



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

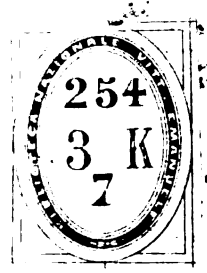
Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare 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>



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI



RELAZIONE

SULLE CONVENZIONI

STIPULATE NEL 10 GIUGNO E NEL 14 OTTOBRE 1868

TRA IL GOVERNO E LA SOCIETA

DELLE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

E PRESENTATE

ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

NELLA

TORNATA DEL 7 MAGGIO 1869



FIRENZE

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1869

163

PARTE PRIMA.

Cenni storici sulle concessioni di strade ferrate nelle provincie meridionali che precedettero quella fatta nel 21 agosto 1862 al signor conte Bastogi.

Con decreto del 19 giugno 1836 Ferdinando II, re delle Due Sicilie, fece concessione al signor Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Napoli a Nocera per Portici, Torre del Greco e Torre della Annunziata, con una diramazione per Castellamare, coll'obbligo di averla compita entro il tempo di 4 anni e colla facoltà, duratura per cinque anni, di prolungare la ferrovia sino a Salerno, passando per Sanseverino e di congiungerla per mezzo di un altro ramo con Avellino ed altri siti.

Concessione 19 giugno 1836 al signor Bayard de la Vingtrie.

La durata della concessione fu stabilita di 80 anni dal giorno in cui sarebbe messa in attività la prima porzione della ferrovia.

Il Governo non accordò alcuna garanzia al concessionario nè di prodotto, nè d'interesse sul capitale da impiegarsi.

Nel 1839 fu aperto all'esercizio il tronco da Napoli a Portici e nel 19 maggio 1844 il prolungamento da Portici a Torre Annunziata e la diramazione da Torre Annunziata a Castellamare.

Con altro decreto dell'8 marzo 1856 il re Ferdinando II autorizzava il signor Armando Bayard de la Vingtrie ed il suo socio De Verges a prolungare sino a Salerno la linea da Napoli a Nocera.

Con rescritti del 7 febbraio 1842 e del 22 settembre 1856 il suddetto Principe ordinava che fosse costruita per conto dello Stato la linea da Napoli a Capua per Caserta, e da Capua al confine pontificio presso Ceprano.

Costruzione di ferrovie per conto del Governo napoletano.

Con decreto 16 aprile 1855 lo stesso re Ferdinando II approvò un atto del 7 aprile 1855, col quale veniva concessa una ferrovia da Napoli a Brindisi al signor Emanuele Melisburgo che si obbligava di costruirla nel ter-

Concessione 16 aprile 1855 al signor Melisburgo.

mine di cinque anni dalla data della concessione, rannodandola verso Sarno alla strada ferrata che il Governo riservavasi di proseguire e compiere fra Nola e Sarno.

Non avendo il Melisburgo compiuto la strada entro il termine prefisso, ed anzi avendo appena cominciato qualche lavoro sulla medesima, il termine gli venne prorogato di un anno, cioè sino al 16 aprile 1861. Trascorse tuttavia inutilmente anche questo nuovo termine, laonde, a senso dell'articolo 13 dell'atto di concessione, potè ritenersi il Melisburgo decaduto dalla concessione medesima.

Concessione 16 maggio 1855
al signor De Riscis.

Un'altra concessione in data 16 maggio 1855 venne fatta dal Governo borbonico al signor don Panfilo de Riscis per la costruzione di una ferrovia che da Napoli, passando nelle vicinanze di Aversa, Amoroso, Piedimonte, Alife, Isernia, Castel di Sangro, Lanciano, Ortona e Pescara, si dirigesse al Tronto ed avesse delle diramazioni per Ceprano, Popoli, Teramo e San Severo.

L'articolo 20 di questa concessione dichiarava decaduto il concessionario di pieno diritto per semplice dichiarazione del Governo, senza bisogno di alcuna formalità, intimazione o procedura giuridica, se fra otto mesi dalla stipulazione non avesse depositati 50,000 ducati di cauzione, e se dopo altri quattro mesi non avesse depositati altri ducati 250,000 a compimento della cauzione, nel qual caso il Governo farebbe suoi, per le vie amministrative, i primi 50,000 ducati.

Cessione De Riscis
a Pouillet, Lubat e Montmeylan.

Con atto stipulato in Parigi dal notaio Gassart, il De Riscis cedette ai signori Pouillet, Lubat e Montmeylan tutti i suoi diritti alla concessione, rimanendo il De Riscis loro rappresentante presso il Governo e presidente del Consiglio d'amministrazione.

La nuova compagnia fece il versamento dei primi 50,000 ducati, dei quali 46,000 vennero sborsati dai soci di Parigi e 4000 dal De Riscis; poi chiese al Governo modificazioni all'antico Statuto. Il Governo borbonico, con rescritto 22 ottobre 1856, aderiva alle chieste modificazioni, ma ritirava la concessione del ramo di Ceprano.

