrepassa la percorrenza dei convogli medesimi. La riforma che ora è in istudio può avere un favorevole risultato coll'aumentare la percorrenza del viaggiatore di terza classe, e sarà feconda di buoni risultati dopo il compimento della linea Napoli-Foggia.

Passando ora a ragionarvi delle spese di Esercizio, noi riscontriamo la cifra complessiva di . . . L. 9,424,965. 33 che paragonata a quella dei pro.lotti che fu di > 8,701,041. 44

ci dà per risultato un'eccedenza nelle spese di L. 723,923. 89

Alcuni schiarimenti sono necessari per dare a queste cifre il loro vero significato.

Le spese d'esercizio sono gravate delle spese generali d'Amministrazione centrale per L. 882,129. 09 nelle quali concorrono per sei decimi le imposte e le spese pel servizio dei titoli. Le imposte essendo ragguagliate non sull'introito proprio delle linee, ma su tutte le rendite della Società, aggravano l'esercizio di una somma che in realtà anzichè una spesa di Esercizio dovrebbe ritenersi come una diminuzione della sovvenzione.

Un'altra causa d'accrescimento di spesa la ritroviamo nel corso forzoso che nello scorso anno fu mediamente del 9 per cento, facendo aumentare in pari proporzione il prezzo di tutti gli approvvigionamenti dell'Esercizio.

Contribuì pure non poco ad aggravare le spese l'attuazione di tronchi poco produttivi.

Così la linea Lombarda, esercitata in isfavorevoli condizioni per lo spazio di dieci mesi e mezzo ci diede, senza contare le spese d'Amministrazione centrale, un'eccedenza di spesa sui prodotti di L. 246,693. 00.

Anche i tronchi di Foggia-Bovino e di Napoli-Caserta, attivati entrambi nel 1867, cioè il primo il 27 gennaio ed il secondo il 7 maggio, non valsero coll'introito a coprir le spese.

Finalmente dobbiamo riconoscere un'eccedenza di spesa nelle straordinarie riparazioni eseguite nell'anno al materiale mobile dopo i considerevoli trasporti militari dell'anno precedente.

Riprendendo la cifra complessiva delle
 spese in L. 9,996,740. 33
 (comprese L. 571,775 caricate all'Esercizio per
 fondo del rinnovamento Materiale) e paragonan-
 dola a quella dell'Esercizio precedente che fu di > 9,914,569. 44
 troviamo ad aggravio del 1867 un residuo di L. 82,170. 89

che sparirà quando si ripartisca la spesa per chilometro esercitato. Difatti noi ritroviamo:

Pel 1867 una spesa chilometrica di . . . L.	8,715. 55
E nel 1866 di »	<u>10,106. 60</u>

Differenza a chilometro a favore del 1867 di L. 1,391. 05: di guisa che la maggiore spesa complessiva è dovuta solamente alla maggior lunghezza della rete esercitata, la quale nel 1867 fu mediamente di chilometri 1147 contro 981 nell'anno antecedente.

Le spiegazioni che precedono vi danno ampia giustificazione delle accresciute spese dell'Esercizio. Il corso forzoso vi contribuì per una buona parte, e se, come si spera, diminuirà l'aggio sull'oro, ne avvantaggerà pure l'Esercizio pel minor costo de' suoi approvvigionamenti. Parimenti non si avrà più a temere l'accrescimento di spesa per attivazione di nuovi tronchi infruttiferi, giacchè attivandosi nel corrente anno quelli di Taranto, Montecalvo e Savignano, non potrà che crescere il prodotto chilometrico.

I risultati soddisfacenti che lo scorso anno abbiamo constatato per i trasporti a piccola velocità continuano in quest'anno, e si propagano anzi alla grande velocità. Noi assistiamo con piacere ad un risveglio nel movimento generale, e speriamo di potervi annunziare nella prossima nostra riunione, colla vicina ultimazione delle Linee in costruzione, un notevole incremento dei prodotti del 1868 su quelli del 1867, di cui sino ad ora vi abbiamo discorso.

Prima di chiudere questo capitolo crediamo opportuno di tornare brevemente sulla cessione all'Alta Italia della linea Lombarda, che già fece oggetto dell'Assemblea straor-

dinaria del 10 dicembre scorso. Quella Linea, trovandosi staccata dalla nostra Rete principale, era causa di forti spese per la necessità di mantenervi un personale più numeroso, e per le difficoltà gravissime del suo Esercizio. Anzichè prolungare uno stato di cose lesivo ai nostri interessi, noi abbiamo preferito venire a patti colla Società dell'Alta Italia, alla quale conveniva di annoverare la nuova linea nella sua Rete. Abbiamo perciò concluso la Convenzione del 2 novembre 1867 da voi approvata. I patti di quella Convenzione ci sono favorevoli, sia per la modicità della indennità pattuita a favore dell'Alta Italia in compenso delle spese di Esercizio, sia perchè ci siamo esonerati dal servizio di una linea, fonte per noi di continui imbarazzi e causa di disperdimento delle nostre risorse.

Ritornati al vero scopo della nostra Impresa, quello cioè di sviluppare le risorse agricole ed industriali delle provincie Meridionali, noi vi riusciremo se, come speriamo, incontreranno i vostri sforzi l'adesione e la cooperazione delle popolazioni, il cui suolo è attraversato dalle nostre ferrovie.

CAPO IV.

Liquidazione Generale (*Profitti e Perdite*).

Il conto Profitti e Perdite per lo scorso Esercizio presenta i seguenti risultati:

Saldo sovvenzione 1866	L.	663. 53
		<hr/>
<i>Da riportarsi:</i>	L.	663. 53

	<i>Riporto L.</i>	663. 53
Interessi 6 per cento L. 932,912. 86 costituenti il fondo di riserva statutario al 31 dicembre 1866 »		55,974. 77
Sovvenzione 1867, compresa la linea Lombarda »		24,365,988. 06
Prodotti dell' Esercizio »		8,701,041. 44
		<hr/>
Ammontare delle attività L.		33,123,667. 80

A dedursi:

Interessi sulle Azioni ed Obbligazioni. Quota spettante all' Esercizio L.		11,996,009. 75
Servizio d'interessi e quota d'ammortizzazione delle Obbligazioni Romane . . »		3,560,046. 20
Ammortizzazione dei prestiti Bayard, Rothschild e De Gas »		132,575. 00
Spese d' Esercizio . . »		9,996,740. 33
Differenza sui cambi . »		474,030. 79
Spese di fondazione . »		8,377. 81
Fondo di riserva straordinaria destinato a sopperire alle maggiori spese di costruzione »		2,644,881. 58
		<hr/>
		28,812,661. 46

Rimangono gli utili netti della liquidazione in L. 4,311,006. 34

Dalla quale somma deducendo :

1° 6 per cento al fondo di riserva. L. 258,660. 38

2° 5 per cento al Consiglio di Amministrazione ed ai Capitoli servizio (Art. 52 degli Statuti). » 215,550. 32

3° Da portarsi a conto nuovo » 836,795. 64

1,311,006. 34

Rimangono L. 3,000,000. 00

che seguendo l'esempio dei due anni antecedenti vi proponiamo di assegnare per dividendo alle Azioni con decorrenza di interessi al 5 per cento fino al giorno della sua distribuzione.

Noi crediamo che dopo aver esaminata attentamente la nostra situazione finanziaria voi vorrete riconoscere nelle nostre proposte il previdente consiglio di chi serba il presente in vista dell'avvenire.

Compiute le costruzioni ed assodate le condizioni della Società, noi entreremo nella fase regolare dell'esercizio, ed oltre al conforto di aver dotato il paese di una grande e solida Impresa, avremo eziandio la soddisfazione di poter ritrarre da essa il frutto dei sacrificii, a cui ora ci sottoponiamo per assicurarne la riuscita.



RIASSUNTO E CONCLUSIONE.

Dalla lettura che v'abbiamo fatta sullo stato della nostra Impresa apparisce :

che la Società ha assicurati a buone condizioni i fondi necessarii per continuare le costruzioni e far fronte agli altri suoi servigi per tutto l'anno corrente,

che l'operazione sui beni demaniali è riuscita al di là di ogni nostra aspettazione,

che furono impiegate in lavori le riserve tutte prelevate sulle annuali utilità delle liquidazioni, le quali ammontano dal principio della Società a tutto il 1867, a 25 milioni e mezzo di lire.

Questo per ciò che riguarda la situazione finanziaria.

Quanto alle costruzioni, noi abbiamo speso nell'anno ben 32 milioni e mezzo pel loro avanzamento, attivando 93 chilometri di nuove linee e preparando l'attivazione di altri 200 nell'anno corrente 1868.

Se i prodotti dell'Esercizio furono pel 1867 al disotto di quelli corrispondenti dell'anno antecedente, ne abbiamo trovata la spiegazione nella diminuzione dei trasporti militari. — Abbiamo però rilevato nel 1867 sul 1866 un grande aumento nei trasporti a piccola velocità, segno certo dello sviluppo del traffico, che creando relazioni commerciali fra le diverse provincie attraversate dalla ferrovia, propagherà la sua influenza anche ai trasporti a grande velocità.

