



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>



+

Le Roman Bains
Parti 49

SOCIETÀ GENERALE
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA E STRAORDINARIA

del 28 Febbraio 1862



RAPPORTO

PRESENTATO

DAL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE



PARIGI, 1862.



RAPPORTO

Esposizione Generale.

SIGNORI,

Il nuovo Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie Romane, presentandosi la prima volta dinanzi a voi, prima di esporre la situazione attuale dell'impresa, desidera brevemente rammentarvi lo stato nel quale venne da lui presa; a lui importa di farvi conoscere le ragioni che lo hanno determinato a caricarsi di un assunto, il quale non era senza rischi, ed in cui doveansi contrarre dei gravi impegni personali.

Allorchè sulla piazza di Parigi manifestossi il grande disastro finanziario, ancora vivo nella memoria di tutti, la Società delle ferrovie romane vide compromessa la sua sorte da una solidarietà, cui essa non poteva sottrarsi. Quell'avvenimento avea gettato nella vostra intrapresa una perturbazione tanto maggiore dacchè esso sopraggiungeva nel momento in cui i lavori erano da per tutto in corso di esecuzione. Nell'infrattanto doveasi egli disperare sì tosto di un affare in cui di sì grandi interessi erano irrevocabilmente impegnati? Doveasi egli abbandonarla, senza aver fatto alcun tentativo per rilevarla, e quindi sacrificare i notevoli capitali che di già essa avea assorbito? Non avea forse in se stessa abbastanza risorse, abbastanza elementi di successo per ispirare il coraggio di fare nuovi sacrifici a coloro che la aveano iniziata? Era questa la questione che noi dovevamo esaminare e sciogliere.

Un attento studio della cosa ci ha convinti che il discredito momentaneo di cui essa era stata l'oggetto o la vittima, non derivava che da una causa accidentale ed estranea, e che i suoi elementi fondamentali, le sue condizioni di successo non restavano meno sicure. D'altra parte, tenendo conto della quantità di interessi già impegnati nell'esecuzione delle vie romane, noi siamo giunti a convincerci, che se l'impresa poteva essere salvata e rilevata, essa il doveva per gli sforzi riuniti dei maggiormente interessati. Gli appaltatori, che erano nell'istesso tempo i primi creditori della Compagnia, aveano concluso tutti i contratti, ed aveano cominciato da per tutto i lavori. Le più importanti officine della Francia aveano già o eseguito o preparato le ordinazioni del materiale, che rappresentava un capitale imponentissimo. In tal guisa, non solamente tutte le promesse dell'avvenire, ma tutti i frutti del passato erano perduti, non facendosi fronte risoluta alle esigenze del presente; i lavori compiuti, il materiale eseguito, il capitale anticipato dagli azionisti, tutti codesti interessi comuni erano sacrificati non arrivandosi a riorganizzare la Compagnia ed a ristabilire il suo credito presso il pubblico e presso il Governo. Egli è questo assunto, o Signori, che noi abbiamo intrapreso e condotto a buon fine in mezzo a circostanze, di cui lasciamo a voi apprezzare le difficoltà.

Come vi fu detto nel rapporto precedente, il principale appaltatore, il signor di Salamanca, anche in ragione della sua situazione, si è naturalmente trovato centro delle nuove combinazioni.

La prima cosa a farsi si era di assicurare il processo dei lavori, l'interruzione dei quali esponeva la Compagnia alla decadenza; 6000 tonnellate di ruotaie appartenenti al signor di Salamanca furono immediatamente spedite dall'Inghilterra per Ancona, ed in tal guisa, sulla sua garanzia personale, le officine, che aveano arrestato le loro consegne, si decisero a riprenderle ed a continuare la fabbricazione.

Nell'istesso tempo alcuni banchieri, sul pegno di titoli, antistarono delle somme, che servirono a far fronte alle scadenze le più pressanti.

Dal nostro lato, o Signori, noi entravamo in questo affare dopo averlo accuratamente studiato, e dopo aver veduto prendere dal signor di Salamanca e dalle grandi officine francesi l'impegno di rivedere, di accordo con noi, i contratti interceduti fra essi e la Società. Deliberati di dare il nostro concorso intero e senza riserva all'opera che avevamo intrapreso, noi giungemmo a procurare alla Compagnia, sulla nostra

garanzia personale, un'antistazione di 2,500,000 franchi il mese, destinati ai lavori, ed a ottenere per queste antistazioni la garanzia del Governo italiano.

Grazie a codesti energici sforzi ed a queste nuove risorse nulla fu arrestato.

Voi rammentate altresì, che in seguito ad una convenzione fatta con i liquidatori della Cassa delle strade ferrate, la Compagnia era rientrata in possesso di 85,000 azioni, ricevendo una indennità di 8 milioni di franchi, e che il signor di Salamanca erasi impegnato a riprendere, con un premio di 25 franchi, quelle azioni che non sarebbero riprese da voi.

Ora noi dobbiamo dirlo, che la revisione dei trattati venne fatta nel modo il più onorevole per tutti, ed il più soddisfacente per i vostri interessi. Le modificazioni consentite dal signor di Salamanca hanno avuto soprattutto una grande importanza: egli dovea ricevere una antistazione di 12,500,000 franchi per semestre, ossia 25 milioni all'anno, ed egli esercitava a suo profitto le sezioni costruite di mano in mano che venivano poste in esercizio. In seguito a nuove convenzioni, che più innanzi particolarizzeremo, la Compagnia, in luogo di essere obbligata, come all'antico contratto, a fare per 25 milioni di lavori all'anno, ha recuperato il diritto di porzionare le sue spese alle sue risorse; di più essa ha cessato di fare le antistazioni di fondi all'appaltatore, che d'ora innanzi le fa egli medesimo. È in tal guisa che il signor di Salamanca si è trovato costantemente in antistazione per la Compagnia, e che ad una certa epoca la somma che gli era dovuta elevavasi a più milioni. Di più, egli ha dato alla Società il più largo controllo sull'esecuzione dei suoi lavori. Infine la Compagnia ha ripreso a certe condizioni e fa per suo conto l'esercizio delle linee aperte.

Le facilitazioni che abbiamo ottenuto presso il signor di Salamanca, noi le abbiamo ottenute ancora presso i grandi stabilimenti industriali, con i quali la Compagnia avea concluso dei contratti. Noi vi rammenteremo soltanto che i contratti per il materiale fisso e mobile rappresentavano una spesa obbligatoria di circa 22 milioni di franchi che la Compagnia dovea saldare in due anni. Noi, o Signori, abbiamo potuto ottenere dai firmatarii di questi contratti delle rescissioni parziali, la cui cifra totale rappresenta quasi dieci milioni e mezzo, ed una riduzione di prezzo del 3 0/0 sulle ordinazioni eseguite o da eseguire.

Noi siamo lieti di constatare che gli azionisti hanno apprezzato gli sforzi e diviso la confidenza degli amministratori, poichè sulle 85,000 azioni, la cui ripartizione era stata loro offerta, il signor di Salamanca non ha avuto a riprenderne che 1,087 col premio di 25 franchi a cui egli erasi impegnato.

Il risultato di questo lungo e difficile lavoro, o Signori, fu la riorganizzazione della vostra Società, ed il primo risultato di questa riorganizzazione si è stato di confermare non solo ma di sviluppare le concessioni della vostra rete.

Il Governo italiano trovandosi di fronte una Compagnia seriamente ricostituita, vedendo il coraggio con cui essa traversava una crisi sì violenta, vedendo la fiducia e lo zelo con cui degli uomini abituati agli affari le portavano il loro concorso, non ha guari esitato a trattare con essa su delle nuove basi, ed è in tal guisa che in luogo della decadenza di cui era minacciata, la Compagnia ha veduto crescere insieme e le sue concessioni e le garanzie che il Governo vi ha aggiunto.

Codesta testimonianza resa dal Governo italiano alla vostra Società riorganizzata ed al suo credito ristabilito, si ebbe in seguito dal Governo francese, che ci ha accordato la naturalizzazione di cui godevano molte Compagnie straniere.

Noi vi presenteremo or ora una esposizione più sviluppata dello stato dei vostri affari; abbiamo voluto cominciare dal dirvi sommariamente ciò che avevamo fatto per ristabilire il credito della Compagnia, e quali risultati già avevamo ottenuto. Quest'opera deve essere continuata, come venne intrapresa, col concorso di tutti. Noi non abbiamo punto risparmiato il nostro, e crediamo aver qualche diritto ad oggi contare sul vostro.

I.

Nuove concessioni.

Entriamo con maggiore sviluppo nell'esame dei diversi punti che abbiamo accennato.

Avanti di consentire a confermare ed estendere le concessioni della Compagnia, il Governo italiano avea voluto conseguire la prova che essa era in istato di eseguirle. Egli era d'uopo, necessariamente, trovare dei fondi per non interrompere i lavori. A tal fine, gli amministratori della Società si indirizzarono a dei capitalisti che li assicurarono del loro concorso attivo, e con questa sicurezza essi si presentarono innanzi al Governo di cui reclamarono l'intervento. Fu infatti con l'intervento del ministro dei lavori pubblici, il signor Peruzzi, che venne conclusa una convenzione fra la Compagnia di allora ed uno degli attuali amministratori, agente in suo nome ed a nome dei suoi mandatarii.

I nuovi negoziatori si impegnarono ad una fornitura di fondi che non dovea essere minore di due milioni e mezzo al mese, e voi apprezzerete la gravità di simile impegno nelle circostanze in cui la Compagnia trovavasi sventuratamente posta.

Siamo lieti di poter dire che il Governo dal canto suo seppe riconoscere l'iniziativa presa da noi per ristabilire il credito della Compagnia ed adempiere i nostri primi impegni.

Egli annetteva molto interesse alla più sollecita esecuzione della via da Bologna ad Ancona, che traversa sì ricche e popolate contrade, e comprese di dover secondare gli sforzi per la riorganizzazione immediata della Compagnia. Consentì adunque a garantire le antistazioni che verrebbero fatte, a condizione che i fondi sarebbero impiegati esclusivamente ai lavori, all'approvvigionamento ed al materiale, specialmente in ciò che concerne la linea di Ancona.

Il Governo fece anche di più, ci accordò nuove concessioni accompagnate da nuove garanzie.

Fino ad allora la rete della Compagnia avea compreso :

| | | |
|---|-------------|---------|
| Linea da Roma a Civitavecchia | 73 | chilom. |
| » da Roma ad Ancona | 283 | » |
| » da Ancona a Bologna | 206 | » |
| » Tronco di Ravenna | 40 | » |
| » Roma a Frascati | 11 | » |
| » Roma a Ceprano | 122 | » |
| Riunione a Roma | 10 | » |
| | <hr/> | |
| In tutto | 745 | chilom. |
| | <hr/> <hr/> | |

A tutte queste linee era garantita una rendita netta annua di 12 milioni 620,000 franchi.

Ecco quali si furono le modificazioni apportate a questa situazione da una convenzione conchiusa a Torino il 13 maggio 1861 fra S. E. il signor Peruzzi, ministro dei lavori pubblici, ed i signori G. di Salamanca e colleghi.