Giunto il termine dello sborso della seconda rata della cauzione, la compagnia non lo faceva, e il Governo, sulle lagnanze del Lubat e compagni, svincolo ed ordinò la restituzione dei 46,000 ducati da essi pagati in conto della prima rata di cauzione. Questo fatto, unito all'altro che il De Riscis non presentò neppure i progetti delle linee concesse, condusse alla risoluzione del contratto.

Altra concessione fu accordata dal Governo borbonico nel 1857 al signor D'Ajout per la costruzione di una ferrovia da Salerno a Taranto; questa concessione però venne abrogata dopo di aver pagati al concessionario ducati 54,000 come prezzo degli studi fatti per quella linea.

Concessione al signor D'Ajout.

Rimaste così senza effetto le concessioni fatte ai signori Melisburgo, De Riscis e D'Ajout, il re Francesco II, con decreto del 24 agosto 1860, accordò, sotto riserva della ratifica delle Camere legislative del regno delle Due Sicilie, al signor Gustavo De Lahante, tanto nel nome proprio, quanto nella qualità di procuratore dei signori duca di Galliera, Jose di Salamanca, Paulino Talabot ed altri, la concessione per 99 anni di una rete di strade ferrate composta della linea dal Tronto fino a Taranto, passando per Foggia, con una diramazione per Otranto, Lecce, Bari, Brindisi, Barletta e Termoli, e di due passaggi attraverso gli Appennini per mettere in comunicazione la linea suddetta colla città di Napoli, cioè l'uno per la valle del Sele e dell'Ofanto, l'altro per la valle del Volturno, del Calore, del Tammaro e del Biferno.

Concessione 24 agosto 1860
al signor De Lahante e compagni.

Le principali condizioni di tale concessione furono le seguenti, cioè :

- a) Che il Governo si riservava la facoltà di limitare ad uno solo i passaggi attraverso gli Appennini e di stabilire a quale darebbe la preferenza entro il termine di un mese dal giorno in cui la convenzione sarebbe ratificata dalle Camere legislative ;
- b) Che i concessionari avrebbero il diritto eventuale di costruire, colle stesse clausole e condizioni, sia una linea principale di strada ferrata, sia tronchi di diramazione dalle linee concesse, tanto a settentrione che a mezzogiorno del regno, eccezione fatta della linea delle Calabrie, per la quale il Governo si riservava facoltà di concederla a chi meglio gli piacesse ;
- c) Che i concessionari formerebbero una o più società commerciali con un capitale sociale in ragione di ducati 135,000 per ogni miglio napoletano, ossia italiane lire 318,750 per ogni chilometro, da procurarsi detto capitale per un quarto coll'emissione di azioni di franchi 500 ciascuna e per gli altri tre quarti con emissione di obbligazioni ;
- d) Che allo spirare della durata della concessione il Governo entrebbe gratuitamente nel possesso e godimento delle ferrovie e delle loro dipendenze e pagherebbe soltanto il valore, a prezzo peritale, del materiale mobile e degli approvvigionamenti ;
- e) Che il Governo garantiva ai concessionari, pel corso di 50 anni, un'annua rendita netta di ducati 6750 per ogni miglio napoletano ;
- f) Che le somme pagate dal Governo in conseguenza dell'accordata garanzia sarebbero rimborsate colle eccedenze del prodotto netto su quello

garantito, e se al termine della concessione il rimborso non fosse compito, lo Stato si rivalerebbe del suo credito sul valore del materiale mobile e degli approvvigionamenti;

g) Che dopo il termine dei primi 20 anni dall'apertura dell'intera strada al pubblico transito, il Governo potrebbe riscattare la concessione, pagando un'annualità ai concessionari pel restante tempo della concessione medesima;

h) Che le strade nominate nella convenzione sarebbero terminate ed aperte al traffico nel corso di 10 anni a contare dal giorno della ratifica delle Camere legislative.

Concessione 25 settembre 1860
ai signori Adami e Lemmi.

Il dittatore Garibaldi, con decreto 25 settembre 1860, concedette ai signori Pietro Augusto Adami e Adriano Lemmi l'appalto della costruzione, ed anche, quando piacesse al Governo, dell'esercizio delle linee di congiungimento delle ferrovie napoletane con quelle dello Stato romano nel doppio versante del Mediterraneo e dell'Adriatico, delle linee da Napoli a Foggia e da Salerno a Potenza nella duplice direzione da Bari a Taranto e da Cosenza a Reggio e delle linee nella Sicilia da Messina a Catania e Siracusa, e da Catania a Castrogiovanni e Palermo, colle diramazioni da Palermo a Girgenti e Marsala.