Parlando per ultimo del conto Profitti e Perdite, abbiamo creduto conveniente di non lasciarvi ignorare che quantunque la cifra elevata degli utili ci permettesse di assegnare un dividendo alle Azioni, tuttavia l'interesse della Società ci consigliava a non distribuirlo. Noi speriamo che le ragioni esposte per corroborare le nostre proposte vengano da voi apprezzate al loro valore, e che lo stato fiorente della nostra Impresa vi conforti ad approvarle, dandoci così un attestato di fiducia che ci serva di sprone a continuare nell'arduo incarico che per vostro mandato ci siamo assunti di portare a felice compimento.

Signori

Abbiamo l'onore:

1° Di presentare alla vostra approvazione i Conti del 1867, ed il preventivo del 1868.

2° Di invitarvi a stabilire definitivamente il dividendo deliberato dal Consiglio di Amministrazione in lire quindici per ciascuna azione con decorrenza d'interessi a ragione del 5 per cento, da pagarsi quando lo si crederà opportuno. Di invitarvi inoltre ad approvare il pagamento degl'interessi sui dividendi assegnati per gli anni 1865 e 1866, salva l'approvazione del Governo.

3° D'invitarvi ad approvare la Convenzione col Governo dei 10 Giugno corrente portante alcune modificazioni alla precedente Convenzione 28 Novembre 1864, relativa al finimento e all'esercizio della Linea di Candela, nonchè alla relativa garanzia speciale.

4° D'invitarvi ad approvare l'altra Convenzione,

pure col Governo, in pari data dei 10 Giugno corrente, con cui la Società viene autorizzata ad utilizzare, mediante compenso, per il tronco di Candela i primi 8,833 metri della Linea Foggia-Napoli.

5° Di invitarvi a ratificare la rinunzia al diritto di prelazione per la costruzione della Linea Gioja-Potenza, alle condizioni stabilite nella Convenzione 11 Dicembre 1867 fra il Ministero dei Lavori Pubblici e l'Ingegnere Domenico Menin.

6° D'invitarvi ad eleggere, secondo il prescritto dell'art. 41 degli Statuti, sette Consiglieri in luogo dei sigg. Balduino comm. Domenico — Bastogi conte Pietro — Brambilla Pietro — Lacaita comm. Giacomo — Oneto Francesco — Orsini comm. Tito ed Allievi comm. Antonio, quest'ultimo anche dimissionario.

7° Di invitarvi a nominare tre Revisori del Bilancio e due Supplenti, conforme prescrive l'art. 32 degli Statuti.



ALLEGATI.

1. Bilancio generale.
2. Conto generale delle Costruzioni.
3. Conto generale dell'Esercizio.
4. Interessi e quote d'estinzione dei Prestiti gravanti la linea Bayard.
5. Spese generali dell'Amministrazione centrale.
6. Spese di fondazione.
7. Spese generali delle Costruzioni.

ATTIVO

Costruzioni ed Approvvigionamenti					
Spese di fondazione.	»	»	787,514	07	
Bologna-Ancona-Ravenna.	430,412	07			
Ancona-Foggia.	88,905,584	63			
Foggia-Monopoli.	25,794,430	66			
Monopoli-Otranto e Bari-Taranto	35,193,954	68			
Foggia-Napoli per Benevento.	20,845,243	98			
Cervaro-Candela.	69,417	80			
Termini-Benevento.	442,866	31			
Pescara-Aquila-Rieti.	507,118	96			
Napoli-Vietri-Castellammare.	14,571,227	45			
Vietri-Salerno-Eboli.	10,672,892	22			
Voghera-Brescia.	29,959,001	72			
Stazione Centrale di Napoli.	1,059,321	76			
Approvvigionamenti d'armamento per Tronchi Mono, Otranto e Bari-Taranto	2,808,464	77			
Casa Operaie in Foggia.	128,345	33			
Linee ed opere abbandonate.	8,924,910	64			
Officine (Conto Costruzioni).	20,931	84	240,334,124	82	
Materiali ed attrezzi in servizio.	19,448,341	01			
Magazzini ed approvvigionamenti in corso.	7,291,458	40			
Officine (Conto Esercizio).	401,357	48	27,141,156	89	268,262,795 78
Debitori diversi					
Versamenti in ritardo s/ Azioni.	»	»	426,100	»	
Conto Generale dello Stato.	»	»	4,317,377	46	
Acquirenti Beni Demania'i.	»	»	2,972,083	20	
Debitori diversi (Costruzioni).	»	»	10,195,320	99	
Detti (Esercizio).	»	»	1,209,339	71	
Corrispondenti (Debitori per trasporti).	»	»	689,623	58	
Debitori diversi (Amministrazione Centrale).	»	»	322,280	32	20,132,125 26
Portafoglio, Banchieri e Casse					
Portafoglio	Buoni del Tesoro.	416,000	»		
	Rendita dello Stato.	1,458,456	52		
	Prestito Nazionale.	2,114,700	»		
	Titoli diversi.	401,474	75		
	N° 250,000 Obbligazioni Serie C a matrice » 250,000 Id. » D id.	»	»		
Banchieri diversi.	»	»	4,390,631	27	
			1,301,709	29	
Casse	Centrale di Firenze.	329,738	38		
	dell'Esercizio in Ancona.	101,116	03		
	Succursale di Napoli.	151,214	80		
	di Scorta delle Costruzioni.	183,369	40	765,438	61
					291,852,700 21

GENERALE

PASSIVO

Fondo Sociale

N. 200,000 Azioni a L. 500		100,000,000	»	
Sussidio dello Stato in lavori fatti		10,000,000	»	
Id. id. in Beni Demaniali		10,000,000	»	

120,000,000 »

Prestiti

Serie A N. 250,000 Obbligazioni a 220	»	»	55,000,000	»
» B » 252,800 id. { 200,000 a 220	44,000,000	»		
	12,029,000	»		
» C » 250,000 id. (ancora da emettere)	»	»		
» D » 250,000 id. (id.)	»	»		

56,029,000 »

Prestiti della già Società Bayard { N 5324 Obblig. De Rothschild a 425.	2,262,700	»		
	912,900	»		
	344,000	»		

3,519,600 »

114,548,600 »

Prelevi dai PROFITTI e PERDITE per ammortizzazione

Somma eguale ai titoli tolti dalla circolazione:				
N. 964 Obblig. De Rothschild a L. 425	»	»	409,700	»
» 282 » De Gas » 425	»	»	119,850	»
» 112 » Bayard » 500	»	»	56,000	»

585,550 »

Interessi

Interessi al 1° Gennaio 1868 s/ Azioni	»	»	2,500,000	»
Id. arretrati s/ Azioni	»	»	143,393	50
Id. id. s/ Prestiti Serie A e B.	»	»	118,957	50
Id. id. s/ Prestiti Bayard	»	»	89,078	25

2,851,429 25

Dividendi

Dividendo 1863-1864 s/ 821 Azioni	»	»	11,083	50
Id. 1865-1866 (in sospeso)	6,000,000	»		
Interessi s/ i Dividendi 1865 e 1866	300,000	»		

6,300,000 »

6,311,083 50

Fondo Ammortizzazione Prestiti

Obbligazioni estratte e non presentate all'incasso:				
N. 12 De Rothschild a L. 425	»	»	5,100	»
» 8 Bayard a » 500	»	»	4,000	»

9,100 »

Creditori diversi

Certificati di pagamento inestinti	»	»	59,273	79
Trattenute per Garanzia	2,257,956	80		
Id. per Sequestro	51,271	18		
Id. per Ricchezza Mobile	1,078,641	23		

3,387,869 21

Banchieri	»	»	164,467	53
Creditori diversi	»	»	20,003,631	87
Società dell'Alta Italia	»	»	1,815,894	45
Finanze dello Stato	»	»	6,352,047	49

31,783,184 34

Casse di Previdenza

Fondo di Riserva 6 % (Art. 52 Statuti)	»	»	932,912	86
Riserva straordinaria	»	»	11,655,343	11
Fondo per indennità Linee d Opere abbandonate (L. 500 al chilom)	»	»	1,245,172	48
Id. per rinnovamento materiale	»	»	560,181	49
Id. per sicurezza contro gl' Incendi	»	»	6,665	85
Cassa soccorso	»	»	52,470	99