La Compagnia ottenne l'autorizzazione di non fare il tronco di Ravenna che a un solo binario, e la garanzia annua di 500,000 franchi applicata a questa linea fu rimpiazzata da una sovvenzione di 5 milioni, ciò che avea il vantaggio di fornire immediatamente del denaro. Il termine di costruzione fu prolungato di sei mesi.

Quanto alla linea da Bologna ad Ancona, la Compagnia manteneva il suo impegno di terminarla al 31 dicembre 1861, e la garanzia di 20,000 franchi per chilometro doveva avere il suo effetto a partire dal giorno in cui la linea sarebbe aperta all'esercizio. Voi sapete che questa condizione è di già compiuta.

In seguito degli avvenimenti politici sopraggiunti da due anni in Italia, avvenimenti che hanno profondamente cambiato i possessi territoriali, il Governo di S. M. il re Vittorio Emanuele ha avuto ad esaminare la situazione della ferrovia da Roma a Napoli, e nello stato delle nostre concessioni ha apportato una modificazione molto più importante di quelle di cui abbiamo parlato. La linea che da Roma dirigevasi verso

il regno di Napoli, si arrestava alla frontiera, e giunti a questo punto noi dovevamo trattare con lo Stato italiano, che era proprietario della linea a partire dalla frontiera di Napoli.

Oggi, o Signori, questa divisione della nostra rete meridionale più non esiste, e per la convenzione di cui abbiamo parlato, il Governo italiano ci ha dato la concessione di tutte le linee del territorio napoletano che appartenevano allo Stato.

Questa concessione comprende la linea da Napoli a Capua, già da lungo tempo esercitata. La Compagnia inoltre ha preso in affitto l'esercizio dei tronchi da Cancellò a Sarno, a San Severino ed a Avellino.

Noi abbiamo acquistato la linea da Ceprano a Napoli mediante un prezzo il cui ammontare verrà stabilito da periti, il rimborso di questo prezzo dovendo aver luogo in quindici annate, la prima delle quali non sarà esigibile che dieci anni dopo l'apertura di tutta la linea, e solamente nel caso in cui la rendita della rete sorpassasse la garanzia dello Stato. A tal prezzo noi siamo entrati in possesso, prima della linea di Napoli a Capua, quindi della stazione centrale di Napoli, infine di un materiale considerevole acquistato in buone condizioni e che ci permetterà di fare notevoli economie di servizio.

Come complemento di questi vantaggi, è stata accordata alla rete napoletana una garanzia annua di un milione di franchi, lo che fa ammontare a 13,120,000 franchi la garanzia totale assicurata al capitale sociale.

La nostra ultima assemblea generale erasi riunita il 18 maggio 1861. Il 29 del mese stesso la convenzione era firmata, ed il 31 luglio successivo essa era sanzionata da una legge.

Le concessioni della Compagnia si sono adunque trovate aumentate per questo fatto di 140 chilometri, e la nostra rete comprende oggi 885 chilometri.

Se ora, o Signori, voi volete ben considerare l'insieme di questa rete, voi vearete che poche altre potrebbero presentare più sicure condizioni di successo. La linea che congiunge Roma e Civitavecchia, e da Roma si prolunga sopra Ancona, pone in comunicazione il Mediterraneo e l'Adriatico. La linea da Roma a Napoli congiunge due città il cui solo nome è eloquente: Roma è il punto di convegno del

mondo intero ; Napoli, per popolazione , è la terza città dell'Europa ; essa viene immediatamente dopo Londra e Parigi. Questa linea , combinata con quella da Civitavecchia a Roma sarà di più una delle sezioni principali della granda linea che, percorrendo tutta la costa della Penisola, si prolungherà da Marsiglia ad Otranto.

La linea da Bologna ad Ancona, la cui pronta ultimazione era da lungo tempo sì ardentemente reclamata dalle popolazioni, è chiamata a prendere un posto ancora più grande. Essa completa, nel nord d'Italia, la comunicazione diretta dell'Europa occidentale con l'Adriatico, e diviene la comunicazione la più pronta e la più diretta col Levante.

E quando noi vi segnaliamo lo sviluppo che possono prendere le nostre strade per i rapporti che sono destinate a stabilire fra i punti i più ricchi ed i più commercianti del globo, noi non dimentichiamo le sorgenti del prodotto che sono destinate a trovare in se stesse e sul loro locale percorso. È ciò che costituisce ai nostri occhi il più sicuro fondamento della loro prosperità, ed è sul paese, sullo sviluppo delle sue naturali risorse, del suo commercio, della sua industria, che noi fondiamo le nostre più legittime speranze.

II.

Revisione dei contratti.

Vi abbiamo detto che avevamo proceduto alla revisione dei contratti passati fra la Compagnia e gli appaltatori e fornitori.

Con la sesta risoluzione che voi avete votato nella vostra ultima assemblea ci avevate autorizzati particolarmente a rivedere il contratto di costruzione del signor di Salamanca, in data del 16 maggio 1860, ed il signor di Salamanca avea precedentemente consentito a questa revisione, a condizione che il suo trattato d'appalto verrebbe esteso alle nuove concessioni che egli apportava alla Compagnia.

Noi vogliamo qui ricordarvi le principali stipulazioni del trattato del 16 maggio 1860, affinché vi sia possibile di meglio apprezzare i cambiamenti che vi sono stati portati.

Secondo questo trattato, il signor di Salamanca s' impegnava a costruire ed a porre in stato di esercizio la rete intera di cui la Compagnia era concessionaria in quest' epoca, mediante un prezzo a *forfait*, cioè a tutto rischio e pericolo dell'impresa, di 83 milioni 300,000 franchi.

Il signor di Salamanca depositava una cauzione in titoli ed in valori ascendente a 12,500,000 franchi. D'altra parte la somma di 83 milioni 300,000 franchi gli era dovuta dalla Compagnia a ragione di 12 milioni 500,000 franchi per semestre pagati anticipatamente, o 25 milioni all'anno; e per una convenzione che ciascuna delle due parti poteva ugualmente riguardare come favorevole secondo le circostanze, i lavori doveano essere ultimati in un periodo che non eccederebbe i tre anni, cioè avanti il 16 maggio 1863. Da ultimo il signor di Salamanca dovea solo godere dei profitti derivanti dall'esercizio delle sezioni anteriormente aperte, e di quelle che sarebbero costrutte da lui fino al compimento della rete.

Queste condizioni, o Signori, che fino ai primi mesi dell'anno erano state regolarmente adempiute dall'una parte e dall'altra con vantaggio comune di entrambi, in seguito alla nuova situazione erano divenute onerose per la Compagnia. Infatti essa trovavasi impotente di fornire all'appaltatore i 25 milioni all'anno che il suo contratto gli assicurava durante i tre anni della costruzione.

Noi ve lo abbiamo detto, il signor di Salamanca si mostrò dispotissimo a dare l'esempio, ed accettò una revisione del trattato del 1860.

La sesta risoluzione dell'Assemblea generale relativa a questa revisione è così concepita :

« L'Assemblea generale per ciò che occorre conferma i poteri che al Consiglio derivano dagli Statuti per trattare al meglio degli interessi della Società col signor di Salamanca, dell'impresa delle nuove linee concesse, e per rivedere al bisogno il trattato in data del 16 maggio 1860. »

Con un nuovo trattato segnato il 26 settembre 1861 l'impegno preso dalla Compagnia di spendere una somma di 12 milioni 500,000 franchi per semestre è stato annullato, e la Compagnia si è riservata la facoltà di regolare l'andamento dei suoi lavori secondo le sue risorse.

La presentazione dei progetti, come il ricevimento dei lavori, si trattavano direttamente fra l'impresa ed il Governo senza efficace intervento della Società. La garanzia del signor di Salamanca per i suoi lavori non era definita. Noi abbiamo stipulato che i progetti dei lavori da eseguire sarebbero stabiliti d'accordo fra la Società ed il signor di Salamanca prima di essere sottoposti al Governo; abbiamo riservato agli agenti della Società un esteso controllo sui lavori dell'impresa. Infine abbiamo stipulato che il ricevimento sarebbe fatto simultaneamente dai Commissarii del Governo e dagli amministratori delegati a tale scopo dal Consiglio, ed abbiamo stipulato e definito la responsabilità dell'impresa rimpetto alla Società per le riserve fatte al momento del ricevimento.

Il tempo durante il quale il signor di Salamanca garantisce la buona esecuzione dei suoi lavori, è stato fissato ad un anno, a partire dall'apertura dell'esercizio.

Il prezzo totale di 83,300,000 franchi a *forfait*, dopo un profondo esame, è stato riconosciuto soddisfacente per gli interessi della Società, e mantenuto per i lavori da eseguire sulle antiche concessioni.

Questo prezzo deve essere pagato secondo gli stati mensili di situazione, e non più per antistazioni semestrali di 12,500,000 franchi, come nel primo trattato.

La cauzione del signor di Salamanca, che non avea più ragione di essere dopo che la Compagnia non gli faceva più l'antistazione di 12,500,000 franchi per semestre, è stata rimpiazzata da una ritenuta di un decimo, a titolo di garanzia della buona esecuzione dei lavori, fino alla concorrenza di 3 milioni.

Inoltre il signor di Salamanca ha rinunciato all'esercizio esclusivo a suo profitto della linea da Roma a Civitavecchia e delle sezioni successivamente aperte da Roma a Ceprano e da Roma, ad Ancona, la cui gestione e beneficio gli erano assicurati dal primo trattato. Come compenso, egli riceverà fino all'apertura al pubblico dell'ultima sezione costruita una indennità annua di 5,000 franchi per chilometro esercitato su queste medesime linee. Noi stessi abbiamo ripreso l'esercizio che faremo per conto della Compagnia col sussidio di una reggenza interessata posta sotto il controllo dei nostri agenti, e siccome per la costruzione e per l'esercizio ci è grande interesse a che queste due sezioni sieno riunite nella stessa mano, finchè durano i lavori, il signor di Salamanca resterà reggente di questo esercizio sotto la direzione della Società, mediante una provvisione sui prodotti netti, fissata a un quinto per le linee da Roma a Civitavecchia, da Roma a Ancona, da Roma a Ceprano, e a un decimo sulla linea da Ancona a Bologna e da Ceprano a Napoli.

La somma totale pagata dalla Società al signor di Salamanca per la indennità e la reggenza sulle linee, il cui esercizio gli era stato concesso dal trattato del 16 maggio 1860, non dovrà in alcun caso sorpassare l'ammontare totale del prodotto netto sull'insieme delle dette linee.

Per un secondo trattato col signor di Salamanca, in data del 6 novembre 1861, noi lo abbiamo incaricato di terminare la linea da Roma a Napoli nella parte compresa fra Ceprano e Capua, mediante un prezzo a *forfait* di 14 milioni.

L'appalto si accolla i lavori, i fabbricati e le opere di ogni natura, ed il materiale della linea nello stato in cui il Governo italiano li ha ceduti alla Compagnia al 1° settembre scorso, ed esso si incarica di compire la linea e di porla in esercizio.

In ciò che concerne i termini di esecuzione, la linea è divisa in sezioni, che devono essere aperte come segue:

La sezione da Capua a Presenzano, il 15 novembre 1861; quella da Rocca d'Evandro alla Melfa, il 31 gennaio 1862; la linea intera da Capua a Ceprano, il 31 luglio 1862.