Con articoli addizionali in data 13 ottobre 1860 la società Adami e Lemmi si obbligò:

1° A stralciare dalla sua concessione e rilasciare a vantaggio della società De Lahante le linee ferrate delle Apulie e degli Abruzzi coi relativi passaggi degli Appennini, come risulta dall'atto del Governo borbonico in suo favore, qualora piacesse al dittatore, ovvero al Parlamento italiano, entro il termine di un anno dalla data del plebiscito d'unione, di dare il necessario complemento all'atto di concessione, e colle identiche condizioni attuali in favore della stessa società De Lahanté, ma solamente così e non altrimenti;

2° A commutare le condizioni della concessione dittatoriale 25 settembre assumendo invece sia le condizioni che verranno dal Parlamento sancite per la concessione delle ferrovie lungo le due riviere liguri, sia le condizioni che vennero già stabilite dal Governo toscano il 24 marzo 1860 per la concessione della ferrovia da Firenze per Arezzo ai confini dello Stato romano, e da Firenze alla Romagna e all'Adriatico, e ciò a piacimento tanto del dittatore quanto del Parlamento, purchè le fosse significato dentro un anno dalla data del plebiscito. Qualora si prescegliessero dal Parlamento le condizioni delle concessioni delle ferrovie della Liguria, si dovrebbe però tener conto della differenza di costo che vi sarà fra queste ferrovie e quelle da costruirsi nelle provincie continentali dell'Italia meridionale, e nel caso che vi fossero

garanzie d'interesse o altri incoraggiamenti accordati per le dette ferrovie della Liguria, dovrebbero questi essere proporzionatamente variati per applicarli a quelle delle suaccennate provincie continentali.

Con atto rogato a Parigi il 2 maggio 1861, i signori A. Bayard, De la Vingtrie e fratello, nella loro qualità di gerenti della società della strada ferrata da Napoli a Castellamare e Salerno, cedettero alla società De Lahante, duca di Galliera, De Salamanca, Paolino Talabot ed altri la strada ferrata da Napoli a Nocera e Castellamare e la parte in costruzione da Nocera a Salerno, mediante il corrispettivo :

Cessione della concessione Bayard ai signori De Lahante e compagni.

1° Di quattro obbligazioni della nuova società acquirente, del valore nominale di lire 500 ciascuna, producenti l'annuo interesse di lire 15 l'una, rimborsabili per estrazione annuale durante la concessione, in cambio di ognuna delle antiche 11,130 azioni di prima serie non ancora ammortizzate della società Bayard ;

2° Di 2 1/2 delle obbligazioni simili alle suddette in cambio delle 908 azioni antiche di seconda serie della società Bayard ;

3° Del pagamento dell'interesse del 6 per cento e del rimborso, nel termine di 25 anni, dei 9500 titoli di 100 ducati ciascuno, emessi dalla società Bayard per effettuare il prolungamento da Nocera a Salerno ;

4° Del pagamento ai fratelli Bayard di lire 197,815 50, di cui essi erano in credito verso la loro società e di lire 189,000 dovute ai fratelli medesimi, come corrispettivo della cessione fatta alla loro società della concessione del tronco da Nocera a Salerno.

La concessione in data 24 agosto 1860, fatta dal re Francesco II alla società De Lahante e compagni, era, come si è già accennato, con riserva della sanzione delle Camere legislative del regno delle Due Sicilie.

Convenzione provvisoria 3 febbraio 1861 coi signori Talabot e compagni.

Il Governo borbonico cadde verso la fine dello stesso mese di agosto 1860 e quindi passò nella competenza del Parlamento italiano il dare quella ratifica alla convenzione che era stata riservata alle Camere legislative del regno delle Due Sicilie.

Frattanto, premendo assai al Governo italiano di affrettare l'intraprendimento dei lavori di costruzione delle strade ferrate napoletane, il Presidente del Consiglio dei ministri stipulava, nel 3 febbraio 1861, col cavaliere Talabot, rappresentante la società che aveva ottenuto dal Governo borbonico la concessione del 24 agosto 1860, una convenzione provvisoria colla quale fu pattuito :

a) Che i concessionari farebbero immediatamente gli studi delle linee e

cominciarebbero subito i lavori nel tratto fra il Tronto e Pescara, o in qualunque tratto che fosse loro indicato dal Governo ;

b) Che entro il termine di un anno i concessionari costituirebbero una società anonima sulle basi che sarebbero stabilite nel capitolato da approvarsi dal Parlamento ;

↳ Che ciò nullameno i concessionari intraprenderebbero nel frattempo gli studi ed i lavori come se la società fosse già costituita, e a tale effetto anticiperebbero del proprio le somme necessarie sino alla concorrenza di 10 milioni di lire ;

c) Che qualora, durante questo periodo di tempo, le circostanze politiche e finanziarie rendessero impossibile la costituzione della società anonima, i concessionari avrebbero facoltà di rinunciare alla concessione ;

Che in tal caso e nell'altro che il Parlamento non approvasse la convenzione, il Governo rimborserebbe ai concessionari, entro il termine di tre mesi, le spese tutte fatte per gli studi e pei lavori, coll'aggiunta degl'interessi in ragione del 6 per cento.

Capitolato annesso alla concessione provvisoria fatta ai signori Talabot e compagni.