14,452,746 78

Liquidazione generale

Utile netto risultante al 31 Dicembre 1867.	»	»	»	»
---	---	---	---	---

4,311,006 34

294,852,700 21

II. — CONTO GENERALE

ripartito per Linee

SUDDIVISIONI DEI CONTI	BOLOGNA ANCONA RAVENNA		ANCONA FOGGIA		FOGGIA MONOPOLI		MONOPOLI OTRANTO BARI-TARANTO		FOGGIA-NAPOLI per BENEVENTO	
Personale, stipendi e indennità	»	»	1,220,180	36	331,042	51	540,233	98	1,516,343	48
Stampati ed oggetti di cancelleria	»	»	32,983	66	7,312	80	16,093	51	53,437	51
Porti-lettere e telegrammi	»	»	13,628	12	3,319	13	3,277	24	9,001	66
Pigioni degli Uffici	»	»	35,345	89	14,622	65	29,464	19	47,861	68
Riscaldamento ed illuminazione	»	»	7,105	97	1,320	90	2,182	25	10,700	92
Riparazioni del mobilio ed oggetti diversi	»	»	9,701	35	2,828	09	2,505	37	15,620	58
Spese diverse	»	»	47,455	33	5,061	68	9,505	79	111,040	40
Inaugurazione e messa in esercizio	»	»	258,738	18	26,225	59	57,495	16	1,690	44
Pagamenti alle Imprese costruttrici	»	»	65,359,101	55	20,828,612	18	20,479,321	04	15,980,004	08
Costruzione delle Stazioni	»	»	1,742,621	03	1,788,262	68	1,616,302	65	109,924	65
Lavori diversi fuori appalto	»	»	12,628,799	»	728,300	81	19,425	73	644,961	68
Spese diverse per l'armamento	»	»	452,581	63	20,950	49	10,420	28	579,948	53
Manutenzione straordinaria	»	»	379,983	38	121,280	02	163,501	96	12,765	51
Spese giudiziarie e contenziose	»	»	15,631	70	»	»	»	»	99	50
Spese rifuse al Governo	»	»	1,751,030	82	2,608	38	»	»	627	09
Linea Telegrafica	»	»	91,280	»	45,640	»	49,360	00	36,040	00
Spese di studi e tracciamenti	»	»	»	»	»	»	»	»	1,296	42
Linee acquistate	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Prezzo d'acquisto										
Spese posteriori	430,412	07	»	»	»	»	»	»	»	»
Costruzioni diverse (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Linee ed opere abbandonate	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	430,412	07	84,046,167	97	23,927,477	91	31,999,089	15	19,131,364	13
Spese generali delle Costruzioni	»	»	182,186	39	179,328	82	303,979	97	142,004	52
Partecipazione alle spese generali dell'Anm. Centrale .	»	»	217,203	10	92,728	80	210,394	15	116,130	91
Id. agli Interessi generali	»	»	4,460,022	17	1,594,895	13	2,680,491	41	1,455,744	42
	430,412	07	88,905,584	63	25,794,430	66	35,193,954	68	20,845,243	98

(1) Dette costruzioni sono { Stazione centrale di Napoli
 { Approvvigionamenti d'Armamento } come dal Bilancio.
 { Case operate in Foggia
 { Costruzione Officine Adriatiche }

DELLE COSTRUZIONI

al 31 Dicembre 1867.

CERVARO CANDELA		TERMOLI BENEVENTO		PESCARA AQUILA RIETI		NAPOLI VIETRI CASTELLAMMARE		VIETRI SALERNO EBOLI		VEGHERA-PAVIA CREMONA BRESCIA		COSTRUZIONI DIVERSE		LINEE ED OPERE ABBANDONATE		TOTALE	
29,636	22	319,069	04	369,457	01	»	»	238,690	42	764,460	83	»	»	»	»	5,329,113	85
343	25	7,064	93	8,194	54	»	»	5,118	65	29,190	08	»	»	»	»	159,739	83
161	05	1,044	02	1,282	59	»	»	2,821	05	5,816	27	»	»	»	»	40,351	13
1,034	50	9,497	01	9,629	70	»	»	8,473	60	10,087	69	»	»	»	»	166,016	91
148	22	1,569	48	1,971	11	»	»	947	63	8,486	23	»	»	»	»	34,432	71
»	»	15,680	26	11,092	46	»	»	3,060	33	1,275	83	»	»	»	»	61,764	27
1,988	40	11,775	02	15,031	01	»	»	11,469	22	22,944	55	»	»	»	»	236,271	40
»	»	22	50	»	»	»	»	589	05	10,645	30	»	»	»	»	355,406	22
»	»	»	»	»	»	»	»	7,176,907	98	12,328,281	04	»	»	»	»	151,152,227	87
»	»	»	»	»	»	»	»	329,385	73	»	»	»	»	»	»	5,586,496	74
31,238	04	»	»	»	»	»	»	929,864	66	10,296,112	59	»	»	»	»	25,278,792	51
»	»	»	»	»	»	»	»	15,218	65	3,035,791	59	»	»	»	»	4,114,911	17
»	»	»	»	»	»	»	»	60	55	»	»	»	»	»	»	677,591	42
»	»	»	»	»	»	»	»	16,005	44	»	»	»	»	»	»	31,736	64
»	»	»	»	5,802	69	»	»	110 506	93	»	»	»	»	»	»	1,870,575	91
»	»	»	»	»	»	»	»	12,052	04	39,000	»	»	»	»	»	273,372	04
»	»	7,342	24	1,008	68	»	»	655	46	14,410	98	»	»	»	»	24,713	78
»	»	»	»	»	»	14,478,332	68	»	»	»	»	»	»	»	»	14,478 332	68
»	»	»	»	»	»	92,894	77	»	»	»	»	»	»	»	»	523,306	84
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,906,707	72	»	»	2,906,707	72
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,624,682	22	7,624,682	22
64,549	68	373,064	50	423,469	79	14,571,227	45	8,861,827	39	26,566,503	88	2,906,707	72	7,624,682	22	220,926,543	86
350	55	6,856	87	8,314	37	»	»	209,554	22	268,196	27	121,741	55	145,227	32	1,567,740	85
243	49	5,382	55	6,301	17	»	»	132,453	92	298,690	36	69,128	82	67,898	60	1,216,560	87
4,274	08	57,562	39	69,033	63	»	»	1,469,056	69	2,825,611	21	919,485	61	1,087,102	50	16,623,279	24
69,417	80	442,866	31	507,118	96	14,571,227	45	10,672,892	22	29,959,001	72	4,017,063	70	8,924,910	64	240,334,124	82

III. - CONTO GENERALE

PRODOTTI

INDICAZIONE DEI PRODOTTI	LINEA ADRIATICA				LINEA TIRRENA				LINEA LOMBARDA					
	Quantità	Lire	C.	Ammontare complessivo	Quantità	Lire	C.	Ammontare complessivo	Quantità	Lire	C.	Ammontare complessivo		
Viaggiatori														
Viaggiatori di 1 ^a Classe . . N.	37,230	369,942	95	3 721 635 51	32,038	93,524	86	1,297,263 59	2,417	8 444	09	235 2 9 63		
Id. di 2 ^a Id. »	376,441	1,652,831	80		194,277	339,719	74		35,523	76,751	81			
Id. di 3 ^a Id. »	569,357	1,275,159	62		4,033,244	833,267	81		107,993	138,003	57			
Militari ed altri p. c/ dello Stato	167,189	432,701	14	83,304	30,751	21	14,400	12 020	16					
Trasporti a grande velocità														
Bagagli Quintali	40,325	169,962	66	739 997 39	12,433	17,7 6	02	71,464 01	3 365	5,207	19	15,194 97		
Casi N.	1 460	5,579	34		1,101	1,715	68		223	343	01			
Mercanzie diverse . . Quintali	132,147	430,740	62		29,297	36,931	13		2 621	4,853	12			
Bozzoli »	1,897	7,353	-		37	64	69		1,079	2 699	86			
Numerario Lire	76,600,752	44,612	44		95,958	253	29		-	221	09			
Veicoli e Feretri N.	132	1 624	29		46	751	96		12	17	00			
Bestiame Capi	13,019	21,661	60		10,700	10,146	64		449	441	49			
Trasporti p. c/ dello Stato . .	-	38,458	74	3,284	3,804	60	-	1,312	21					
Trasporti a piccola velocità														
Mercanzie Quintali	2,261,269	2,164,473	63	2 234,462 45	476 362	151,198	75	134 664 25	103,374	50 925	78	51,952 08		
Bozzoli »	-	54	70		-	-	-		173	487	95			
Veicoli e Feretri N.	151	3,310	17		35	581	15		32	203	30			
Bestiame Capi	50,849	66 303	-		3 630	2 884	35		285	230	05			
Trasporti p. c/ dello Stato . .	-	318	95		-	-	-		-	80	00			
Prodotti diversi														
Locazioni di caffè, abitazione nelle Stazioni e di terreni e proprietà diverse . .	40,374	72	-	-	-	-	-	-	50	00	-	-		
Vendita oggetti trovati fuori d'uso	91	20	-	-	675	00	-	-	-	-	-	-		
Locazione locomotive, vetture, vagoni e materiali diversi	-	-	-	-	27,104	69	-	7,570	00	-	-	-		
Diritti di sosta per trasporti a grande velocità	9,398	40	142 108 41	-	724	15	28,860 64	-	178	46	8 218 51	-		
Id. a piccola velocità	23,435	61	-	-	356	80	-	-	481	55	-	-		
Vendite di tariffe o proutuari	1,684	05	-	-	-	-	-	-	208	63	-	-		
Telegrammi	10,883	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Pedaggio Falconara-Ancona	57,041	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
TOTALE L.				6 838,203 73	TOTALE L.				1,552,252 49	TOTALE L.				370,585 19