Il *forfait* comprende le costruzioni ed i fabbricati provvisorii, i premi di affrettamento, in una parola tutte le spese necessarie perchè tutto sia ultimato nei termini sovra indicati. L'appalto per il controllo e ricevimento dei lavori, per tutte le condizioni generali in una parola, è sottoposto alle clausole del trattato 26 settembre.

Al di fuori dell'appalto a *forfait* restano i lavori della stazione centrale di Napoli.

Secondo la legge 31 luglio 1861, la metà delle spese di stabilimento di questa stazione centrale è a carico dello Stato, l'altra metà a carico nostro.

I progetti devono essere fissati in comune dagli ingegneri dello Stato e da quelli della Società; essi non lo sono ancora.

Abbiamo dovuto anche lasciare fuori del trattato a *forfait* i lavori da fare, secondo uno stato da stabilire d'accordo col Governo, sulle linee già in esercizio da Capua a Napoli, e da Canello a San Severino. Lavori i cui progetti non sono ancora stati fissati dal Governo, che deve rimborsare più tardi la più gran parte della spesa.

Una terza convenzione, che forma il trattato per l'esercizio in reggenza durante l'esecuzione dei lavori, è stata conclusa col signor di Salamanca il 21 novembre 1861.

Secondo il suo trattato primitivo, egli avea tutti i benefici dell'esercizio delle linee, di cui era intraprenditore.

Oggi egli non ha che un beneficio limitato sui prodotti, ed una reggenza interessata, sotto l'autorità ed il controllo della Compagnia.

Le tariffe e l'andamento del servizio dell'esercizio, come l'organizzazione del personale, saranno determinate dal Consiglio di amministrazione, sulla proposizione del signor di Salamanca.

Le disposizioni regolamentari sono del tutto conformi a quelle che sono usitate in simili trattati.

I regolamenti generali, i quadri relativi all'andamento dei convogli, le tariffe, gli stati del personale, e la nomina degli agenti, i cui onorarii sorpassano 3,000 franchi, sono sottoposti all'approvazione del Consiglio di amministrazione.

È la stessa cosa per i contratti il cui ammontare oltrepassa 20,000 franchi.

Tali sono, o Signori, le nuove convenzioni in cui siamo entrati col signor di Salamanca, e non possiamo che rallegrarci di aver veduto restare in mani sì attive, sì potenti, sì risolutive, l'appalto di tutta la nostra rete.

Revisione dei trattati per il materiale fisso e mobile.

I trattati conclusi per il materiale fisso e mobile creavano ugualmente alla Società una situazione difficile, e che dovea richiamare tutta la nostra attenzione.

Questi trattati, in data del 7 gennaio 1860, avendo ad oggetto la fornitura del materiale fisso e mobile necessario alle linee da Roma a Ancona, Ancona a Bologna ed al tronco di Ravenna, e di cui vi venne reso conto nel rapporto del 25 luglio 1860, rappresentavano un insieme di spese ascendente a 21,800,000 franchi.

Ma i fornitori si fondavano sui nuovi imbarazzi della Compagnia per rallentare o ricusare la consegna delle forniture le più urgenti. Essi si dolevano soprattutto con vivacità dell'obbligo che veniva loro imposto di prendere, a concorrenza di 25 0/0 delle loro forniture, delle azioni della Società al saggio fisso di 400 franchi. La deprezzazione di questi valori sembrava loro una ragione sufficiente per reclamare la rescissione o almeno la revisione dei loro contratti.

Molte di queste ragioni sembravano fondate. D'altronde non poteva convenirci di sostenere contro i signori Schneider, André, Kœchlin, Parent et Schacken, Cail, de Bussières, Benoist d'Azy, de Bouchaud, Léonce Marin una lite che avrebbe molto complicato gli imbarazzi della

Società, perchè durante tutto il corso delle procedure i lavori sarebbero stati necessariamente sospesi, o eseguiti in via giudiziaria nelle condizioni le più sfavorevoli. Questi signori, d'altronde, sonosi mostrati dispostissimi ad accettare la revisione dei loro trattati in termini semplici e vantaggiosi per la Compagnia.

D'altra parte, in seguito alla nuova organizzazione dei lavori, la Società avea interesse a diminuire in una notevole proporzione l'importanza delle consegne immediate, ed a riservarsi il beneficio del tempo e delle riduzioni di prezzo.

Dopo averne deliberato, il vostro Consiglio ha dunque pensato che una transazione era indispensabile.

Egli ha ammesso in principio, che gli appaltatori sarebbero liquidati in denaro per la totalità delle loro forniture, ed ha consentito a riprendere le azioni destinate eventualmente al loro pagamento.

Ma nello stesso tempo ha voluto ed ottenuto :

1° Una riduzione sull'importanza delle forniture da 21,800,000 franchi a 11,952,000 franchi ;

2° Una bonificazione di 3 0/0 sull'ammontare delle forniture, ciò che rappresenta per la Società una economia di 358,000 franchi circa.

Paragonando i prezzi antichi a quelli che sarebbero ottenuti oggi, ne risulta una nuova economia di circa 1,500,000 franchi.

Da ciò voi potete stimare, o Signori, il movente che ha diretto il vostro Consiglio, i risultati che ha ottenuto, e noi non esiteremo a credere che su questo punto, come sugli altri, egli otterrà la vostra piena approvazione.

III.

Situazione dei lavori.

Prima di entrare in dettagli sul grado di avanzamento dei lavori di ciascuna linea, crediamo dovervi sommariamente ricordare la composizione della nostra rete, e la ripartizione del suo sviluppo fra le sezioni esercitate in costruzione.

La lunghezza totale delle linee concesse alla nostra Società è di 885 chilometri, ossia :

| | | |
|--|-----|------------------|
| Linea da Civitavecchia a Roma (meno il collegamento in Roma calcolato più sotto) | 73 | chil. |
| Linea da Roma a Napoli — prima sezione — Roma a Ceprano (antica frontiera napoletana) | 122 | } 262 |
| Seconda sezione — Ceprano a Napoli | 140 | |
| Linea da Roma a Napoli — tronco di Frascati | 11 | |
| Linea da Roma ad Ancona (meno il collegamento in Roma) . | 283 | |
| Linea da Ancona a Bologna | 206 | |
| Tronco da Castel Bolognese a Ravenna | 40 | |
| Collegamento in Roma | 10 | |
| Totale | | <u>885</u> chil. |

La lunghezza delle sezioni esercitate è di 500 chilometri, cioè :

| | | |
|---|-----|------------------|
| Roma a Civitavecchia | 73 | chil. |
| Roma a Ceprano (inaugurata il 27 gennaio, da aprire in brevissimo) | 122 | |
| Tronco di Frascati | 11 | |
| Presenzano a Napoli | 88 | |
| Ancona a Bologna | 206 | |
| Totale | | <u>500</u> chil. |

Restano per la lunghezza delle linee concesse attualmente in costruzione, 385 chilometri.

Noi rammentiamo altresì per memoria, che indipendentemente dalle linee più sopra menzionate, la Società esercita ad affitto dal primo settembre ultimo, e per un termine che non può essere inferiore ad otto anni, il tronco da Cancellò a San Severino, la cui lunghezza è di 44 chilometri.

LINEA DA ROMA A CIVITAVECCHIA.

I lavori complementari, la cui esecuzione era stata affidata al signor di Salamanca, sono quasi ultimati.

Il servizio dell'esercizio è stato installato negli edifici definitivi della stazione di Civita: questa stazione, indipendentemente dalle costruzioni necessarie al traffico, contiene delle officine assai importanti per la riparazione del materiale mobile di una parte delle linee che fanno capo a Roma.

Ad eccezione del passaggio della Magliana sulle rive del Tevere, a 7 chilometri da Roma, il cui assodamento non è ancora stabilito, la linea di Civitavecchia era giunta al suo stato normale, allorchè essa è stata interrotta sopra diversi punti dall'uragano del 30 ottobre passato, che ha apportato guasti sì numerosi in questa parte d'Italia. L'esercizio interrotto per alcuni giorni ha dovuto essere ristabilito mediante costruzioni provvisorie; l'importanza dei danni è stata valutata a 200,000 franchi, metà dei quali incirca è stata spesa d'urgenza.

Noi dobbiamo aggiungere che l'uragano del 30 ottobre ha presentato condizioni del tutto eccezionali; molte strade antiche hanno sofferto quanto la nostra ferrovia.

COLLEGAMENTO IN ROMA DELLE LINEE DI CIVITAVECCHIA, DI NAPOLI E DI ANCONA.

Gli acquisti dei terreni sono terminati; così degli sterramenti, all'eccezione della trincea di Fiorelli e del gran terrapieno della riva sinistra del Tevere.

Le opere di arte piane, in numero di trentaquattro, sono molto avanzate. A questo riguardo non manca di terminare che la traversata delle mura di cinta di Roma, i passaggi sotto la strada di Albano e sotto l'acquedotto Felice; da ultimo i ponti di San Lorenzo e di Santa Bibiana.

L'opera principale della traversata di Roma è il ponte sul Tevere, la cui apertura totale è di 105 metri. Questo lavoro è stato ritardato in seguito di difficoltà sopraggiunte relativamente al collocamento della travata mobile, che deve essere riservata alla navigazione. Le fondazioni eseguite nel sistema detto tubulare sono cominciate ed abbastanza avanzate.

Il posto adottato per la stazione centrale di Roma è, come voi lo sapete, quello della villa Massimo, presso le Terme di Diocleziano. Situato convenevolmente in rapporto alla città, questo posto soddisferà, noi lo speriamo, a tutti i bisogni del nostro esercizio. La piattaforma e le mura di sostegno sono terminate; ma i fabbricati della stazione non potranno essere ultimati nello stesso tempo dei lavori di collegamento: nel principio noi dovremo riunire le differenti linee che partono da Roma in una costruzione provvisoria.

LINEA DA ROMA A CEPRANO.

I lavori fra Roma e Ceprano sono stati ultimati sul fine del 1861, in conformità degli impegni presi dalla Compagnia.

La linea percorsa il 30 e 31 dicembre dai signori ingegneri del Governo è stata ufficialmente inaugurata il 27 gennaio scorso; essa sarà aperta al pubblico appena alcuni lavori accessori di compimento saranno ultimati: ciò che seguirà in brevissimo.

Si è nel maggio 1860 che la linea da Roma a Ceprano è stata data all'impresa generale. La sezione da Roma a Albano in quest'epoca era aperta all'esercizio; ma i lavori erano appena cominciati al di là di quel punto.

Dal maggio 1860 al fine di dicembre 1861 l'appalto ha eseguito:

2,400,000 metri cubi di sterramenti;

141 piccole spese d'arte da 1 a 4 metri di luce;

55 opere medie da 4 a 10 metri di luce;

10 grandi opere, fra cui citeremo il ponte del Terentino sul Sacco, ed il grande viadotto di Santa Anatolia presso Velletri, di 150 metri di lunghezza e di 30 metri di altezza.

Le stazioni sono in numero di sette; esse sono tutte terminate.