Nello stesso giorno 3 febbraio 1861 veniva firmato dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal cavaliere Talabot un capitolato nel quale si dichiarava :

a) Che la concessione comprendeva una ferrovia lungo il litorale dell'Adriatico dal Tronto ad Otranto, passando per Foggia, con una diramazione per Taranto e due traversate degli Appennini in quelle località che sarebbero prescelte dopo studi comparativi ;

b) Che il modo e le condizioni della costruzione e dell'esercizio sarebbero regolati dal capitolato, approvato colla legge 8 luglio 1860, per le ferrovie della Lombardia e dell'Italia centrale, e le tariffe pei trasporti sarebbero quelle approvate per le linee dell'Italia centrale ;

c) Che il Governo garantiva alla compagnia un interesse del 6 per cento e l'ammortizzazione del capitale impiegato, applicando su questo particolare le disposizioni del capitolato relativo alle ferrovie della Lombardia e dell'Italia centrale ;

d) Che la compagnia potrebbe formare il suo capitale mediante l'emissione di azioni per un terzo almeno del capitale medesimo e pel resto mediante l'emissione di obbligazioni da essere controfirmate da un commissario delegato dal Governo.

Nel mentre che i concessionari intrapresero con lodevole premura gli studi e le espropriazioni, il Ministero spinse innanzi le trattative coi medesimi per sviluppare i germi di modificazione alla concessione del 24 agosto 1860 contenuti nella convenzione provvisoria e nel capitolato del 3 febbraio 1861, e

nella tornata del 15 maggio 1861 presentò alla Camera elettiva un progetto di convenzione definitiva e di nuovo capitolato concordati coi predetti concessionari.

Dopo che i due rami del Parlamento ebbero esaminato e discusso il progetto di nuova convenzione ed annesso capitolato, tenendo presenti ed apprezzando, per ciò che valevano, le opposizioni e le proteste fatte dai signori Melisburgo, De Riscis, Adami e Lemmi, la legge del 21 luglio 1861 approvò, con alcune modificazioni, la convenzione datata 12 maggio 1861 e l'annesso capitolato, stipulata fra il Governo ed il cavaliere Paolino Talabot, anche qual rappresentante i signori duca di Galliera, Blount, Salamanca, Brassey, Parent, De Lahante, Buddicom e Chatelus.

Concessione definitiva 21 luglio 1861 ai signori Talabot e compagni.

Le condizioni principali della suddetta convenzione e dell'annesso capitolato erano le seguenti:

- a) Che la concessione riguardava le seguenti linee di strade ferrate:
 - 1° Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce con una diramazione per Taranto;
 - 2° Una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eholi e Salerno;
 - 3° Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Cesano, Solmona e Popoli;
- b) Che la durata della concessione sarebbe di 99 anni a partire dal 1° gennaio 1868;
- c) Che le linee sarebbero costruite ad un solo binario, ma la compra dei terreni sarebbe fatta per doppio binario nella linea dal Tronto ad Otranto e Taranto, e le opere di arte vi sarebbero preordinate alla collocazione del secondo binario. La linea da Napoli a Salerno sarebbe ridotta in istato da poter ricevere due binari;
- d) Che la stazione da costruirsi dalla società in Napoli pel servizio delle proprie linee dovrebb'essere capace di servire convenientemente anche all'altre linee che mettono a Napoli; e la metà della spesa per lo stabilimento di questa stazione sarebbe rimborsata alla società;
- e) Che tutte le linee dovrebbero essere completamente terminate non più tardi del 1° gennaio 1866;
- f) Che veniva approvato il contratto 2 maggio 1861 con cui i concessionari avevano acquistato le linee da Napoli a Salerno e a Castellamare, e che queste linee s'intendevano conseguentemente comprese nella concessione;
- g) Che lo Stato garantiva alla società, per tutta la durata della concessione, l'interesse annuo del 6 per cento e l'ammortizzazione, calcolata in base di 99 anni, del capitale sborsato per l'acquisto della linea da Napoli a Sa-

lerno e Castellamare, per la costruzione delle nuove linee concesse, per provvedere il materiale fisso e mobile nei primi tre anni dell'esercizio di ciascuna linea, e per corrispondere gl'interessi del 5 per cento del capitale e provvedere alle spese di amministrazione fino a che l'intera rete sia posta in esercizio ;

h) Che le somme eventualmente sborsate dallo Stato in conseguenza della suddetta garanzia costituirebbero un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento e da restituirsi coll'eccedenza del prodotto netto sulla annualità garantita ;

i) Che il Governo si riservava la costruzione della sezione da Ancona alla stazione di San Benedetto del Tronto, la quale sezione, tosto compiuta, verrebbe consegnata alla società, cui incomberebbe di assumerne l'esercizio ;

k) Che lo Stato somministrerebbe alla società, a titolo di sovvenzione temporaria, la somma di 30 milioni di lire, divisa in rate trimestrali di 5 milioni, a condizione che l'ammontare dei lavori e delle spese fatte dalla società sia il doppio della sovvenzione anzidetta ;