DELL' ESERCIZIO

SPESE

INDICAZIONE DELLE SPESE	LINEA ADRIATICA				LINEA TIRRENA				LINEA LOMBARDA			
	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.	Lire	C.
Spese generali dell' Esercizio												
Personale della Direzione, Ispettore Sanitario e sorveglianza governativa	174,226	84			56,831	85			10,365	48		
Pigione, manutenz. del mobilio, riscaldamento ed illuminazione	16,870	44			439	82			545	08		
Spese d'ufficio, stampati, pubblicaz., assicuraz. e spese diverse	177,583	21	1,079,496	43	53,296	68	232,071	46	8,355	26	71,130	84
Partecipazione alle spese generali dell'Amministrazione Centrale, tasse, ecc.	710,810	96			419,433	41			51,865	02		
Spese generali dei Magazzini												
Personale	433,575	54	148,254	61	41,040	77	16,826	72	43,936	06	17,144	77
Spese d'ufficio e spese diverse	14,679	07			5,735	95			3,208	71		
Spese del Traffico e Movimento												
Personale degli Uffici, Contabilità e Telegrafi	214,754	08			16,486	51			14,648	86		
Personale delle Stazioni e Convogli	1,137,821	60			204,635	32			100,331	07		
Spese d'Ufficio, stampati e spese diverse	223,033	63	1,703,636	72	26,406	33	274,334	48	16,933	67	141,974	71
Untura, illuminazione dei convogli, nolo di vetture o vagoni, avarie e spese diverse	400,561	34			25,028	86			7,843	75		
Manutenzione e rinnovamento del mobilio ed attrezzi	23,416	07			4,927	46			2,197	36		
Spese del Materiale mobile e Trazione												
Personale degli Uffici e Rimesse, stipendi e premi	598,099	81			91,078	11			54,763	48		
Combustibile, olio, materie diverse per le Macchine, Rimesso e spese diverse	1,346,195	07			254,668	46			109,733	54		
Riparazione alle Locomotive e Tenders	435,760	74	2,773,255	15	79,975	97	534,236	91	14,672	68	191,853	90
Id. alle Vetture e Vagoni	329,412	72			105,635	34			12,442	97		
Manutenzione e riparazione degli utensili e attrezzi	13,786	81			4,929	08			241	23		
Spese per la Manutenzione della strada												
Personale della Manutenzione e Sorveglianza	1,552,382	24			172,661	85			127,723	70		
Manutenzione della Strada e Linea telegrafica	622,991	67			73,281	57			54,903	61		
Manutenzione dei Fabbricati	86,940	46	2,352,217	68	13,941	22	273,066	74	827	64	187,039	10
Trasporti di ghiaia lungo la linea	60,871	72			10,051	90			72	40		
Spese diverse per illuminazione e manutenzione attrezzi	29,031	59			3,130	20			3,511	84		
TOTALE L.												
			8,055,860	61			1,330,736	31			609,143	41

IV. - Interessi e quote d'estinzione dei Prestiti gravanti la linea Bayard.

Ammortizzazione dei Prestiti gravanti la linea Bayard

PRESTITO DE ROTHSCHILD				
Obbligazioni N° 203, Serie 1 ^a				
Id. » 13, id. 2 ^a				
Obbligazioni N° 216 a Ducati 100 pari a L. 425 cadauna	91,800	00		
PRESTITO DE GAS				
Obbligazioni N° 32, Serie 1 ^a				
Id. » 31, id. 2 ^a				
Obbligazioni N° 63 a Ducati 100 pari a L. 425 cadauna	26,775	00		
PRESTITO BAYARD				
Obbligazioni N° 28 a L. 500 cadauna	14,000	00	132,575	00
Interessi sui Prestiti suddetti				
PRESTITO DE ROTHSCHILD				
1° Sem. Obbligazioni N° 5217 } N° 5540 a Ducati 100				
Id. » 323 suppletive } pari a L. 425 cadauna				
in circolazione al 1° gennaio 1867 e formanti il Capitale di L. 2,354,500				
6 % per 6 mesi sul C capitale suddetto	70,635	00		
2° Sem. Obbligazioni N° 5014 } N° 5324 a Ducati 100				
Id. » 310 suppletive } pari a lire 425 cadauna				
in circolazione al 1° luglio 1867 e formanti il Capitale di L. 2,262,700				
6 % per 6 mesi sul Capitale suddetto	67,881	00	138,516	00
PRESTITO DE GAS				
1° Sem. Obbligazioni 1 ^a Serie N° 1090 } N° 2211 a Ducati 100				
Id. 2 ^a id. » 1121 } pari a L. 425 cadauna				
in circolazione al 1° gennaio 1867 e formanti il Capitale di L. 939,675				
6 % per 6 mesi sul Capitale suddetto	28,190	25		
2° Sem. Obbligazioni 1 ^a Serie N° 1058 } N° 2148 a Ducati 100				
Id. 2 ^a id. » 1090 } pari a L. 425 cadauna				
in circolazione al 1° luglio 1867 e formanti il Capitale di L. 912,900				
6 % per 6 mesi sul Capitale suddetto	27,387	00	55,577	25
PRESTITO BAYARD				
1° Sem. Obbligazioni N° 716 a L. 500 cadauna in circolazione al 1° gennaio 1867 e formanti il Capitale di L. 358,000				
6 % per 6 mesi sul Capitale suddetto	10,740	00		
2° Sem. Obbligazioni N° 688 a L. 500 cadauna in circolazione al 1° luglio 1867 e formanti il Capitale di L. 344,000.				
6 % per 6 mesi sul Capitale suddetto	10,320	00	21,060	00
			215,153	25

V. - Spese Generali dell'Amministrazione Centrale

dell'anno 1867.

	Lire	Cent
Stipendi e indennità agl' Impiegati ed Agenti.	244,203	90
Pigione e manutenzione degli Uffici.	18,115	13
Manutenzione del mobilio ed oggetti d' inventario.	787	68
Spese di Cancelleria e Stampati	23,665	47
Riscaldamento ed illuminazione	4,901	74
Porti-lettere, telegrammi e bolli	45,953	47
Giornali, inserzioni ed avvisi	31,210	13
Spese giudiziarie e contenziose	41,397	75
Commissioni di Banca	104,558	28
Assicurazioni	49	20
Imposte	537,000	90
Doni e soccorsi	1,352	»
Spese diverse	5,442	42
TOTALE L.	1,058,638	07

NB. Queste spese furono ripartite fra la Costruzione ed i tre Esercizi in proporzione alle spese fatte per quattro servizi.

La quota riflettente le Costruzioni fu ripartita fra i vari Tronchi in aumento del costo, e quelle riflettenti gli Esercizi passarono a carico della *Liquidazione generale*.

VI. - Spese di Fondazione

a tutto il 31 Dicembre 1867.

	Lire	Cent
Spese di pubblicità e giornali	47,509	63
Adattamento degli Uffici dell'Amministrazione Centrale	22,717	55
Spese notarili e simili	1,081	71
Spese per l'emissione e movimento dei Titoli	595,204	37
Trasferimento della Sede Sociale.	121,000	81
TOTALE L.	787,514	07

NB. Dal totale di queste spese fu dedotto 1/95 a debito della *Liquidazione generale* in L. 8,377. 81.

VII. - Spese Generali delle Costruzioni

nell'anno 1867.

	Lire	Cent.
Stipendi e indennità agl' Impiegati ed agenti	130,445	39
Controllori del materiale	51,605	12
Spese relative al servizio dell'Armamento	30,810	96
Spese per la sorveglianza Governativa	23,220	»
Spese di cancelleria e stampati	8,456	37
Porti-lettere e telegrammi	122	80
Pigioni e manutenzione del mobilio ed altri oggetti d'inventario	256	95
Riscaldamento ed illuminazione	6	70
Spese relative al servizio telegrafico	230	41
Spese diverse	892	78
TOTALE L.	246,047	48

NB. Queste spese furono ripartite in aumento del costo delle Linee in costruzione, in proporzione alle spese che già si erano fatte per ciascheduna di esse.

DATI STATISTICI. ⁽¹⁾

1. Lunghezza delle Linee in esercizio e delle Linee in costruzione o da costruirsi.
2. Materiale mobile in servizio ed in costruzione.
3. Prodotti e spese per chilometro di Linea in esercizio e per convoglio chilometro.
4. Dettaglio del movimento e del prodotto dei Viaggiatori.
5. Percorso e prodotto medio di un Viaggiatore.
6. Dettaglio del movimento e del prodotto delle Merci a piccola velocità.
7. Percorso e prodotto medio di una tonnellata di Merci.
8. Specificazione delle merci per natura.
9. Dettaglio del movimento del bestiame per classe.
10. Numero e percorrenza dei Convogli.
11. Composizione dei Convogli.
12. Numero e percorrenza delle Macchine e dei Veicoli.
13. Spese per la trazione e riparazione del Materiale mobile.
14. Consumo di Carbone ed Olio per le Locomotive.

(1) Non è compresa la *Linea Lombarda* attesochè dal 15 Novembre 1867 è esercitata dalla Società dell'Alta Italia.

I. - Lunghezza delle Linee in Esercizio e delle Linee in costruzione o da costruirsi

al 31 Dicembre 1867.

	CHILOMETRI		
	In Esercizio	In costruzione o da costruirsi	TOTALE
Bologna-Otranto	797	47	844
Castel Bolognese-Ravenna	42	»	42
Bari-Taranto	53	62	115
Foggia-Napoli per Benevento	68	130	198
Napoli-Eboli-Castellamare	86	»	86
Pescara-Aquila-Rieti	»	183	183
Termoli-Campobasso-Ponte	»	125	125
Voghera-Pavia, Pavia-Brescia	124	25	149
	1170	572	1742

II. - Materiale Mobile in Servizio ed in Costruzione

al 31 Dicembre 1867.