LINEA DA CEPRANO A NAPOLI.

1^a Sezione -- Da Ceprano a Capua (96 chilometri).

Tra Ceprano e Capua la linea traversa un paese di montagne il cui rilievo accidentato dà luogo a dei movimenti di terra considerevoli, ed alla costruzione di un gran numero di opere d'arte, fra le quali molti viadotti d'una importanza del tutto eccezionale.

La maggior parte di questi lavori erano stati cominciati dal Governo Napoletano prima della presa di possesso per parte della Società, principalmente fra Presenzano ed il Volturno presso Capua. Ma la piattaforma in generale non era stata stabilita che nelle parti facili; a quell'epoca rimaneva ancora molto da fare per mettere l'intera linea in esercizio.

Su ciò che concerne gli sterramenti, noi citeremo particolarmente la trincea della Conca fra Presenzano e Mignano, che dà luogo ad uno sterramento di 370,000 metri cubi, e fra le opere d'arte i viadotti del Provotolo, della Liscia e del Volturno, le cui fondazioni erano appena cominciate. Noi dobbiamo ugualmente rammentare due raddrizzamenti di tracciato da eseguire a San Germano ed a Capua.

Il ponte sul Volturno formava oggetto di un contratto concluso anteriormente ed ascendente a un milione, con un termine di tre anni per l'esecuzione. D'accordo col Governo, desideroso come noi di accelerare l'apertura della linea, ci siamo decisi a far costruire su questo fiume un ponte provvisorio che è compreso nei lavori dell'appalto generale, e di cui lo Stato pagherà la metà.

In conclusione, al 1^o settembre ultimo, epoca della presa di possesso per parte della Società, fra Ceprano e Capua mancava da eseguire più o meno completamente:

- 1,300,000 metri cubi di sterramento ;
- 40 opere medie ;
- 14 opere grandi o viadotti ;
- 14 stazioni.

Per la mancanza delle cave di ghiaia nel paese, il ballast doveva essere composto in gran parte di pietre spezzate, ciò che costituisce un lavoro assai considerevole.

Dal 1° settembre al 31 dicembre, l'appalto generale ha eseguito il terzo circa dei lavori necessari per la messa in esercizio della linea; su tutti i punti i cantieri hanno ricevuto il più vivo impulso.

A termini del contratto interceduto fra la Società ed il signor di Salamanca, e di cui noi abbiamo reso conto più sopra, la sezione di Capua a Presenzano dovea essere consegnata il 15 novembre 1861 al più tardi; la sezione della Rocca d'Evandro alla Melfa, il 31 gennaio 1862; ed infine il completamento della linea, il 31 luglio successivo.

Il termine per la sezione da Presenzano a Capua è stato anticipato; questa parte della linea è stata aperta il 7 novembre ultimo.

La sezione della Rocca d'Evandro alla Melfa avrebbe potuto essere pronta alla data indicata; ma la sua apertura parziale ci avrebbe obbligati, per l'esercizio, a un doppio trasbordamento da Ceprano alla Melfa e dalla Rocca d'Evandro a Presenzano.

Ci è parso preferibile di ritardare un poco la sezione della Rocca d'Evandro alla Melfa, e di accelerare i lavori al compimento della linea, di maniera ad aprirla su tutta la sua lunghezza in una sola volta senza lacuna. È ciò che fu convenuto col signor di Salamanca, e tutto ci conduce a ritenere che la linea intera da Roma a Napoli sarà aperta nei primi giorni del prossimo giugno.

Noi non abbiamo bisogno d'insistere di nuovo sui vantaggi che risulteranno per il credito della nostra Società dalla messa in esercizio d'una linea così importante.

2ª Sezione — Da Capua a Napoli (44 chilometri).

Sulla sezione in esercizio da Capua a Napoli la Società ha completato alcuni lavori di ordine nelle stazioni, e continuato sulla via le riparazioni già cominciate dal Governo. Queste riparazioni consistono nel rimpiazzo di antiche traverse fuori di servizio e l'aumento del numero dei punti di appoggio delle ruotaie per l'addizione di nuove traverse.

Ai termini delle convenzioni intervenute fra la Società ed il Governo, la stazione centrale di Napoli deve essere costrutta dalla Società, rimborsando lo Stato metà della spesa.

Il progetto definitivo dei fabbricati non è stabilito; il lavoro si è limitato fin qui all'acquisto dei terreni ed allo stabilimento della piattaforma della stazione

LINEA DA CANCELLO A SAN SEVERINO.

L'articolo 5° della convenzione del 29 maggio 1861 concede alla Società, a titolo d'affitto, l'esercizio delle linee da Canello a Sarno ed a San Severino ed Avellino.

La prima parte di questa linea, compresa fra Canello e Sarno su 27 chilometri, è stata aperta al pubblico quindici anni or sono, nel giugno 1846; lo stato della via e delle stazioni esige delle riparazioni, i cui progetti sono in istudio; questa spesa sarà rimborsata alla Società dal Governo.

LINEA DA ROMA ALL'ADRIATICO.

La situazione dei lavori di questa linea non è stata sensibilmente modificata dopo il rapporto del 18 ultimo maggio, in ciò che concerne il numero dei cantieri aperti; questi cantieri sono stati solamente aumentati di diverse officine di sterramento, su dieci chilometri circa, nelle ultime sezioni della linea.

La costruzione del sotterraneo di Balduini fra Terni e Fuligno, la cui lunghezza è di 1,640 metri, ha attivamente progredito. I rivestimenti della vòlta sono terminati; l'esecuzione dei piedritti è molto avanti. Quest'opera potrà essere compita nel corso di quest'anno. Noi dobbiamo aggiungere che i terreni traversati dal tunnel di Balduini sono meno buoni, in tutte le loro parti, che non si era sperato. L'impresa generale dovrà eseguire lavori più considerevoli di quelli che erano stati preveduti.

I lavori del sotterraneo di Fossato sono stati pure continuati con attività; i due terzi della vòlta sono aperti in piena sezione. Non mancano che circa 250 metri della galleria centrale a perforare.

Come ve lo annunciava l'ultimo rapporto, i progetti delle sezioni comprese fra Fuligno e Fossato sono stati sottoposti al Governo; finqui egli non ha preso alcuna decisione.

LINEA DA ANCONA A BOLOGNA.

A termini dell'articolo 1° della convenzione interceduta il 29 maggio 1861 fra la Società ed il Governo italiano, la linea da Bologna ad Ancona dovea essere aperta al servizio della grande velocità avanti il 31 dicembre 1861, ed al servizio delle merci, al più tardi, il 31 marzo 1862.

Questi termini sono stati anticipati pel servizio della grande velocità, e lo saranno ugualmente in ciò che concerne la piccola velocità. Infatti le differenti parti della linea sono state aperte al servizio dei viaggiatori:

Da Bologna a Forlì, il 1° settembre 1861 ;
Da Forlì a Rimini, il 5 ottobre 1861 ;
Da Rimini a Ancona, il 17 novembre 1861.

E noi abbiamo la certezza che tutti i lavori concernenti il servizio della piccola velocità saranno terminati per la fine di febbraio.

Noi rammentiamo sommariamente che i lavori i più importanti eseguiti sulla linea da Ancona a Bologna sono:

Il sotterraneo della Cattolica, di uno sviluppo di 1,000 metri di lunghezza;

Dei ponti sui grandi torrenti traversati dalla linea, e la cui apertura lineare si eleva nell'insieme a 1,600 metri;

Infine delle mura di difesa contro il mare alla sortita da Ancona, su 6 chilometri di lunghezza.

Il numero totale delle stazioni, compresa Bologna, che è in servizio comune con la Compagnia dell'Italia centrale, è di diecinove. Le costruzioni definitive sono compiute da per tutto, fuorchè ad Ancona. In questo ultimo punto, noi abbiamo dovuto stabilire dei fabbricati provvisori, a causa dell'incertezza del tracciato di prolungamento della linea sul Tronto.

Indipendentemente dalle diecinove stazioni di cui abbiamo parlato, e per rispondere alle indicazioni del Governo, facciamo servire dai nostri convogli a titolo di saggio un certo numero di località intermedie con le case cantoniere.

Noi dobbiamo segnalare alla vostra attenzione l'importanza della popolazione delle città attraversate dalla linea da Bologna ad Ancona. Per sette delle nostre stazioni principali il numero degli abitanti è di 26,000 in media, variando da 12,000 a 85,000.

LINEA DA CASTEL BOLOGNESE A RAVENNA.

I progetti che noi aveamo sottoposto al Governo avendo ricevuto la loro approvazione, la Società è in misura di cominciare immediatamente i lavori. Noi non dobbiamo perdere di vista che a termini della convenzione del 29 maggio la linea intera debba essere aperta all'esercizio il 1° luglio 1863.

Il paese traversato dal tronco di Ravenna presenta in generale delle facili condizioni. Nondimeno vi saranno dei lavori importanti da eseguire alla traversata del Senio e del Lamone. Difatti questi due fiumi sono chiusi entro argini molto elevati al disopra dei terreni circostanti, e non potranno essere superati che a mezzo di grandi travate, con delle alzate considerevoli agli accessi.

L'esecuzione dell'inghiaimento presenterà ugualmente delle difficoltà al punto di vista dei termini prefissi, perchè tutto il ballast deve essere preso nel Santerno presso Imola, a 6 chilometri dalla testa del tronco dalla parte di Bologna.

La situazione della stazione di Ravenna non è ancora definitivamente stabilita.

Materiale fisso e mobile.

Il materiale mobile esistente sulle nostre linee al 31 dicembre scorso era composto come segue:

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Locomotive | 85 |
| Carrozze di lusso | 03 |
| — di 1 ^a classe | 63 |
| — Miste | 28 |
| — di 2 ^a classe | 68 |
| — di 3 ^a classe | 184 |
| Vagoni da bagagli | 26 |
| — Scuderie | 10 |
| Truc da equipaggi | 11 |

| | |
|--|-----|
| Vagoni coperti | 306 |
| — da carbone | 64 |
| — piani | 179 |
| — da ballast | 157 |
| — da mandrie | 1 |
| — pel trasporto dei detenuti | 1 |

A quell'epoca restava ancora da consegnare dai costruttori ed a spedire:

- 6 locomotive;
- 35 carrozze di 3^a classe;
- 18 vagoni a bagaglio;
- 8 — scuderie;
- 20 — coperti;
- 50 — da carbone;
- 10 — piani.

Queste macchine e veicoli sono in corso di consegna; la loro spedizione, che sarà terminata alla fine di aprile, porterà in riassunto la totalità del nostro materiale mobile a:

- 91 locomotive;
- 381 carrozze;
- e 861 vagoni.

I costruttori firmatari al trattato del 7 gennaio 1860 si tengono pronti al consegnarci 514 veicoli, come complemento della parte non rescissa del loro contratto.

Noi potremo in tal guisa aumentare il nostro materiale mobile secondo i bisogni dell'esercizio.

IV.

Situazione finanziaria.

All'ultima assemblea generale, il Consiglio d'Amministrazione che ci ha preceduto vi ha indicato che l'insieme della spesa per lo stabilimento e l'apertura dell'esercizio della totalità della rete si eleverebbe a circa 230 milioni.