l) Che la società rimborserebbe, cogli'interessi del 6 per cento, tanto le spese sostenute dal Governo per la costruzione della linea da Ancona a San Benedetto del Tronto, quanto la sovvenzione dei 30 milioni, e ciò in 5 rate eguali e semestrali a partire dal 1° luglio 1863 ;

m) Che qualora le strade ferrate siano tutte aperte all'esercizio entro il prestabilito termine, il Governo darebbe alla società un premio di tre milioni di lire, e per contrario la società pagherebbe allo Stato una multa di un milione di lire per ogni mese di ritardo ;

n) Che la società realizzerebbe il suo capitale parte in azioni e parte in obbligazioni ; ma la parte in azioni non sarebbe mai minore di un terzo del capitale sociale ;

o) Che allo spirare della concessione il Governo prenderebbe possesso e godimento di tutte le strade ferrate pagando soltanto il valore, a prezzo peritale, del materiale mobile e degli approvvigionamenti ;

p) Che dopo l'anno 1898 il Governo avrebbe la facoltà di riscattare le ferrovie mediante il pagamento di una rendita annua fino al termine dell'anno 1966 ;

q) Che entro il termine di un anno i concessionari dovrebbero costituire una società anonima, ma infrattanto essi proseguirebbero gli studi ed i lavori con tutta l'attività possibile ;

Che qualora, durante il suddetto termine, le circostanze politiche e finanziarie rendessero impossibile la costituzione di una società anonima, i concessionari potrebbero rinunciare alla concessione, nel qual caso il Governo rimborserebbe loro, cogli'interessi del 6 per cento, le spese sostenute per compi-

lazione di progetti, per negoziazioni relative alla concessione e per esecuzione di lavori.

Colla legge 25 luglio 1861 fu approvata una convenzione, in data del 27 maggio 1861, mediante la quale veniva concesso ai signori C. e L. Wander-Elst e C.* e Leonardo Sacerdoti l'appalto della costruzione di una strada ferrata da Ancona a San Benedetto del Tronto, coll'intervento della Società della ferrovia da Firenze ad Arezzo e della Banca generale svizzera.

Convenzione 27 maggio 1861 coi signori Wander-Elst e compagni, e Leonardo Sacerdoti, per la costruzione della ferrovia da Ancona a San Benedetto del Tronto.

In tale convenzione fu stabilito che la ferrovia sarebbe costruita per un semplice binario, ma acquistando tuttavia il terreno necessario per ridurla in seguito a due binari, e costruendo immediatamente tutte le opere d'arte per due binari.

Per condurre a termine l'intera ferrovia, per modo che fosse pronta ad essere posta in esercizio, fu assegnato il tempo di 18 mesi dalla data della legge di approvazione della convenzione.

Per la compilazione degli studi, per l'esecuzione di tutti i lavori e per tutte le spese occorrenti al perfetto compimento della strada, escluso soltanto il materiale mobile, fu convenuto il prezzo di appalto di lire 150,000 per ogni chilometro di strada costruita.

Relativamente ai signori Adami e Lemmi, il Governo volendo tener conto, per quanto era possibile, della concessione loro fatta dal dittatore Garibaldi, escludendone però le linee che più opportunamente erano state comprese nella concessione accordata ai signori Talabot e compagni, venne alla stipulazione di una convenzione, in data 30 aprile 1861, corredata di un capitolato di oneri, in data 31 maggio dell'anno stesso, che fu poi approvata colla legge 28 luglio 1861, mediante la quale fu concesso al signor Pietro Adami e soci l'appalto della costruzione delle ferrovie da Taranto a Reggio, da Messina a Siracusa per Catania, e da Catania a Palermo, con diramazione per Girgenti.

Concessione 28 luglio 1861 ai signori Adami e compagni.

I signori Talabot e compagni trovarono che le circostanze politiche e finanziarie rendevano loro difficile la formazione di una società anonima che assumesse la concessione ad essi fatta colla legge 21 luglio 1861, e perciò, usando della facoltà che si erano riservata, con nota del 12 agosto 1861 dichiararono al Governo che non avrebbero potuto tenere la concessione se non a patto di maggiori corrispettivi o favori, e proposero di modificare la convenzione del 12 maggio 1861 sulle seguenti basi, cioè:

Rinunzia Talabot e compagni alla concessione 21 luglio 1861.

a) Che lo Stato cederebbe alla società a titolo di sovvenzione la strada ferrata da Ancona a San Benedetto;

b) Che i 30 milioni di lire da anticiparsi dallo Stato sarebbero rimborsati,

senza interessi, con un certo numero di pagamenti annuali a partire dall'epoca del totale compimento della rete, stabiliti per modo che la suddetta rinunzia agl'interessi equivalga ad una sovvenzione di 15 milioni;

c) Che sarebbero prorogati di tre mesi i termini prefissi pel compimento delle sezioni da San Benedetto ad Ascoli, e da Salerno ad Eboli;

d) Che i concessionari rinunzierebbero alla facoltà di sciogliere il contratto.

Convenzione 15 giugno 1862
coi signori Rothschild e Talabot.