SPECIE DEI VEICOLI		MATERIALE				
		in Servizio	in Costruzione	Totale parziale	TOTALE generale	
Macchine Locomotive						
Locomotive a ruote libere	N°	37	6	43		
Id. a 2 assi motori	»	94	8	102		
Id. a 3 id.	»	27	10	37		
	N°	158	24	182	182	
Vetture da Viaggiatori						
Vetture a Salon e Vetture di 1ª classe		46	4	50		
Id. miste di 1ª e 2ª classe		125	9	134		
Id. di 2ª classe		118	6	124		
Id. di 3ª id.		347	51	398		
	N°	636	70	706		706
Wagoni da Merci, Bestiami e diversi						
Wagoni da bagagli	N°	86	5	91		
Id. per trasporto di carrozze	»	37	5	42		
Id. a scuderia	»	48	5	53		
Id. coperti da merci e da bestiame	»	553	100	653		
Id. da bestiame scoperti	»	197	»	197		
Id. da legname	»	144	»	144		
Id. piatti da merci	»	164	»	164		
Id. da ghiaja	»	505	»	505		
	N°	1734	115	1849		1849
						N°
						2737

III. - Prodotti e Spese per Chilometro di Linea in esercizio e per Convoglio Chilometrico

(esclusa l'imposta del decimo)

LINEA ADRIATICA	LINEA TIRRENA
Lunghezza della Linea esercitata Chil. 925. »	Lunghezza della Linea esercitata Chil. 121. —
Lunghezza media » 924. 63	Lunghezza media » 108.917
Convogli chilometri N° 2,471,187	Convogli chilometri N° 482,746

Prodotti

	LINEA ADRIATICA				LINEA TIRRENA							
	TOTALI	Per Chilometro medio di Linea esercitata		Per ogni Convoglio chilometrico	Per cento	TOTALI	Per Chilometro medio di linea esercitata		Per ogni Convoglio chilometrico	Per cento		
Viaggiatori	3,721,635	51	4,025	00	1.506	54.44	1,297,263	59	11,910	57	2.687	83.58
Trasporti a grande velocità	739,997	39	800	31	299	10.82	71,464	01	656	13	148	4.60
Id. a piccola id.	2,234,462	45	2,416	61	904	32.67	154,664	25	1,420	02	320	9.96
Prodotti diversi	142,103	41	153	69	58	2.07	28,860	64	264	98	60	1.86
TOTALE L.	6,838,203	76	7,395	61	2.767	100.00	1,552,252	49	14,251	70	3.215	100.00

Spese

	LINEA ADRIATICA				LINEA TIRRENA							
	TOTALI	Per Chilometro medio di Linea esercitata		Per ogni Convoglio chilometrico	Per cento	TOTALI	Per Chilometro medio di Linea esercitata		Per ogni Convoglio chilometrico	Per cento		
Quota spese generali dell'Amministrazione Centrale	710,810	96	768	75	0.288	8.83	119,453	11	1,096	74	0.248	8.98
Spese generali dell'Esercizio	368,685	49	398	74	0.149	4.58	112,618	35	1,033	98	0.233	8.45
Traffico e Movimento Uffici Centrali	234,175	44	253	26	0.095	2.90	13,766	21	126	39	0.028	1.03
Spese per le Stazioni	1,165,936	08	1,260	97	0.473	14.48	197,852	03	1,816	54	0.410	14.87
Id. per i Convogli	303,525	20	328	26	0.122	3.75	62,916	24	577	65	0.130	4.73
Trazione e Materiale mobile. Uffici Centrali.	46,122	62	49	88	0.016	0.57	14,970	57	137	45	0.031	1.13
Spese per la Trazione.	1,896,390	65	2,050	98	0.768	23.54	331,676	00	3,045	22	0.688	24.93
Spese per il Materiale Mobile	830,741	88	898	46	0.337	10.32	187,590	34	1,722	33	0.389	14.10
Manutenzione della Strada. Uffici Centrali.	6,726	37	7	27	0.002	0.08	7,140	65	65	56	0.014	0.52
Spese di Manutenzione e Sorveglianza della Strada	2,258,550	85	2,442	66	0.922	28.04	251,984	87	2,313	55	0.523	18.94
Manutenzione dei Fabbricati	86,940	46	94	03	0.035	1.07	13,941	22	127	99	0.028	1.05
Spese generali dei Magazzini	148,254	61	160	34	0.059	1.84	16,826	72	154	49	0.034	1.27
TOTALE L.	8,056,860	61	8,713	60	3.266	100.00	1,330,736	31	12,217	89	2.756	100.00

IV. - Dettaglio del Movimento e del Prodotto dei Viaggiatori.

	LINEA ADRIATICA				LINEA TIRRENA				
	Quantità		Per cento		Quantità		Per cento		
Numero e proporzione delle Classi fra loro									
1ª Classe	N°	37,230	3	24	32,038	2	40		
2ª id.	»	376,441	32	73	194,277	14	58		
3ª id.	»	569,357	49	50	1,053,241	79	03		
Comlessivo delle Classi	»	983,028	85	47	1,279,556	96	01		
Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato	»	167,189	14	53	53,304	3	99		
TOTALE . . .		1,150,217	100	»	1,332,860	100	»		
Prodotto e proporzione delle Classi fra loro									
1ª Classe	L.	360,942	95	9	67	93,524	86	7	21
2ª id.	»	1,652,831	80	44	42	339,719	71	26	19
3ª id.	»	1,275,159	62	34	28	833,267	81	64	23
Comlessivo delle Classi	L.	3,288,934	37	88	37	1,266,512	33	97	63
Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato	»	432,701	14	11	63	30,751	21	2	37
TOTALE . . . L.		3,721,635	51	100	»	1,297,263	59	100	»
Percorso e proporzione delle Classi fra loro									
1ª Classe	N°	3,609,660	5	59	935,248	3	23		
2ª id.	»	22,411,374	34	77	5,661,995	19	55		
3ª id.	»	17,181,610	26	65	20,831,695	71	92		
Comlessivo delle Classi	»	43,202,644	67	01	27,428,938	94	70		
Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato	»	21,262,955	32	99	1,537,555	5	30		
TOTALE . . . L.		64,465,599	100	»	28,966,493	100	»		

V. - Percorso e prodotto medio di un Viaggiatore.

	LINEA ADRIATICA	LINEA TIRRENA
Percorso medio di un viaggiatore		
1ª Classe	96, 96	29, 18
2ª id.	59, 53	29, 14
3ª id.	30, 18	19, 77
Militari ed altri per conto dello Stato	127, 18	28, 84
Prodotto medio di un viaggiatore		
1ª Classe	9, 70	2, 91
2ª id.	4, 39	1, 74
3ª id.	2, 24	79
Militari ed altri per conto dello Stato	2, 59	57
Prodotto medio di un viaggiatore per Chilometro		
Viaggiatore ordinario	0, 07, 61	0, 04, 61
Militari ed altri per conto dello Stato	0, 02, 04	0, 01, 97

VI. - Dettaglio del Movimento e del Prodotto delle Merci a piccola velocità.

Peso e proporzione delle Classi fra loro

Classi	Quintali
1ª Classe	78,276
2ª id.	63,509
3ª id.	93,345
4ª id.	187,467
5ª id. e Classi speciali	1,837,065
Bozzoli	35
Trasporti per conto dello Stato	1,572

TOTALE . .

Prodotto e proporzione delle Classi fra loro

Classi	Lire
1ª Classe	215,122
2ª id.	127,129
3ª id.	165,790
4ª id.	276,615
5ª id. e Classi speciali	1,449,429
Bozzoli	54
Trasporti per conto dello Stato	318

TOTALE . .

Percorso e proporzione delle Classi fra loro

Classi	Tonnellata Chilometro
1ª Classe	1,344,518
2ª id.	908,065
3ª id.	1,381,590
4ª id.	2,766,159
5ª id. e classi speciali	21,917,095
Bozzoli	170
Trasporti per conto dello Stato	4,616

TOTALE . .

LINEA ADRIATICA				LINEA TIRRENA					
Quantità		Per cento		Quantità		Per cento			
78,276	3	46	13,180	2	77				
63,509	2	81	10,500	2	20				
93,345	4	13	65,890	13	83				
187,467	8	29	138,910	29	16				
1,837,065	81	24	247,882	52	04				
35	»	»	»	»	»	»	»		
1,572	»	07	»	»	»	»	»		
2,261,269		100	»	476,362		100	»		
215,122	92	9	63	11,653	65	7	53		
127,129	12	5	69	7,341	50	4	75		
165,790	83	7	41	30,826	30	19	93		
276,615	96	12	38	64,322	55	41	50		
1,449,429	97	64	87	40,520	25	26	20		
54	70	»	01	»	»	»	»		
318	95	»	01	»	»	»	»		
2,234,462		45	100	»	154,664		25	100	»
1,344,518	4	74	60,479	3	99				
908,065	3	20	41,189	2	71				
1,381,590	4	88	248,652	16	38				
2,766,159	9	77	629,330	41	47				
21,917,095	77	38	537,930	35	45				
170	»	01	»	»	»	»	»		
4,616	»	02	»	»	»	»	»		
28,322,213		100	»	1,517,580		100	»		

VII. - Percorso e prodotto medio di una Tonnellata di merci.

Percorso medio di una Tonnellata

	Chilometri
A pagamento ordinario	125,31
Per conto dello Stato	29,30

Prodotto medio di una Tonnellata

	Lire
A pagamento ordinario	9,86
Per conto dello Stato	2,02

Prodotto medio di una Tonnellata per Chilometro

	Lire
A pagamento ordinario	7,88
Per conto dello Stato	6,91

	LINEA ADRIATICA	LINEA TIRRENA
Percorso medio di una Tonnellata	125,31	318,57
Prodotto medio di una Tonnellata	9,86	3,24
Prodotto medio di una Tonnellata per Chilometro	7,88	10,17