Riguardo ai contratti esistenti, alle riduzioni che noi abbiamo potuto fare sul materiale, e supponendo che i lavori sieno terminati nel corso del 1864, come dobbiamo sperarlo, se non vi ha sospensione nella realizzazione delle risorse della Compagnia, quanto ad ora noi non abbiamo ragione di credere che questa cifra varierà di una maniera sensibile.

Le spese fatte al 28 febbraio 1861 si elevano, come lo prova il rapporto del 18 maggio, alla cifra di 94,648,900 fr. 81 c.

Da quest'epoca fino al 31 dicembre abbiamo eseguito dei lavori per una somma di circa 51 milioni, sulla quale abbiamo pagato nello stesso termine 33,838,217 fr. 58 c., cioè:

| | |
|---|----------------------|
| Amministrazione, servizi centrali, interessi delle azioni e delle obbligazioni | 5,127,353 17 |
| Linea da Roma a Civitavecchia e da Roma a Napoli (non compreso l'appalto Salamanca) | 184,223 84 |
| Linea da Roma a Ancona ed a Bologna (non compreso l'appalto Salamanca) | 15,124,913 32 |
| Pagamenti fatti al signor di Salamanca, e spese a ripartire | 13,379,782 70 |
| Studii per tronchi diversi | 21,944 55 |
| Totale | <u>33,838,217 58</u> |

L'importanza di queste cifre attesta del vigoroso impulso che è stato dato ai lavori, e degli sforzi che ha bisognato fare per procurarci le risorse necessarie.

Voi vi rammenterete a questo riguardo, o Signori, che non solo la cassa era vuota in seguito agli eventi sopraggiunti, ma che la precedente Amministrazione avea dovuto ricorrere, in attesa della vostra riunione, a dei prestiti provvisorii per far fronte alle esigenze della situazione. Ma da un altro lato essa ci avea lasciato a ricuperare, come l'indicava il suo rapporto :

1° Il credito esistente sulla liquidazione della Cassa delle ferrovie, e specialmente gli 8 milioni stipulati nella transazione del 2 aprile, come indennità della rescissione dei trattati del 4 agosto 1856 e 15 settembre 1859;

2° La parte esigibile del rimborso delle cauzioni versate nelle mani del Governo Pontificio ;

3° La sovvenzione di 5 milioni accordata dal Governo italiano per la linea di Ravenna ;

4° Il prodotto della cessione delle 85,000 azioni che erano rientrate nelle mani della Società in seguito alla rescissione dei trattati con la Cassa generale delle ferrovie, cessione che doveva operarsi conformemente alla vostra decisione del 18 maggio.

I nostri conti non sono ancora interamente appurati e regolati colla liquidazione della Cassa generale delle ferrovie. Dal 31 dicembre ultimo, per non attendere indefinitamente il pagamento integrale, in specie del grosso nostro credito, e preoccupati di porci al coperto delle eventualità, noi non abbiamo esitato, affine di coprire ed affrettare il rimborso, a consentire a ricevere una parte importante del detto credito in valori diversi.

I valori di cui parliamo si trovano oggi realizzati, alla sola eccezione dell'immobile conosciuto sotto il nome del passaggio Mirès. Definitivamente la liquidazione della Cassa generale delle ferrovie era liberata di fronte a noi fino alla concorrenza di 9,015,375 franchi.

Il saldo sarà pagato subito dopo il regolamento definitivo, che non è ritardato che dalla fine del lavoro di verificaione delle numerose pezze all'appoggio di questo conto.

Le nostre trattative relative alle cauzioni depositate nelle mani del Governo romano, hanno portato il rimborso della parte di queste cauzioni, per cui facevamo istanza; una somma di 710,500 scudi romani

corrispondente a 3,805,162 fr. 95 c., ci è stata rimborsata in rendite al corso del 70.

La sovvenzione di 5 milioni apposta alla linea di Ravenna, che dovea esserci pagata dal Governo italiano per sestì di mese in mese, a contare dal mese di luglio 1861, ci è stata regolarmente pagata a ciascuna scadenza. L'ultimo termine è stato incassato nel mese di dicembre ultimo.

Quanto alle 85,000 azioni rientrate dalla liquidazione della Cassa generale delle ferrovie, il collocamento era assicurato anticipatamente: non rimane più ad incassare che alcuni versamenti in ritardo, ascendenti oggi alla somma di 62,000 franchi.

Alle realizzazioni di cui abbiamo parlato, conviene aggiungere la negoziazione di 55,000 obbligazioni, che restavano ancora disponibili sulle 360,000 obbligazioni, la cui emissione era stata anteriormente autorizzata da S. E. il Ministro delle finanze.

Si è col mezzo di queste diverse risorse che noi abbiamo fatto fronte alle spese più sopra notate, fino alla concorrenza della somma per cui esse si trovano liquidate. Riguardo ai capitali anteriormente realizzati e quelli che siamo per realizzare, e alle risorse che converrà creare ulteriormente per completare l'impresa, voi avete il *minimum* del prodotto netto garantito tanto dal Governo pontificio che dal Governo italiano. Queste garanzie si elevano, come lo segnalava l'ultimo rapporto, alla somma di 13,120,000 franchi, a cui conviene aggiungere i prodotti delle linee non garantite, ed il cui esercizio tiene un conto separato. Queste linee sono quelle di Castel Bolognese al porto di Ravenna sull'Adriatico, e da Roma a Civitavecchia; il loro sviluppo nell'insieme è di 120 chilometri. L'apertura della linea da Bologna ad Ancona, quella da Roma a Ceprano, e quella da Ceprano a Napoli, sulla quale contiamo per il prossimo mese di luglio, in questo anno vanno a porci in godimento di:

| | | |
|-----------|---------|------------------------------------|
| 4,120,000 | franchi | per la linea da Bologna ad Ancona. |
| 1,620,000 | — | — da Roma a Ceprano. |
| 300,000 | — | per il tronco di Frascati. |
| 1,000,000 | — | per la linea da Ceprano a Napoli. |
| <hr/> | | |
| 7,040,000 | franchi | in tutto. |

Vogliate osservare che la garanzia di 13,120,000 fr. non è che un *minimum*, e che qui noi presentiamo che delle cifre certe.

Nulla ci vieterebbe di porre a canto di questi prodotti certi dei prodotti probabili; non vi sarebbe alcuna esagerazione a promettere un prospero avvenire ad una rete di ferrovie che per l'abbondanza e la fecondità dei paesi che traversa, per la ricchezza e l'industria delle popolazioni a cui inserve, e per le grandi comunicazioni internazionali che stabilisce non cede ad alcuna di quelle del continente.

Voi terrete conto come noi di questi grandi vantaggi naturali, che non ci resta che a far fruttificare.



V.

Capitale Sociale.

Vi abbiamo esposto le misure già prese. Ne restano delle altre a prendere, su cui richiamiamo tutta la vostra attenzione.

Egli vi ha una necessità che, per voi, come per noi, precede tutte le altre; e si è di recuperare una situazione legale, e di rientrare negli Statuti che sono costitutivi della Società. La prima cosa che dobbiamo fare si è di ricostituire il nostro capitale sociale nei termini dei nostri Statuti, ed il solo mezzo di farlo si è di richiamare i 100 franchi che devono completare la liberazione delle azioni.

Noi non crediamo necessario di ritornare lungamente sulle circostanze in cui l'amministrazione, che ha preceduto la nostra, avea creduto poter operare la liberazione delle azioni a 400 franchi. Ciò che possiamo dire si è che non è dipeso da noi di non dare seguito a questa combinazione. Ma i nostri sforzi non hanno avuto più successo di quello che avessero avuto quelli dei nostri predecessori, ed essi hanno perito avanti le ragioni di forza maggiore, la lettera stessa degli Statuti, e la volontà dei Governi di mantenerla.

Il tentativo fatto per liberare le azioni a 400 franchi avea avuto per causa, voi lo ricordate, il decreto del 22 maggio 1858, il quale portava che le obbligazioni emesse dalle Società straniere non potrebbero essere negoziate e cotizzate in Francia che quando le azioni di quelle Compagnie al capitale di 500 franchi sarebbero interamente liberate. Questo decreto, chiudendo d'improvviso il mercato francese ai valori della Società, si credè potervi rimediare con la misura a voi nota; ma quella misura era per se stessa una grave modificazione apportata agli Statuti, ed essa era necessariamente subordinata alla sanzione del Governo pontificio che avea autorizzato la Società.

Benchè la liberazione delle azioni si fosse operata, e benchè l'ammissione dei titoli sui listini delle borse francesi avesse sembrato dare una specie di sanzione tacita a questa operazione, la prima sanzione, la più

indispensabile, e la sola che abbia un carattere legale, mancava sempre, e la vostra assemblea generale, nel 1860, avea bene il sentimento di questa posizione, dacchè essa avea autorizzato il suo Consiglio a proseguire le trattative presso il Governo pontificio, e dacchè essa avea anche preso alcune disposizioni in previdenza del rifiuto di quel governo. Noi crediamo utile di porvi di nuovo sotto gli occhi il testo stesso di queste risoluzioni:

« L'assemblea generale dà tutti i poteri al Consiglio d'amministrazione:

1° Di continuare trattative presso il Governo pontificio, allo scopo di ottenere, in esecuzione del trattato interceduto coi signori Mirès e Ca, il 14 settembre 1859, ed in conformità alla deliberazione dell'assemblea generale del 15 settembre 1859, l'autorizzazione di trasformare 17 milioni di franchi in obbligazioni; in tal caso, di stabilire il capitale azioni a 68 milioni di franchi effettivi, ed il capitale obbligazioni a 139 milioni effettivi.

« 2° Nel caso in cui le autorizzazioni necessarie non potessero essere ottenute, ristabilire il capitale azioni a 85,000,000 di franchi effettivi, « sia a mezzo della creazione di 17,000,000 di franchi d'azioni liberate « a 400 franchi, simili a quelle che esistono attualmente, sia adottando « una combinazione che permetta di elevare a 500 franchi il capitale « liberato delle azioni, sia infine per ogni altro mezzo che il Consiglio « giudicasse utile agli interessi della Società. »

Come voi vedete, il risultato della questione era preveduto, noi non diremo come probabile, ma come possibile, ed egli è incontestabile che sotto questo rapporto la situazione legale della Società non era mai stata nè chiaramente definita, nè definitivamente regolata. Non è mica, o Signori, che noi abbiamo a sconoscere gli sforzi fatti da coloro che ci hanno preceduto, per regolarizzare questa situazione. Noi vi ci siamo associati, noi li abbiamo continuati, ma le circostanze erano meno buone, e noi non siamo meglio riusciti. Ed il Governo pontificio, lungi dallo accordarci l'autorizzazione che noi domandavamo, ci ha in ultimo luogo notificato il suo rifiuto nei termini seguenti:

« Il capitale azioni non deve essere di 68 milioni, ma si bene di 85, « in conformità dell'articolo 7 degli Statuti del 16 agosto 1856, e del- « l'articolo 4 del Rescritto del 7 marzo 1860. In conseguenza non si « può ammettere la domanda per l'emissione dei 17 milioni in obbli- « gazioni. »

Tale è stata la risposta; essa non permetteva più alcun nuovo tentativo, e non ci lasciava che una sola via a seguire; eseguire gli Statuti e fare un appello di 100 franchi per azione. Il vostro Consiglio, usando del suo potere, ha deciso questo appello di fondi.