Il Governo non credette della convenienza e della dignità sua l'acconsentire alle pretese modificazioni nella convenzione approvata colla legge 21 luglio 1861, e quindi tale convenzione rimase senza valore.

Ad ovviare che l'inatteso evento attraversasse l'attuazione dei lavori di costruzione di quelle importantissime linee, il Governo provide coll'inviare nelle provincie napoletane ingegneri propri che continuassero gli studi, col sostituirsi ai cessati concessionari nei contratti da essi fatti per alcuni lavori e collo stipularne dei nuovi.

Trascorso frattanto non lungo tempo, i signori barone De Rothschild e cavaliere Paolino Talabot presentarono al Governo nuove offerte nell'intenzione di assumere nel nome loro la concessione delle strade ferrate nelle provincie meridionali.

Le trattative aperte in proposito condussero alla stipulazione tra il Governo e i signori De Rothschild e Talabot di una convenzione e di un capitolato in data del 15 giugno 1862, coi quali veniva principalmente stabilito:

a) Che si accordava ai signori barone De Rothschild e Paolino Talabot la concessione delle seguenti linee:

1° Da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto;

2° Da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno;

3° Da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli;

4° Da Brescia a Voghera, per Cremona e Pavia;

b) Che i concessionari venivano autorizzati ad acquistare la linea da Napoli a Salerno, colla diramazione per Castellamare, la quale entrerebbe a far parte della concessione;

c) Che tutte le linee nelle provincie meridionali dovrebbero essere compiute non più tardi del 1° gennaio 1866.

Le sezioni da Pavia a Voghera e da Brescia a Cremona dovrebbero essere costrutte entro 18 mesi dalla data della legge di approvazione della presente convenzione, e quella da Cremona a Pavia in due anni dalla stessa data;

d) Che i lavori e le provviste procederebbero per modo che la spesa impiegata per ogni mese non sia mai minore di 5 milioni di lire.

e) Che la linea da Ancona ad Otranto e quella da Bari a Taranto sarebbero originariamente costruite per un solo binario, acquistando però i terreni, e disponendo le fondazioni delle opere d'arte pel collocamento del secondo binario.

La linea da Ceprano a Pescara e la sezione tra Foggia ed Eboli sarebbero costrutte e in ogni loro parte disposte per un solo binario.

La sezione da Foggia a Napoli sarebbe immediatamente disposta per due binari, e così pure la linea da Brescia a Voghera per Cremona e Pavia.

I concessionari avrebbero l'obbligo di collocare il secondo binario nella linea da Brescia a Voghera quando il prodotto lordo raggiungerà le lire 30 mila per chilometro, e nelle linee delle provincie meridionali quando il prodotto lordo raggiungerà le lire 35,000 per chilometro ;

f) Che nella linea da Brescia a Voghera la società costruirebbe un ponte provvisorio all'americana pel varco del Po, e nel termine di 12 anni, dall'apertura dell'esercizio, dovrebbe sostituirvi un ponte stabile in pietra e ferro, con sistema eguale a quello del ponte sul Po a Piacenza ;

g) Che i concessionari costituirebbero nel termine di sei mesi una società anonima mediante la fusione in essa della società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, e che tale società nel termine di un anno procederebbe ad un'assoluta separazione delle strade ferrate italiane dalla rete delle strade ferrate austriache ;

Che non verificandosi la suddetta fusione, i concessionari costituirebbero un'apposita società anonima, fermo l'obbligo ai medesimi del personale adempimento degli oneri della convenzione ;

h) Che la società realizzerebbe il capitale necessario nei modi e proporzioni che alla società delle strade lombarde e dell'Italia centrale furono consentiti da disposizioni governative ;

Che sarebbe riservato a favore di sottoscrittori italiani un sesto almeno dei titoli che la società emetterà ;

i) Che la società surrogerebbe il Governo in tutti i contratti in corso per provviste e lavori relativamente alle linee concesse, e concorrerebbe per una metà in tutte le spese per la costruzione della strada ordinaria da Candela ad Eboli, rimanendo però la medesima di assoluta proprietà dello Stato ;

k) Che qualora la costruzione della sezione di strada fra Ceprano e Pescara avesse da importare una spesa maggiore di lire 250,000 per chilometro, l'eccedenza sarebbe intieramente sopportata dallo Stato ;

l) Che la durata della concessione sarebbe di 90 anni a datare dal 1° gennaio 1865 per la linea da Brescia a Voghera, e di 99 anni a contare dal 1° gennaio 1868 per le linee delle provincie meridionali ;

m) Che lo Stato garantiva per tutta la rispettiva durata della concessione

un annuo prodotto lordo chilometrico di lire 29,000 per le linee delle provincie meridionali, e di lire 25,000 per la linea da Brescia a Voghera ;

Che tali garanzie sarebbero applicate dal giorno in cui sopra ciascuna sezione di linea sarebbe attivato il doppio servizio dei viaggiatori e delle merci;