VIII. - Specificazione delle Merci per natura.

Distinzione per natura

Granaglie, farine e legumi	983,034	43	72	45,419	9	54
Vini e spiriti	127,223	5	61	1,631		34
Olio e saponi	62,545	2	77	4,003		84
Derrate alimentari non nominate	44,895	1	95	24,361	5	12
Coloniali e drogherie	42,874	1	90	6,376	1	34
Cotone, lana, lino e canapa greggi	73,548	3	24	2,300		48
Filati e tessuti	21,775		97	2,063		44
Concimi, guano, ossa, ecc	5,596		25	39,208	8	21
Combustibili } Legna da ardere, carbone vegetale e torba	49,462	2	19	73,211	15	37
	} Carboni fossili, litantrace, lignite, antracite, ecc.	49,824	2	20	1,808	
Materiale da costruzione } Marmi, graniti, pietre, mattoni, ecc.		180,402	7	98	172,996	36
	} Legnami	138,396	6	12	29,781	6
Metalli e minerali, ferro, ghisa, ecc.		67,692	2	99	822	
Trasporti per conto del Governo	1,572		07	»	»	»
Zolfo	91,912	4	06	»	»	»
Tabacchi e sali	184,212	8	15	1,947		41
Sementi	15,076		69	»	»	»
Merci diverse non specificate	116,195	5	14	70,436	14	79

LINEA ADRIATICA				LINEA TIRRENA			
Quintali		Per Cento		Quintali		Per Cento	
983,034	43	72	45,419	9	54		
127,223	5	61	1,631		34		
62,545	2	77	4,003		84		
44,895	1	95	24,361	5	12		
42,874	1	90	6,376	1	34		
73,548	3	24	2,300		48		
21,775		97	2,063		44		
5,596		25	39,208	8	21		
49,462	2	19	73,211	15	37		
49,824	2	20	1,808		38		
180,402	7	98	172,996	36	32		
138,396	6	12	29,781	6	25		
67,692	2	99	822		17		
1,572		07	»	»	»		
91,912	4	06	»	»	»		
184,212	8	15	1,947		41		
15,076		69	»	»	»		
116,195	5	14	70,436	14	79		
TOTALE . .	2,261,233	100	»	476,362	100	»	

IX. - Dettaglio del movimento del Bestiame per classe.

	LINEA ADRIATICA				LINEA TIRRENA			
	Grande velocità	Piccola velocità	TOTALE	Per cento	Grande velocità	Piccola velocità	TOTALE	Per cento
Bestiame grosso , cioè: Cavalli, Muli, grossi Puledri, Bovi, Tori, Vacche, Pullini, Asini, Giovenche, Manze, Vitelli e Vitelloni, Mulletti, Porci grossi e mezzani. N°	4,922	33,095	38,017	59 53	6,979	1,656	8,635	60 26
Bestiame piccolo , cioè: Vitelli e Porci piccoli, Montoni, Pecore, Capre, Porcellini, Capretti e Agnelli »	8,097	17,754	25,851	40 47	3,721	1,974	5,695	39 74
TOTALE N°	13,019	50,849	63,868	100 »	10,700	3,630	14,330	100 »
Bestiame per conto dei Privati N°		62,495	97 85		14,233	99 32		
Id. dello Stato »		1,373	2 15		97	» 68		
TOTALE eguale come sopra N°		63,868	100 »		14,233	100 »		

X. - Numero e percorrenza dei Convogli.

	LINEA ADRIATICA					LINEA TIRRENA				
	NUMERO		Convogli chilometri	Percorrenza media di un convoglio		NUMERO		Convogli chilometri	Percorrenza media di un Convoglio	
	Totale	Giornaliero				Totale	Giornaliero			
Convogli diretti omnibus e misti	17,311	47,42	2,471,187	142	752	11,794	3,231	482,746	40	931
Id. di ghiaia e materiali	4,176	11,44	126,610	30	318	695	190	5,447	7	83
TOTALE O MEDIA GENERALE	21,487	58,86	2,597,797	120	900	12,489	3,421	488,193	39	089

XI. - Composizione dei Convogli.

	LINEA ADRIATICA			LINEA TIRRENA		
	Locomotive	Vetture	Vagoni	Locomotive	Vetture	Vagoni
Convogli diretti omnibus e misti	1,03	5,29	5,26	1,03	6,51	2,35
Id. di ghiaia e materiali	1,04	0,05	10,59	1,00	»	4,19
TOTALE O MEDIA GENERALE	1,03	5,03	5,52	1,03	6,44	2,37

XII. - Numero e percorrenza delle Macchine e dei Veicoli.

	LINEA ADRIATICA			LINEA TIRRENA		
	Quantità in servizio	CHILOMETRI PERCORSI		Quantità in servizio	CHILOMETRI PERCORSI	
		Totali	mediamente per ractable		Totali	mediamente per ractable
Locomotive	113	2,686,576	23,775	31	514,847	16,608
Vetture	404	13,089,760	32,246	157	3,142,676	20,017
Vagoni	1,338	14,349,306	10,724	283	1,157,276	4,089

XIII. - Spese per la Trazione e riparazione del Materiale mobile.

	LINEA ADRIATICA			LINEA TIRRENA		
	SPESE			SPESE		
	Totale		Per Convoglio chilometro	Totale		Per Convoglio chilometro
1. Spese generali e Stipendi del Personale superiore	46,122	62	0,018,665	14,970	57	0,031,011
2. Stipendi e paghe ai Capi-deposito, Macchinisti, Fuochisti e Personale Rimesse	501,902	28	203,148	76,802	86	159,095
3. Premi per economie e percorrenze regolari	55,775	07	022,505	1,333	»	002,760
4. Combustibile, untura delle Macchine ed illuminazione delle medesime	1,222,819	13	494,881	196,449	49	406,942
5. Alimentazione delle Macchine	15,600	90	006,317	8,813	48	018,259
6. Pulitura delle Macchine e manutenzione occorrente	59,862	39	024,224	23,430	89	048,536
7. Untura dei Veicoli	»	»	»	9,293	13	019,271
8. Pulitura e manutenzione corrente dei Veicoli	9,933	13	004,019	15,543	15	032,197
9. Manutenzione e riparazione delle Macchine	485,760	74	196,575	79,975	97	165,668
10. Id. id. dei Veicoli	329,412	72	133,265	105,685	34	218,925
11. Manutenzione e rinnovo del Mobilio ed attrezzi delle Rimesse Locomotive	46,057	17	018,637	1,939	03	004,000
TOTALE	2,773,255	15	1,122,236	534,236	91	1,106,664

XIV. - Consumo di Carbone ed Olio per le Locomotive.

	LINEA ADRIATICA			LINEA TIRRENA		
	Totale chilogrammi	CONSUMO PER PERCORRENZA		Totale chilogrammi	CONSUMO PER PERCORRENZA	
		per ogni chilometro di macchine	Per ogni chilometro di convoglio		per ogni chilometro di macchine	Per ogni chilometro di convoglio
Carbon fossile	20,302,540,5	7,590	7,849	4,419,150	8,583	9,052
Olio	75,366,-	0,028	0,029	21,214	0,041	0,043

RELAZIONE

DEI

REVISORI DEL BILANCIO.

SIGNORI,

Il conto consuntivo del 1867 presentatovi dal vostro egregio Consiglio Amministrativo fu da noi accuratamente esaminato a seconda dell'incarico di cui ci voleste onorare nella vostra Assemblea Generale del 15 giugno anno scorso.

Noi siamo lieti di assicurarvi che tutte le cifre in esso conto esposte corrispondono esattamente a quelle dei Registri Sociali, e che tutte le partite trovano ragione, e riscontro particolareggiato negli Atti della vostra Amministrazione, la cui regolarità, e precisione nulla lasciano certamente a desiderare.

Voi vedrete con compiacenza come questa grande Impresa Nazionale proceda sempre con quella intrinseca prosperità che fino dal suo nascere fu da voi preconizzata, ma non è men vero che essa è in gran parte dovuta alla saggezza, e alla previdenza degli Egregi che ne metteste a capo, ed a Voi medesimi che coi vostri voti ne appoggiaste i consigli e le deliberazioni.

E infatti gettando uno sguardo sul Bilancio Consuntivo del 1867, Voi vedrete che in quest'anno le costruzioni aumentarono di L. 29,311,652. 11 essendosi portate da

L. 211,022,472. 71 che risultavano alla fine del 1866 a L. 240,334,124. 82 nel 1867.

Un aumento corrispondente ebbero pure il Materiale Mobile, gli Attrezzi, e gli Approvvigionamenti il cui importo da L. 23,919,994. » alla fine del 1866, salì nel 1867 a L. 27,141,156. 89.

Nei Debitori diversi per L. 20,132,125. 26 al 31 dicembre 1867 figurano ancora L. 426,100. » per ritardato versamento sulle Azioni, ma nel 1866 questo arretrato ammontava a L. 995,550. » per cui è a ritenere che ben tosto sarà per sparire del tutto.