Non è solo il Governo pontificio, ma si è ancora il Governo francese che reclama l'esecuzione di questa condizione.

Noi dovevamo domandare l'approvazione e l'autorizzazione del Governo francese per due facoltà che ci sono ugualmente indispensabili. Quella del poter star in giudizio in Francia e quella di continuare la emissione delle nostre obbligazioni.

Voi rammentate a qual punto l'assenza della naturalizzazione in Francia era stata di pregiudizio alla Compagnia, allorchè essa avea voluto riprendere possesso dei suoi titoli, e che il Tribunale di commercio della Senna l'11 marzo 1861 avea rifiutato d'ammetterla al beneficio della legge del 30 maggio 1857. Egli era di una estrema importanza per noi che questa situazione fosse regolarizzata, e che la Compagnia fosse ammessa ai privilegi di cui godono già più Compagnie straniere. Ora a tutte le nostre domande il Governo francese ha costantemente risposto reclamando da noi l'esecuzione piena ed intiera dei nostri Statuti e la ricostituzione completa del nostro capitale sociale.

Si è a condizione che noi ci conformeremmo senza indugio a questo invito e che adempiremmo i nostri impegni, che il Governo francese con un decreto recentissimo, poichè è del 5 febbraio, ha voluto accordarci la naturalizzazione ed ammetterci a stare in giudizio.

Pertanto, o Signori, reclamando da voi questo versamento complessivo, noi faremo in maniera di circondare l'esecuzione di questa misura di tutte le disposizioni che potrebbero facilitarla. In tal guisa questo appello di 100 franchi sarà diviso in due parti; gli azionisti ai quali non converrà di fare il versamento integrale, potranno, versando 50 franchi, ottenere una antistazione di 50 altri franchi per sei mesi, al saggio dell'interesse statutario del 5 0/0.

Creazioni d'azioni privilegiate.

Il versamento di 100 franchi per azione era una delle condizioni indispensabili perchè la Società rientrasse nei termini del decreto del 22

maggio 1858, relativo all'emissione in Francia delle obbligazioni delle Società straniere; ma ve ne ha un'altra che è la conseguenza dello stesso decreto, ossia la ricostituzione a mezzo di una emissione di azioni privilegiate, o di preferenza, della parte del capitale sociale perduta nella liquidazione della cassa delle ferrovie.

Difatti le 85,000 azioni riprese dalla liquidazione in virtù del trattato segnato col signor conte di Germiny il 2 aprile 1861 erano liberate di 400 franchi, e sono state ripartite fra voi, Signori, al prorata delle vostre azioni, al saggio di 200 franchi. Il *deficit* era dunque di 200 franchi per azione, ossia 17 milioni, e se se ne deducono gli 8 milioni versati dalla cassa Mirès, resta un *deficit* di 9 milioni.

Per coprirlo noi vi proponiamo la creazione d'azioni privilegiate trentennarie fino alla concorrenza di 9 milioni, e questa combinazione è stata accettata dal Governo francese. Ciascuna di queste azioni privilegiate trentennarie sarebbe al capitale di 500 franchi, ad interesse del 6 0/0, ossia 30 franchi per azione, 15 franchi per semestre, ed il capitale di 500 franchi sarebbe rimborsato per ammortizzazione in trent'anni.

L'interesse e l'ammortizzazione sarebbero prelevati di preferenza e privilegio sulle azioni ordinarie, sui prodotti netti dell'esercizio o sui fondi provenienti dalle garanzie degli Stati italiani, dopo però avere assicurato il servizio delle obbligazioni.

Le azioni privilegiate trentennarie non verrebbero in partecipazione con le azioni attuali e non avrebbero diritto ad alcun dividendo al di sopra dell'interesse 6 0/0 e dell'ammortizzazione del capitale di 500 franchi.

Queste azioni sarebbero messe a disposizione dei signori azionisti al prezzo di 400 franchi, e come il numero dei titoli da creare per realizzare 9 milioni è di 22,000, ogni azionista avrebbe il diritto di sottoscrivere un'azione e 1/3 privilegiata per dieci azioni. Ogni azionista avrebbe inoltre il diritto di domandare un più gran numero di azioni privilegiate, e la ripartizione ne sarebbe fatta al prorata del numero delle azioni depositate.

Le azioni privilegiate che non fossero sottoscritte dagli azionisti potrebbero essere rimesse al pubblico; ma per assicurarne la collocazione, noi abbiamo concluso col signor di Salamanca un trattato, per cui egli si obbliga verso la Società a prendere quelle che sarebbero libere.

Voi osserverete, o Signori, che al saggio di 400 franchi le azioni privilegiate trentennarie godrebbero di un interesse di 7,30 0/0 all'anno, ed inoltre di un premio di ammortizzazione di 90 franchi, che ripartito in 20 anni, formando la durata media dell'ammortizzazione, dà 4 fr. 50 all'anno, ossia ancor più di 1 0/0 del capitale da versare.

Quanto ai versamenti, egli è inteso che voi avreste le stesse facilitazioni che per i versamenti conseguenza della domanda di 100 franchi.

Le due operazioni che vi abbiamo indicato, ossia la domanda di 100 franchi, voluta per altro dagli Statuti e dal Governo pontificio, e la creazione d'azioni privilegiate trentennarie, sono le condizioni imposte dal Governo francese alla Società, perchè essa sia ammessa a godere dei privilegi accordati alle altre Società straniere.

Essa è già stata riconosciuta e ammessa a stare in giudizio per decreto del 5 febbraio corrente; sotto il beneficio della vostra decisione essa sarà ammessa ad emettere ed a far marcare in Francia una nuova serie di obbligazioni.

Essa si è già assicurata, per le loro trattative all'estero, del concorso di molte Case di banca importanti.

Signori, noi vi abbiamo esposto senza riserva la situazione della Compagnia; noi non vi abbiamo dissimulato alcuna delle sue difficoltà; ma crediamo poterci rendere questa giustizia, che le difficoltà presenti non sono niente in confronto a quelle di cui siete stati minacciati in un passato, che ci è ancora molto vicino. Questo passato è liquidato, esso per noi più non esiste che come una memoria, e come un incoraggiamento a completar l'opera che abbiamo ripreso.

La fiducia che noi abbiamo reso ai governi, con i quali avevamo a trattare, ed al pubblico, che è la sorgente ed il sostegno del credito, bisogna che voi sappiate di averla anche in voi stessi.

Noi abbiamo compito con zelo ed abnegazione, osiamo anche dirlo, con successo, la nostra parte del risorgimento della vostra Compagnia; ma havvi, da vostra parte, ad adempiere la vostra.

Noi abbiamo rilevato la Società delle Strade Romane; si è a voi che spetta di farla camminare. Noi vi sottoponiamo i nostri atti, ed attendiamo i vostri con una fiducia a cui siamo sicuri che voi risponderete.

RISOLUZIONI

I.

L'assemblea generale approva il rapporto che le è stato letto, ed i conti che vi sono annessi.

II.

L'assemblea generale approva, ratifica ed accetta la convenzione definitiva, regolata dalla legge 31 luglio 1861, che porta fra le altre stipulazioni la concessione della strada da Castel Bolognese a Ravenna, della strada da Ceprano a Napoli, ed affitto della strada da Canello a Sarno, San Severino ed Avellino.

III.

L'assemblea generale approva, ratifica ed accetta, per ciò che occorre, le nuove convenzioni concluse col signor di Salamanca per la revisione del trattato di costruzione del 16 maggio 1860, e la costruzione della linea da Ceprano a Napoli.

Essa approva ancora per ciò che occorre la rescissione parziale dei trattati di fornitura di materiale conchiusi con le principali officine di Francia.

IV.

Sono create 22,000 azioni privilegiate al portatore, al capitale di 500 franchi con l'interesse al 6 0/0 (ossia 30 franchi per azione), con ammortizzazione in 30 anni.

L'interesse e l'ammortizzazione del capitale di 500 franchi sono prelevati di preferenza e privilegio sulle azioni ordinarie, sui prodotti netti dell'esercizio o sui fondi provenienti dalle garanzie degli Stati italiani, dopo avere assicurato però il servizio delle obbligazioni. Le azioni privilegiate non verranno in partecipazione con le azioni ordinarie, e non avranno diritto ad alcun dividendo al di sopra dell'interesse al 6 0/0, e dell'ammortizzazione del capitale di 500 franchi.

L'assemblea decide che questi titoli saranno messi alla disposizione degli azionisti in un termine fissato dal Consiglio d'amministrazione al prezzo di 410 franchi per azione, con godimento dal 1° aprile 1862.

Ogni azionista avrà diritto a una azione privilegiata ed un terzo per 10 azioni attuali; avrà inoltre il diritto di domandare un più grande numero di azioni privilegiate, la ripartizione dei titoli facendosi sempre al prorata delle azioni depositate.

L'assemblea generale dà tutti i poteri al Consiglio di amministrazione per l'adempimento di questa misura, e per il regolamento di tutti i dettagli di esecuzione.

V.

L'assemblea generale accetta la dimissione data dal signor Buffarini, ed in conformità dell'articolo 40 degli Statuti conferma le nomine provvisorie fatte dal Consiglio d'amministrazione dei signori Lebeuf di Montgermont e Fernand Delahante.

SOCIETÀ GENERALE

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1861

SOCIETÀ GENERALE DELLE

Bilancio al 31

PASSIVO

| | Fr. | C. |
|--|-------------|----|
| Capitale sociale | 85,000,000 | • |
| Prestiti (355,250 obbligazioni) | 85,547,951 | 78 |
| Conto provvigione e ritenute di garanzia | 514,400 | • |
| Conto depositi di cauzioni | 25,000 | • |
| Crediti aperti sulla Banca romana | 117,188 | 28 |
| Sovvenzione del Governo italiano | 5,000,000 | • |
| Eccedente dei prodotti sulle spese dell'esercizio provvisorio | 35,315 | 26 |
| Effetti da pagare | 2,305,551 | 07 |
| Creditori diversi | 405,169 | 21 |
| <div style="text-align: right; margin-right: 20px;"> <i>A riportare</i> </div> | | |
| | 178,950,575 | 60 |

STRADE FERRATE ROMANE

Dicembre 1861.