Che per l'applicazione della garanzia chilometrica alla linea da Brescia a Voghera non si terrebbe conto di quei tratti di essa che fossero comuni con altre strade ;

Che le somme eventualmente sborsate dallo Stato in conseguenza della garanzia costituirebbero un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento, e da rimborsarsi colla eccedenza del prodotto lordo sull'annualità garantita ;

n) Che lo Stato accordava a titolo di sussidio alla società la somma di 10 milioni di lire, mediante deduzione di egual somma dal rimborso che la società dovrà fare al Governo pei lavori e per le provviste che esso avrà fatto direttamente o indirettamente per la costruzione delle strade formanti soggetto della concessione ;

o) Che parimenti a titolo di sussidio lo Stato accordava alla società tanti beni stabili demaniali pel valore di 10 milioni di lire ;

p) Che la società, appena approvata per legge la convenzione e per tutta la durata della concessione della linea da Brescia a Voghera, prenderebbe il posto del Governo nell'esercizio della ferrovia da Torre Berretti a Pavia ;

q) Che dal giorno dell'attivazione del doppio servizio pel trasporto dei viaggiatori e delle merci e per tutta la durata della concessione della linea da Brescia a Voghera, la società assumerebbe a sue spese l'esercizio e riscuoterebbe per proprio conto tutti indistintamente i prodotti del tronco di strada ferrata da Voghera e Piacenza ;

r) Che allo spirare delle concessioni il possesso ed il godimento delle strade ferrate passerebbero al Governo, senz'altro obbligo che quello di pagare alla società il valore, a prezzo peritale, del materiale mobile e degli approvvigionamenti ;

s) Che dopo trent'anni dalla data della legge di concessione, il Governo potrebbe riscattare le ferrovie mediante il pagamento di una rendita annuale pel restante tempo della concessione.

Vicende ed abrogazione della convenzione coi signori Rothschild e Talabot.

La suaccennata convenzione fu presentata dal Ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati nella tornata del 16 giugno 1862, e pel suo esame venne nominata una Commissione composta dei deputati signori Nisco, Bonghi, Trezzi, De Luca, Leardi, Susani, Tonelli, Guerrieri e Grattoni.

La Commissione suddetta, facendo confronto colla convenzione approvata dalla legge 21 luglio 1861, che riguardava soltanto le ferrovie nelle provincie

meridionali, trovò che la nuova convenzione difettava di semplicità, perchè era complicata con altri tronchi in provincie diverse, come sono quelli da Brescia a Pavia e da Pavia a Voghera; con cessioni d'esercizi di strade ferrate già costruite ed esercitate, e di più con una fusione di società e con una obbligatoria separazione delle strade ferrate italiane dalla rete delle strade austriache, fra le quali si comprendevano quelle situate nelle provincie venete.

Parve alla Commissione cosa pericolosa il creare una nuova grande società posseditrice delle ferrovie dalle Alpi al mare Ionio; troppo onerosi i sussidi accordati alla società, e da escludersi poi affatto il sussidio in beni demaniali; inopportuna, sotto i riguardi politici ed economici, la cessione dell'esercizio del tronco da Piacenza a Voghera.

La Commissione si preoccupò anche di un'offerta che era stata presentata al Ministero dei lavori pubblici dal signor De Lahante, a nome del signor Salamanca, e di una proposta della società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale relativa alle linee da Brescia a Cremona e Pavia, da Torre Berretti al Gravelone, da Alessandria a Piacenza, da Tortona a Novi e da Gallarate a Laveno, e finì per formulare le modificazioni che essa credeva opportuno d'introdurre nel progetto di convenzione presentato dal Ministero.

Comunicate tali modificazioni ai signori Rothschild e Talabot, questi si ricusarono assolutamente di accettarle, e allora la Commissione della Camera elettiva, nella tornata del 26 luglio 1862, presentò al Parlamento un progetto di capitolato da essa compilato e propose che si autorizzasse il Governo a concedere, in base al medesimo, la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee:

1° Da Ancona ad Otranto, per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con diramazioni da Bari a Taranto, e da Foggia a Manfredonia;

2° Da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno, oppure da Termoli a Napoli, attraverso la regione appennino-sannitica;

3° Da Ceprano a Pescara, per Sora, Celano, Solmona e Popoli;

4° Da Brescia a Voghera, per Cremona e Pavia.

E quantunque la predetta Commissione andasse persuasa che non tarderebbero a presentarsi aspiranti alla concessione sulle nuove basi, tuttavia, per assicurare la continuazione dei lavori in corso, propose di autorizzare intanto il Governo a far progredire i lavori e attuare l'esercizio dei tronchi che di mano in mano si andrebbero compiendo, procurandosi i mezzi necessari colla emissione di obbligazioni.

PARTE SECONDA.

Concessione al signor conte Bastogi e successive sue modificazioni.