Il conto dello Stato per sussidio in Beni Demaniali si è pure favorevolmente modificato in quanto che lo Stato deve a tutto il 1867 sole lire 4,317,377. 46 a fronte di lire 7,993,174. 56 che doveva a tutto il 1866. Il debito poi degli Acquirenti di L. 2,972,083. 20 al 31 dicembre 1867 a fronte di L. 1,556,511. 77 nell'anno antecedente vi dimostri come questo assegno in Beni stabili non sia molto lontano dalla sua definitiva liquidazione.

In conclusione queste L. 20,132,125. 26 sotto la categoria Debitori diversi sono un'attività vera, reale e positiva, la quale tutt'al più potrà subire una insignificante diminuzione per una ulteriore perdita sul realizzo del residuo Beni dello Stato.

La cifra di L. 6,457,779. 17 composta dal Portafoglio, Banchieri e Casse mostra da sè la sua effettiva realtà: solo vogliamo rimarcarvi che nel Portafoglio esistono sempre le L. 100,000 di rendita date al Governo in cauzione al principio della Società al prezzo di costo di 72.92.

Questo per l'Attivo.

Quanto al Passivo poco o nulla è a dire su quelle partite che sono la riproduzione all'incirca di quelle dell'anno scorso, e che perciò non hanno bisogno di commenti e di spiegazioni.

Ci piace però notarvi che nel 1867 i prestiti estinti salgono già alla cifra di L. 585,550 » i cui titoli, tranne che per L. 9,100 non ancora presentati all'incasso, vennero regolarmente annullati.

La ingente partita di L. 31,783,184. 34 di creditori diversi è il risultato dei contratti di costruzione in corso, delle Leggi in vigore per il pagamento di certe imposte, di anticipazioni avute dallo Stato, e di sovvenzioni avute da altre Società, da Stabilimenti di Credito, e da Banchieri privati, e tutte si riscontrano minutamente e parzialmente descritte nei libri dell'Amministrazione, libri che sono tenuti con un ordine veramente commendevole.

La Cassa di previdenza, ossia la Riserva, merita tutta la vostra attenzione.

Alla fine del 1866 essa ammontava in totale a Lire 10,104,094. 64 e alla fine dell'esercizio del 1867 ammonta a L. 14,452,746. 78. Ma bisogna notare che da quest'ultima cifra sono già state difalcate L. 444,436. 48, perdite e spese verificatesi per il realizzo dei Beni fin qui venduti delli 10 milioni assegnati dallo Stato, e non vi è pur compresa la riserva ordinaria, di L. 258,660. 38 che sarete per deliberare, e di cui fra poco vi parleremo.

Dal nostro rapporto dell'anno scorso avrete già rilevato, come nella Impresa delle Meridionali si facciano diverse Riserve, e cioè non solo quella ordinaria secondo gli statuti, ma altre ancora per servigi speciali, come rinnovamento del

Materiale, indennità ai Costruttori per le linee abbandonate, sicurtà per gl'Incendi, Cassa di Soccorso, ed in fine una riserva straordinaria, che ora ammonta alla cospicua somma di L. 11,655,343. 11. È dunque una differenza in più nel totale del 1867 di L. 4,348,250. 14 la quale si aumenterà ancora di L. 258,660. 38 testè indicata per la parte statutaria dell'Esercizio che stiamo esaminando. La distinzione di queste riserve è descritta nel riassunto del Bilancio che avete sott'occhio, e dopo le ampie spiegazioni che vi demmo l'anno scorso per la loro formazione, e il cui principio è l'identico anche nel 1867, crederemmo inutile l'aggiungerne alcun'altra.

Certo che poche Società ponno, a nostro avviso, vantare al par di questa dopo cinque anni circa di vita, quanti ne passano dalla data della Concessione al 31 Dicembre 1867, un complesso di riserve così importanti, e che equivale a quasi il sesto del Capitale Sociale.

Ma non si arrestano qui le somme che la Società ha messo in riserbo, e dalle quali ha attinto nuove risorse per le sue costruzioni. Voi leggerete nel passivo che negli anni 1865 e 1866 faceste passare a vostro credito (pagati gli interessi sulle Azioni) L. 6,000,000 di dividendo, a cui aggiunti i relativi interessi si costituisce una cifra di L. 6,300,000. Se le condizioni pubbliche e private del credito non fossero in Italia così prostrate come sono, sarebbe il caso di farne la distribuzione agli Azionisti, ma nè la prudenza, nè il vero interesse della Società lo consigliano riguardo al Capitale ossia alli 6 milioni. Bensì noi portiamo ferma opinione che l'interesse su questa specie d'imprestito da voi fatto alla Società si abbia senz'altro a pagare, essendo ciò un atto di rigorosa giustizia, e pel quale non militano quelle ragioni di prudenza

e di opportunità che militano pel capitale, avvegnachè la modicità della somma complessiva di questi interessi non possa recare il menomo disturbo, o pregiudizio all'andamento dei lavori, e al credito della Società.

Resterà per ultimo a dirvi due parole sulla Liquidazione Generale, ossia sul conto Profitti e Perdite del 1867 ammontante alla rispettabile cifra netta di L. 4,311,006. 34. Questa cifra è il risultato fra gli incassi sociali tutti del 1867, ammontanti a L. 33,640,442. 80 e le spese tutte ammontanti a L. 26,167,779. 88 per cui la differenza, ossia l'utile sarebbe di L. 7,472,662. 92
Ma diffalcando da quest'ultime:

1°. Il fondo per indennità delle linee ed opere abbandonate in ragione di L. 500 per chilometro: in totale. . . . L. 516,775 —

2°. La Riserva straordinaria raggugiata alla scala mobile che andrà in attività col 1869 > 2,644,881. 58

e così in totale L. 3,161,656. 58

le quali già sono compenstrate nella totalità delle riserve di cui superiormente vi ragionammo, ne risulta la cifra netta di utili in L. 4,311,006. 34

Oltre di che è a notare che nella partita delle spese è già stato tenuto conto dell'interesse sulle Azioni, Obbligazioni, debiti e pesi tutti di qualunque siasi natura che gravitano sulla Società, della quota d'ammortizzazione riferibile al 1867 per certi titoli facenti parte del Passivo, di cui vi femmo già menzione, non che infine della perdita transitoria, che vogliamo sperare sia per cessare ben tosto, per i pagamenti fatti in numerario all'Estero, conseguente dal corso

forzoso, e ammontante alla ingente somma di L. 474,030. 79

Ora dal beneficio, come sopra, netto di L. 4,311,006. 34

convien prelevare il 6 ‰, per la riserva coman-
data dagli statuti in L. 258,660. 38

Il 5 ‰, pel Consiglio d'Ammini-
strazione e Capi Servizio » 215,550. 32

Totale L. 474,210. 70

per cui il vero ed effettivo dividendo che sa-
rebbe distribuibile agli Azionisti, non compreso

il 5 ‰, sul valore nominale delle Azioni, sa-
rebbe di L. 3,836,795. 64

il che permetterebbe di dare ad ogni Azione L. 19, le quali
unite alle L. 25 d'interessi già pagate costituirebbero un
totale di L. 44 per Azione.

Se non che anche quest'anno il Consiglio Amministrativo
vi propone e giustamente di portare a vostro credito, sotto
il titolo dividendi, L. 3,000,000 » e di lasciare L. 836,795.64
a favore del conto Profitti e Perdite del 1868. Per le ra-
gioni già sopra menzionate, e che voi tutti come ben cono-
scete, così anche apprezzerete, noi vi preghiamo di appro-
vare le proposte del vostro Consiglio insieme al Conto Con-
suntivo del 1867 da esso sottopostovi.

Riassumendo noi abbiamo a tutto il 1867:

Una riserva complessiva di L. 14,711,407. 16

Un credito degli Azionisti per dividendi
fruttiferi » 9,300,000. »

Un Credito dei medesimi che si porta
in prima linea degli utili del 1868 » 836,795. 64

Totale L. 24,848,202. 80

il che vi prova eloquentemente quello svolgersi non interrotto di prosperità di cui vi toccammo nel principio di questa breve Relazione. La vostra Impresa ha dovuto lottare con difficoltà e con ostacoli che niuna mente umana poteva prevedere, e che la Dio mercè ha ormai superati. La verità e la giustizia finiscono sempre per trionfare quando sono sostenute dalla saggezza, e da quella perduranza nel bene, che è il retaggio dei forti. Si continui come si è incominciato, e fra poco si raccoglierà effettivamente il meritato frutto dei sacrifici sostenuti per quest'opera nella quale all'utile parziale va accompagnato un grande interesse Nazionale.

Firenze, 20 Maggio 1868.

I Revisori dei Conti,

ANTONIO MONGHINI

GIUSEPPE FONTANA

FELICE BIANCHINI

CONVENZIONE

per il compimento e lo esercizio della ferrovia da Foggia a Candela.