ATTIVO

| AMMINISTRAZIONE CENTRALE | | | |
|---|------------------------------|------------|---------------|
| Servizio dei Banchieri e degli interessi. | | Fr. | C. |
| CAP. XXVIII. Consiglio d'amministrazione | | 502,040 | 60 |
| XXIX. Personale e spese diverse | | 522,631 | 40 |
| XXX. Assicurazioni, affitti e contribuzioni | | 156,185 | 81 |
| XXXI. Spese generali | | 976,069 | 53 |
| XXXII. Gestione delle proprietà della Società | | 2,660 | 59 |
| A. Interessi delle azioni, obbligazioni ed altre | | 10,830,940 | 68 |
| A'. Trattato J. Mirès e C ^a | | 20,000,000 | » |
| | | | 32,990,528 61 |
| SERVIZIO CENTRALE DEI LAVORI | | | |
| Controllo dei lavori e del materiale. | | | |
| CAP. I. Personale e spese diverse. | | | 748,945 98 |
| LINEA DA ROMA A CIVITAVECCHIA (*) | | | |
| CAP. I. Personale e spese diverse | | 237,358 | 27 |
| II. Acquisti di terreni e indennità | | 782,159 | 09 |
| III. Sterramenti ed opere d'arte | | 5,438,165 | 89 |
| IV. Materiale fisso della via | | 2,975,688 | 68 |
| V. Ballastaggio e posa delle ruotaie | | 77,917 | 36 |
| VI. Linee telegrafiche | | 723 | 13 |
| VII. Costruzione delle stazioni di ogni classe | | 4,728,352 | 23 |
| VIII. Materiale mobile | | 1,754,249 | 76 |
| IX. Macchine ed attrezzi delle officine | | 227,105 | 40 |
| X. Costruzioni provvisorie messe in via d'esercizio | | 55,227 | 42 |
| | | | 33,739,474 59 |
| | <i>A riportare</i> | 16,276,948 | 23 |

(*) Non compresi i pagamenti fatti al signor di Salamanca, che si devono ripartire fra le linee da Roma a Napoli, da Roma a Bologna e da Roma a Civitavecchia.

PASSIVO

| | Fr. | c. |
|------------------------------|-------------|----|
| <i>Riporto</i> | 178,950,575 | 60 |
| <i>A riportare</i> | 178,950,575 | 60 |

— 41 —
ATTIVO

| | Fr. | C. | Fr. | C. |
|--|------------|----|------------|----|
| <i>Riporto</i> | 16,276,948 | 23 | 33,739,474 | 59 |
| CAP. XI. Spese per mettere in esercizio | 88,675 | 83 | | |
| XII. Mobiglio ed utensili delle stazioni | 136,521 | 75 | | |
| XIII. Costruzioni annesse | 7,383 | 53 | | |
| XIV. Lavori supplementari | 5,838 | 12 | | |
| Supplemento di prezzo, impresa Debrousse | 1,000,000 | • | | |
| Eccedente delle spese sui prodotti dell'esercizio | 287,094 | 40 | 17,802,461 | 86 |
| LINEA DA ROMA A BOLOGNA (*) | | | | |
| CAP. I. Personale e spese diverse | 1,023,820 | 23 | | |
| II. Acquisto di terreni e indennità | 3,885,258 | 04 | | |
| III. Lavori di terra ed opere d'arte | 13,878,048 | 99 | | |
| IV. Materiale fisso della via | 6,225,786 | 62 | | |
| V. Ballastaggio e posa delle ruotaie | 1,098,944 | 35 | | |
| VI. Linee telegrafiche | 1,354 | 15 | | |
| VII. Costruzione delle stazioni di ogni classe | 121,569 | 89 | | |
| VIII. Materiale mobile | 3,814,095 | 49 | | |
| X. Costruzioni provvisorie (messe in via d'esercizio) | 12,207 | 68 | | |
| XI. Spese per mettere in esercizio | 104,700 | 12 | | |
| XII. Mobiglio ed utensili delle stazioni | 16,839 | 55 | | |
| A. Pagamenti alle imprese di Quinto, Sarti, Roblin e Jenty | 7,125,000 | • | 37,307,625 | 11 |
| LINEA DA BOLOGNA A FERRARA | | | | |
| CAP. I. Spese di studi | | | 21,256 | • |
| TRONCO DA CASTEL BOLOGNESE A BAVENNA | | | | |
| CAP. I. Spese di studi | | | 12,341 | 50 |
| TRONCHI SULLA TOSCANA | | | | |
| CAP. I. Spese di studi | | | 16,981 | 38 |
| LINEA DA ANCONA AL TRONTO, E TRONCHI | | | | |
| CAP. I. Spese di studi | | | 8,307 | 82 |
| <i>A riportare</i> | | | 88,908,448 | 26 |

(*) Non compresi i pagamenti fatti al s'gnor di Salamanca, che sono da riportare fra le linee da Roma a Napoli, da Roma a Bologna e da Roma a Civitavecchia.

- 42 -
PASSIVO

| | Fr. | C. |
|--------------------------|-------------|----|
| <i>Riporto</i> | 178,950,575 | 60 |
| <hr/> | | |
| <i>A riportare</i> | 178,950,575 | 60 |

ATTIVO

| | | Fr. | C. |
|---|--|-------------|--------------|
| <i>Riporto</i> | | 88,908,448 | 26 |
| LINEA DA ROMA A FRASCATI, ALBANO, ECC. | | | |
| Pagamenti fatti alla Società Pio-Latina | | 7,121,070 | 79 |
| SPESE A RIPARTIRE (*) | | | |
| | | Fr. | C. |
| Pagamenti fatti al signor di Salamanca, a ripartire | | 25,879,782 | 70 |
| Pagamenti fatti a diversi, da ripartire | | 1,637,343 | 55 |
| LINEA DA ROMA A NAPOLI | | | |
| CAP. I. Personale e spese diverse | | 866 | 93 |
| II. Acquisti di terreni ed indennità | | 19,606 | 16 |
| Cauzione della linea da Roma a Bologna | | | 1,737,870 65 |
| Cassa dei titoli | Cauzione Sacerdoti | 25 000 | » |
| | Azioni riservate agli azionisti della linea di Frascati | 4,920,000 | » |
| Effetti a ricevere | | | 50,000 » |
| Spese speciali da ammortizzare | | | 9,020,000 » |
| Rendite, azioni, valori diversi | | | 9,225,230 96 |
| Versamenti a ricevere sulle azioni | | | 17,000,000 » |
| Cassa generale delle Strade ferrate | | | 8,651,954 97 |
| Banchieri della Compagnia | Società generale del Credito industriale e commerciale | 3,877,750 | 24 |
| | Banca Romana | 211,691 | 44 |
| | F. Pertica | 1,456 | 38 |
| Saldo debitore dei conti degli agenti della Compagnia | | | 161,220 56 |
| Debitori diversi | | | 501,282 01 |
| | | 178,950,575 | 60 |

(*) Spese da ripartirsi, come è detto da altra parte.

LEGGE

**che approva la Convenzione colla Società delle Ferrovie Romane
per la costruzione ed esercizio
di un ramo di strada ferrata per Ravenna.**

21 LUGLIO 1861

VITTORIO EMANUELE II, per grazia di Dio e per volontà della Nazione,
Re d'Italia,

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato ;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue :

ARTICOLO PRIMO.

È approvata la convenzione in data 3 ottobre 1860, ed annessovi capitolato, stipulato fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, ed i signori Lévy e De Cochery, quali rappresentanti della Compagnia concessionaria delle strade ferrate romane, con quale convenzione e capitolato è concessuta la costruzione e l'esercizio di un ramo di strada ferrata per Ravenna, e provveduto per la ultimazione della linea da Bologna ad Ancona entro l'anno 1861, e pella provvisoria sistemazione dei rapporti della Società predetta col Governo del Re, per quanto riguarda le concessioni delle ferrovie concesse alla Società stessa situate nel territorio attuale del Regno.

ART. 2.

Il ramo di strada ferrata predetto si staccherà da quella di Bologna alla stazione di Castel-Bolognese, procederà per Solarolo, Lugo, e Bagnacavallo, e nel raggio di un chilometro da Russi a Ravenna.

ART. 3.

È soppressa la riserva stipulata coll'art. 4 della convenzione precitata.

ART. 4.

Nel capitolato di oneri annesso alla precitata convenzione saranno introdotte le seguenti correzioni:

1° All'art. 20 si aggiunga il seguente alinea:

« Con questa disposizione non s'intende derogare per nulla al disposto colla legge 20 novembre 1859 sui lavori pubblici; »

2° All'art. 38, dopo le parole *militari congedati*, si sopprimano le parole: *e provveduti di buoni attestati*;

3° Gli articoli 39 e 40 si scrivano come segue:

« Art. 39. Quando si verifichi il caso dell'arbitramento previsto all'art. 8 della convenzione, cui si riferisce il presente capitolato, la parte che lo avrà richiesto notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo: qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, il secondo arbitro sarà nominato sull'istanza della parte più diligente, comunicato legalmente all'altra parte, dal Presidente della Corte d'Appello residente nella Capitale del Regno, nel termine di giorni cinque dalla comunicazione legale sovra prescritta. »

« Art. 40. In caso di discrepanza fra i due arbitri, le parti nomineranno un terzo arbitro, e non potendo porsi d'accordo per questa nomina, essa verrà fatta dai due primi arbitri. »

« Quando i due primi arbitri non si possano concordare nella scelta del terzo, questo sarà nominato sull'istanza della parte più diligente, comunicato legalmente all'altra parte dal Presidente della Corte d'appello residente nella capitale del Regno, fra giorni cinque dalla comunicazione legale sovra prescritta. »

ART. 5.

È approvata la convenzione definitiva intesa addì 29 maggio 1861 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, e la Società denominata delle strade ferrate romane, rappresentata dal cavaliere Ferdinando De-lahante ed annessa alla presente legge.

ART. 6.

Per tutte le linee che la Società delle strade ferrate romane sarà per esercitare nel territorio del Regno d'Italia, essa è autorizzata a percepire le tasse di trasporto in base alle tariffe di massima ammesse per la strada ferrata dell'Italia centrale, colla legge 8 luglio 1860.

La Società ed il Governo, per ulteriori accordi, e nei limiti delle tariffe suddette, formeranno le tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate italiane che comunicano tra di loro.

Sono abrogate tutte le clausole contrattuali inserite nelle varie concessioni fatte alla Società, contrarie alle predette disposizioni.

ART. 7.

Sarà a tutto carico della Società delle strade ferrate romane :

1° Di contribuire nella metà della spesa necessaria per erigere, armare e fornire di tutto l'occorrente ad un lodevole servizio la stazione di Napoli, che deve servire all'esercizio cumulativo delle varie linee che metteranno capo a Napoli.

Il modo di questo contributo verrà stabilito dal Ministro dei lavori pubblici, sentite le parti interessate.

2° Di fare tutte le opere e provviste occorrenti per ridurre in istato di lodevole esercizio la linea da Canello per Sarno a San Severino, di cui essa assume l'esercizio a termini dell'art. 5 della convenzione 29 maggio 1861.

ART. 8.

Le opere e le provviste contemplate al n° 2 dell'articolo precedente dovranno essere eseguite nel termine che verrà stabilito dal Ministro dei lavori pubblici, intesa la Società, al seguito del progetto e della perizia che la Società stessa dovrà presentare entro un anno dalla data dell'approvazione della presente legge.

Le spese che a tal uopo saranno incontrate dalla Società, nei limiti della perizia come sopra approvata dal Ministro, verranno rimborsate dal Governo entro nove anni.

ART. 9.