Visti gli articoli 18, 19, 20 e 21 della Convenzione colla Società delle Strade Ferrate Meridionali del 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, coi quali articoli, previsto il caso della costituzione di un regolare consorzio fra le Province ed i Comuni interessati alla conservazione del tronco di strada ferrata da Foggia a Candela, si stabilì che la Società predetta, mediante il pagamento di una somma fissa annua di L. 125,000, delle quali 75,000 a carico del Governo e 50,000 delle Province e Comuni interessati, avrebbe assunto lo esercizio del tronco suddetto, completando a sue spese i lavori necessari al regolare esercizio della strada;

Vista la Nota della Direzione Generale della Società delle ferrovie Meridionali del 20 luglio 1866, N.º 6473-2473 colla quale si annuisce a che la sovvenzione fissa annua di cui sopra sia ridotta a L. 110,000 purchè in compenso vengano concesse alla Società alcune facilitazioni in essa Nota specificate, tanto per la ultimazione del tronco suddetto, quanto per attivarvi un servizio economico;

Vista l'altra Nota della Direzione Generale predetta in data del 29 ottobre 1866, N.º 9856-3665 colla quale essa

dichiara di accettare in massima le proposte fatte dal Ministero colla Nota 26 ottobre medesimo N.ⁱ 42331-2155;

Premesso poi che il Ministero, in seguito alle intelligenze prese colla Società, significava alla Prefettura di Foggia che la quota assegnata alle Provincie ed ai Comuni poteva essere ridotta a L. 40,000, e la invitava intanto a promuovere dai Corpi morali interessati le deliberazioni necessarie per la costituzione del consorzio, deliberazioni che vennero fatte conoscere con Nota del 4 dicembre 1866, N.ⁱ 17899-2819;

Vista la deliberazione della Deputazione provinciale di Capitanata in data 10 maggio 1867, colla quale è ordinato e reso esecutorio il consorzio per il pagamento delle L. 40,000 di concorso sulle basi precedentemente espresse;

Il Ministro dei Lavori Pubblici per l'Amministrazione dello Stato per una parte, e la Società delle Strade Ferrate Meridionali dall'altra, rappresentata dal suo Direttore generale, hanno convenuto e convengono quanto segue:

Art. 1.

La sovvenzione annua di cui all'articolo 18 della Convenzione 28 novembre 1864 approvata colla legge 14 maggio 1865 è ridotta da L. 125,000 a L. 110,000, delle quali 70,000 a carico del Governo e 40,000 a carico delle Provincie e dei Comuni costituiti in regolare consorzio.

Art. 2.

La Società si obbliga contro il pagamento della suddetta sovvenzione di L. 110,000 ad assumere in modo proporzio-

nato al movimento lo esercizio del tronco di strada ferrata da Foggia a Candela, completando a sue spese tutti i lavori necessari al regolare servizio della strada di cui fu in via temporaria autorizzato l'esercizio fino dal giorno 15 maggio prossimo passato.

Art. 3.

Il Governo s'incarica di esigere dalle Provincie e dai Comuni la quota annua di L. 40,000 loro assegnata e di pagare direttamente alla Società la sovvenzione intiera di L. 110,000.

Il pagamento della medesima è garantito dal Governo e comincerà a decorrere dal giorno dell'apertura allo esercizio della strada suddetta e sarà fatto per semestre.

Pel caso poi che il prodotto lordo del suddetto tronco di strada ferrata da Foggia a Candela arrivasse a superare la somma di L. 7,000 per chilometro, la eccedenza andrà a favore del Governo e del consorzio delle Provincie e Comuni in proporzione delle quote del sussidio prestato.

Art 4.

Per la ultimazione del tronco suddetto la Società è autorizzata a compiere le opere in conformità dei progetti approvati in data 31 maggio 1864 ed annessi al verbale di ricognizione redatto in data 30 aprile 1868 dai delegati del Governo signor cav. Amato Ingegnere capo del Genio civile e Commissario tecnico Governativo e cav. Poggi Ingegnere capo, con quelle riserve che nel verbale medesimo sono espresse, ed a condizione che siano costruiti in modo stabile ed in relazione al servizio cui sono destinati i fab-

bricati delle stazioni nel termine non maggiore di otto anni e sia accresciuto il numero delle case cantoniere tosto che lo sviluppo del movimento e il bisogno del servizio lo possano richiedere e sia dal Ministero giudicato indispensabile.

Art. 5.

Il servizio del trasporto delle merci a grande e piccola velocità tra il suddetto tronco di strada ferrata e le altre linee della Società avrà luogo col mezzo di rispedizione nella stazione di Foggia per cura della Società e senza corrispettivo di sorta.

Art. 6.

Il servizio di carico e di scarico delle merci nelle stazioni, eccettuata quella di Foggia potrà essere dalla Società lasciato a cura dei mittenti o dei destinatarii ed in questo caso la Società non potrà percepire che il diritto fisso di 10 centesimi per tonnellata portato dalla tariffa generale.

Art. 7.

Per il tronco di ferrovia di cui nella presente Convenzione la Società applicherà le tariffe generali in vigore sulle linee principali della sua rete e non vi potrà introdurre delle modificazioni senzachè ne sia dimostrata la convenienza e vengano le medesime approvate dal Ministero.

Art. 8.

La concessione della strada ferrata da Foggia a Candela sarà duratura pel termine stabilito per le strade fer-

rate meridionali coll' art. 29 della Convenzione 28 novembre 1864 annessa alla Legge 14 maggio 1865, N° 2279.

Art. 9.

La presente Convenzione che dovrà essere ammessa dall' Assemblea generale degli Azionisti, non sarà valida che dopo la sua approvazione a termine di legge.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale a Firenze oggi 10 Giugno 1868.

Per la Società delle Strade Ferrate Meridionali

Firmato: **BONA.**

Il Ministro dei Lavori Pubblici

Firmato: **CANTELLI.**

CONVENZIONE

per il pagamento al Governo di un'annua somma in compenso del passaggio
della Ferrovia Foggia-Napoli sul tronco Foggia-Candela.

Premesso che in seguito ad intelligenze prese colla Società delle strade ferrate meridionali venne essa autorizzata ad utilizzare per la linea Napoli-Benevento-Foggia i primi otto chilometri della linea Foggia-Candela già costrutta, e ciò mediante il corrispettivo al Governo di un'annua somma fissa, per tenerlo compensato da ogni possibile aggravio derivante dall'allungamento della linea principale suddetta in confronto del tracciato più breve che avrebbe la medesima potuto seguire diramandosi direttamente dalla stazione di Foggia;

Vista la Convenzione in data d'oggi 10 giugno 1868 colla quale vennero stipulate le condizioni per la ultimazione e lo esercizio della ferrovia Foggia-Candela;

Il Ministro dei Lavori Pubblici, per l'amministrazione dello Stato da una parte, e la Società delle strade ferrate meridionali rappresentata dal suo Direttore generale dall'altra, hanno convenuto e convengono quanto segue:

Art. 1.

È confermata l'autorizzazione accordata alla Società col Decreto ministeriale 23 giugno 1866, di diramare la linea Napoli-Benevento-Foggia da un punto intermedio ai chil. 8

e 9 della linea Foggia-Candela già costrutta, utilizzandone il primo tratto di una lunghezza di metri 8833.

La Società si obbliga in compenso di tale facoltà di pagare al Governo l'annua somma di lire trentaseimila (36,000) per tutta la durata della concessione.

Art. 2.

La detta annualità incomincerà a decorrere dal giorno dell'apertura allo esercizio della sezione di ferrovia da Foggia a Bovino e sarà ritenuta a rate semestrali sulle sovvenzioni che a termine della Convenzione 28 novembre 1864 e delle modificazioni ed aggiunte alla medesima in data 9 febbraio 1865 annesse alla legge 14 maggio 1865. N° 2279, dovranno essere pagate dal Governo alla Società.

Quando si verificasse il caso che per l'aumento di prodotto cessasse ogni sovvenzione del Governo, la somma suddetta di lire 36 mila sarà versata egualmente in due rate nelle casse dello Stato entro il mese successivo alla scadenza del semestre.

Art. 3.

Nulla è innovato in quanto alla sovvenzione chilometrica ed alle altre competenze assicurate alla Società dall'art. 17 della Convenzione suddetta 28 novembre 1864, e saranno perciò le medesime corrisposte alla Società sull'intero percorso della linea Napoli-Benevento-Foggia a partire dall'asse del fabbricato dei viaggiatori della stazione di Foggia.

Art. 4.

Per la ultimazione e l'esercizio della linea Foggia-Can-

dela si mantengono ferme le stipulazioni conchiuse colla convenzione in data di questo stesso giorno.

Per il tronco comune alle due linee Napoli-Benevento-Foggia e Foggia-Candela non sarà la Società obbligata a stabilire un doppio binario.

Art. 5.

Le condizioni espresse nel § 2° dello art. 21 della Convenzione 28 novembre 1864, e riportate al § 3° dell'articolo 3 della predetta Convenzione in data d'oggi, non sono variate e perciò la Società continuerà ad aver diritto, fino a concorrenza di lire 7 mila, al prodotto lordo per l'intero percorso della linea Foggia-Candela.

Per il tronco comune alle due linee sarà perciò tenuto un conto separato del detto prodotto lordo chilometrico della linea Foggia-Candela che spetterà alla Società fino a lire settemila, e di quello proprio della linea Napoli-Benevento-Foggia il quale sarà computato a' termini dello art. 17 della suddetta Convenzione 28 novembre 1864.

Art. 6.

La presente Convenzione che dovrà essere ammessa dall'Assemblea generale degli Azionisti, non sarà valida che dopo la sua approvazione a termini di legge.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale a Firenze oggi 10 giugno 1868.

Per la Società delle Strade ferrate Meridionali

Firmato: **BONA**

Il Ministro dei Lavori Pubblici

Firmato: **CANTELLI.**