Col magistero di due periti nominati uno per parte, ed in caso di discrepanza di un terzo nominato d'accordo, o dal Presidente della

Corte d'appello residente nella capitale del Regno, sarà fatto uno stato di consistenza delle opere tutte costituenti la strada o le strade di cui la Società assume l'esercizio, a termini dell'art. 5 della convenzione sopracitata del 29 maggio 1861, del materiale mobile o fisso della medesima, e delle provviste d'ogni genere esistenti in magazzino, e ciò tanto all'atto della consegna delle strade date in esercizio, quanto all'atto della riconsegna delle medesime, quando sia che l'esercizio abbia a cessare.

Se l'importare dello stato di consistenza all'atto della riconsegna riesca minore dell'importare dello stato di consistenza fatto all'atto della consegna, la differenza dovrà essere pagata dalla Società allo Stato, e viceversa dallo Stato alla Società nel caso contrario.

Questo pagamento dovrà essere fatto nel mese successivo alla riconsegna medesima.

ART. 10.

Sarà provveduto con apposito stanziamento sul bilancio passivo dell'anno corrente per l'adempimento del disposto all'art. 3 della suddetta convenzione per ciò che riguarda il pagamento della sovvenzione di cinque milioni di lire.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla, e di farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 21 luglio 1861.

VITTORIO EMANUELE.

(L. S.)

V. *il Guardasigilli*:

MIGLIETTI.

PIETRO BASTOGI.

U. PERUZZI.

CONVENZIONE DEFINITIVA

RISGUARDANTE

LA CONCESSIONE DELLE FERROVIE ROMANE

E LA RIORGANIZZAZIONE DELLA SOCIETÀ

Premesso,

Che l'Assemblea generale degli azionisti componenti la Società delle ferrovie romane, nella sua adunanza del 18 maggio corrente, riconobbe, ratificandola, la convenzione in data 3 ottobre 1860, relativa alla concessione fatta in capo alla Società suddetta di una ferrovia che, diramandosi da quella Ancona-Bologna, giunga a Ravenna;

Che l'Assemblea medesima ha pure ratificata ed accettata l'altra convenzione provvisoria, conchiusa addì 13 corrente mese tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, ed i signori De Salamanca, visconte Daru, Chateaux, Gustavo Delahante, allo scopo di riorganizzare la Società predetta, colla quale convenzione si recarono alcune modificazioni alla precitata del 3 ottobre 1860, e venne accordata alla predetta Società la concessione della strada ferrata da Napoli a Ceprano;

Che il nuovo Consiglio d'amministrazione, eletto dall'Assemblea suddetta, trovandosi rivestito dei necessari poteri per concludere la convenzione definitiva prevista dall'articolo 9 della succitata convenzione provvisoria 13 maggio 1861, e che questo stesso nuovo Consiglio ha già assunta la gestione affidatagli, come da verbale 20 maggio 1861;

E finalmente che il predetto Consiglio d'amministrazione, con verbale del 25 corrente mese, ha delegato il signor cavaliere Ferdinando Delahante a rappresentare la Società presso il Governo nella stipulazione della detta convenzione definitiva;

Tra i signori Ministri dei lavori pubblici e delle finanze di S. M. VITTORIO EMANUELE II, Re d'Italia, rappresentanti lo Stato, ed il signor cav. Ferdinando Delahante, a nome della Società delle ferrovie romane, venne, in eseguito

del precitato articolo 9 della suddetta convenzione provvisoria, convenuto e stipulato quanto segue:

ART. 1.

L'obbligazione che la Società delle strade ferrate romane ha assunto colla convenzione del 3 ottobre 1860, di dare compiuta nell'anno corrente la linea da Bologna ad Ancona, si considererà eseguita, quando la Società medesima abbia nel corso di quest'anno compiute le opere necessarie per potere, al 31 dicembre 1861, aprire con sicurezza il servizio pei viaggiatori e pel trasporto delle merci a grande velocità, e nei tre mesi successivi, cioè fra tutto marzo 1862 abbia compiute tutte le opere di finimento della strada, e stabilito regolarmente il servizio pel trasporto delle merci a piccola velocità.

La garanzia, contemplata nella concessione, di un prodotto netto di lire 20,000 per ogni chilometro, avrà effetto dal giorno in cui la strada sarà aperta pel servizio dei viaggiatori e pel trasporto delle merci a grande velocità, sempre che però, bene inteso, nei tre mesi successivi, venga stabilito regolarmente il servizio pel trasporto delle merci a piccola velocità.

Quando questo secondo servizio non venisse stabilito nei tre mesi, la garanzia non sarà dovuta se non dal giorno in cui tutti i servizi saranno regolarmente stabiliti.

ART. 2.

La Società delle strade ferrate romane, dopo la sua riorganizzazione, dovrà porre il tratto della linea preaccennata, che è tra Bologna e Forlì, in istato di essere aperto al servizio dei viaggiatori il primo settembre di questo anno, onde il Governo, quando il creda, possa per tale epoca o per altra successiva ordinarne la apertura.

Il Governo, volendo far uso di questa facoltà, ne darà avviso alla Società un mese prima del giorno fissato per l'apertura.

Pei tratti di linea che saranno aperti anteriormente al primo gennaio 1862 per domanda del Governo, in conformità della riserva avanti espressa, avrà effetto la garanzia del prodotto che lo Stato accorda alla Società.

ART. 3.

La linea di diramazione per Ravenna, contemplata nella convenzione precitata 3 ottobre 1860, sarà stabilita ad un solo binario.

La Società delle strade ferrate romane rinuncia alla garanzia accordatale dal Governo per la detta linea di diramazione per Ravenna di un prodotto netto annuo di lire 500,000.

In corrispettivo di tale rinuncia, e per tenere luogo della garanzia predetta, lo Stato farà alla Società una sovvenzione di cinque milioni.

Questi cinque milioni saranno pagati dallo Stato alla Società in sei rate eguali mensili, a cominciare dal 31 luglio prossimo, con che però la Società, nel mese di giugno e nei mesi successivi, eseguisca sulla strada da Bologna ad Ancona lavori il cui valore non sia mensilmente inferiore alla somma di due milioni.

Ove però pel 31 dicembre prossimo venturo la Società mancasse all'obbligo assunto di aprire la linea da Bologna ed Ancona, oltre la penalità e decadenza previste nella convenzione 3 ottobre 1860, alla quale non s'intende di menomamente derogare, il Governo avrà il diritto non solo di prelevare, nei modi determinati dall'art. 212 della legge 20 novembre 1859 (n° 3754) sul valore dei lavori e materiali d'ogni genere le somme anticipate sui cinque milioni suddetti, ma altresì tutte le spese e danni relativi, non che gli interessi al 6 p. 0/0 sulle somme anticipate.

Il termine per dar compiuta la strada di Ravenna sarà prorogato di sei mesi, e così portato al 1° luglio 1863, e se la Società mancasse a quest'obbligo, fermo il disposto della convenzione, sarà pure obbligata al rimborso del capitale e degli interessi dei 5 milioni suddetti.

ART. 4.

Il Governo fa alla Società la concessione della linea da Ceprano a Napoli, aumentando di un milione annuo di franchi la garanzia generale di tutta la rete ferroviaria esercita dalla Compagnia nel territorio italiano, eccettuate le linee non garantite.

La Compagnia rimborserà allo Stato i lavori già fatti sulla linea da Ceprano a Capua, e il valore della strada ferrata da Capua a Napoli, compreso il materiale mobile.

Il valore dei lavori di strada ferrata e materiali verrà fissato a stima di due periti nominati uno per parte, ed in caso di discrepanza, di un terzo nominato di comune accordo, o dal Presidente della Corte di Cassazione del Regno, residente a Milano.

Ma questo rimborso non si farà se non dopo che il prodotto netto di tutte le linee avrà sorpassato la garanzia totale di esse linee.

I pagamenti si faranno in quindici rate annuali, ed in nessun caso potranno cominciare prima di dieci anni dall'apertura di tutta la linea.

La strada ferrata da Napoli a Capua verrà posta in istato perfetto tanto per riguardo al suolo, armamento, fabbricati delle stazioni, e tutti gli accessori, perchè l'esercizio venga fatto con tutta la regolarità ed economia richieste. Indistintamente

le opere di miglioramento dovranno essere fatte nel termine di cinque anni, compreso il contributo della metà per la stazione di Napoli; le condizioni del servizio misto di questa stazione saranno regolate dal Ministro dei lavori pubblici sulle proposte che gli saranno fatte dalle due Società concessionarie delle linee facienti capo alla medesima.

L'esercizio verrà assunto entro un mese dalla data della legge d'approvazione di questa convenzione.

Gli studi per la strada ferrata da Ceprano a Capua saranno presentati entro due mesi e mezzo dalla data della presente convenzione, e la linea sarà aperta non più tardi di 18 mesi dopo l'approvazione di essa. La garanzia di un milione di lire comincerà a decorrere dal giorno dell'apertura di tutta la detta linea.

ART. 5.

La Società, dopo la sua organizzazione, rimarrà incaricata di fare l'esercizio delle linee da Cancellò a Sarno, San Severino, Avellino, e delle linee di prolungamento e di diramazione che fossero costrutte, per tutto quel tempo per cui piacerà al Governo, il qual tempo però non potrà in niun caso esser minore di 8 anni.

Per far cessare l'esercizio, dovrà darsi alla Società un avviso preventivo di 6 mesi.

I prodotti dell'esercizio saranno ripartiti come segue: la Società dovrà, a suo rischio e pericolo, provvedere a tutte le spese di esercizio e manutenzione ordinaria di queste linee: fino a che i prodotti lordi non sorpassino franchi 8,000 per chilometro di strada in esercizio, saranno dovuti integralmente alla Società.

Il sopra più si dividerà per metà fra lo Stato e la Società.

Quando però il prodotto lordo delle linee suddette venga ad eccedere le lire 12 mila per chilometro, la divisione della somma eccedente le lire 12 mila sarà fatta in ragione di due terzi a favore dello Stato e per un terzo a vantaggio della Società.

ART. 6.

Per l'esecuzione della concessione e degli obblighi di tutte le linee di strade ferrate possedute dalla Compagnia predetta nel territorio del Regno si applicherà il capitolato della strada ferrata da Bologna a Roma. Indipendentemente da ciò la Compagnia accetta per la linea da Napoli a Ceprano i patti portati dalla convenzione 3 ottobre 1860, fermi restando in ciò che si riferisce a quella ed alla presente convenzione gli effetti della legge 20 novembre 1859, all'osservanza delle quali disposizioni e leggi si obbligano i contraenti.

ART. 7.

La Società non potrà fare alcun richiamo, e dovrà formalmente rinunciare a qualsiasi pretesa che per avventura pensasse di far valere in riguardo alla

concessione delle congiunzioni sulla linea da Roma ad Ancona, colle strade ferrate toscane su Siena ed Arezzo.

ART. 8.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per le parti se non dopo la sua approvazione per legge.

Fatta e sottoscritta in doppio originale a Torino questo giorno 29 maggio 1861.

Sottoscritti all'originale:

Il ministro dei lavori pubblici, UBALDINO PERUZZI.

Il ministro delle finanze, PIETRO BASTOGI.

Il rappresentante della Società, FERNANDO DELAHANTE.

Pel Direttore capo della 3^a divisione del Ministero dei lavori pubblici,
P. MARSI.

3 N063

Torino, 1882 — Stamperia di Compositori-Tipografi — via D'Angennes. N. 16