Nel 31 luglio 1862, mentre la Camera dei deputati stava tuttora occupandosi della concessione delle strade ferrate nelle provincie meridionali, il deputato signor conte Bastogi trasmise alla Presidenza della Camera stessa copia di una lettera da lui diretta al Ministro dei lavori pubblici per domandare la concessione delle ferrovie meridionali, e chiese che fosse data comunicazione alla Camera di quella lettera e dei documenti unitivi, cioè una proposta di convenzione e di capitolato ed una nota di persone e stabilimenti che eransi già impegnati a prendere 200 mila azioni della società da costituirsi.

Nella tornata dello stesso giorno 31 luglio 1862 la Camera elettiva deliberò di mandare la nuova proposta del conte Bastogi alla stessa Commissione che aveva riferito sul progetto ministeriale.

Nella tornata del 1° agosto 1862 la Commissione presentò un'appendice alla precedente sua relazione, con cui suggerì l'accoglimento della proposta Bastogi, salve alcune leggieri modificazioni; e la Camera elettiva nella tornata del 9 agosto stesso adottò in massima le conclusioni della sua Commissione, introducendovi varianti di poca importanza.

Il Senato, quantunque nel suo seno venissero fatte parecchie osservazioni sulle deliberazioni prese su questo argomento dall'altro ramo del Parlamento, tuttavia finì coll'ammettere senza modificazione il progetto di legge adottato dalla Camera dei deputati, e così colla promulgazione della legge 21 agosto 1862, n° 763, il Governo fu autorizzato a fare al signor conte Pietro Bastogi la concessione nei termini della convenzione e del capitolato d'oneri approvati dal Parlamento.

Convenzione 25 agosto 1862
tra il Governo ed il conte Bastogi.

Il regio decreto, n° 804, del 28 agosto 1862, approvò l'atto stipulato il 25 dello stesso mese tra il Governo ed il conte Bastogi, e dal quale risultò la definitiva concessione alle seguenti principali condizioni:

a) Che la concessione comprendeva le linee:

1° Da Ancona ad Otranto, per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto ;

2° Da Foggia a Napoli, per Ascoli, Eboli e Salerno ;

3° Da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli ;

4° Da Voghera a Pavia e da Pavia a Brescia per Cremona, salvi, per quest'ultima, i diritti della società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale ;

b) Che il concessionario era autorizzato ad acquistare la linea da Napoli a Salerno, con diramazione per Castellamare, la quale in tal caso entrarebbe a far parte della concessione ;

c) Che tutte le strade concesse dovrebbero essere compite non più tardi del 1° gennaio 1866, ad eccezione della linea da Pescara a Ceprano, la quale dovrebbe essere terminata entro cinque anni a datare dall'approvazione dei relativi studi definitivi che dovrebbero essere presentati entro un anno dalla data della legge di approvazione della convenzione ;

d) Che la spesa impiegata mensilmente in provviste ed in lavori non sarebbe mai minore di 5 milioni di lire ;

e) Che le linee da Ancona ad Otranto e da Bari a Taranto sarebbero originariamente costruite per un solo binario, acquistando però i terreni e disponendo le fondazioni delle opere d'arte pel collocamento d'un secondo binario.

Il corpo stradale ed i manufatti sarebbero raddoppiati ed il secondo binario verrebbe collocato sulle suddette linee quando il prodotto lordo delle medesime raggiungerà le lire 35,000 per chilometro.

La linea da Ceprano a Pescara e la sezione da Foggia ad Eboli sarebbero costruite ed in ogni parte disposte per un solo binario.

La residua porzione della linea da Foggia a Napoli sarebbe immediatamente disposta per due binari, ma il concessionario avrebbe obbligo di collocare il secondo binario sol quando il prodotto lordo chilometrico raggiungerà le lire 35,000.

La strada da Brescia a Voghera, per Cremona e Pavia, sarebbe compiutamente preparata per due binari, ma il collocamento del secondo binario non diverrebbe obbligatorio che al verificarsi di un prodotto lordo chilometrico di lire 30,000 ;

f) Che parimenti con larghezza per due binari sarebbero costruiti il ponte provvisorio all'americana e quello stabile in pietra e ferro per il varco del Po lungo la linea Brescia-Voghera.

Il ponte provvisorio sarebbe compiuto contemporaneamente alla strada, ed il ponte in pietra e ferro sarebbe costruito nel termine di 12 anni dall'apertura dell'esercizio su quella sezione di strada.

Tanto il ponte provvisorio quanto lo stabile sarebbero costruiti per modo

da servire contemporaneamente ai convogli della ferrovia ed al passaggio del pubblico, anche con veicoli comuni ;

g) Che la spesa sia pel ponte provvisorio, sia pel ponte stabile sarebbe interamente a carico della Società.

Quando però alle opere arginali o di sponda di fiume, da erigersi a difesa del ponte o della ferrovia, si volesse dare tal estensione che giovasse insieme a difendere un territorio più o meno vasto dalle irruzioni del Po, concorrerebbero nella spesa per ciò necessaria lo Stato, i comuni ed i consorzi, in ragione dei vantaggi che ne otterrebbero, a mente del disposto del titolo III, capitolo I della legge 20 novembre 1859.

La maggiore spesa di costruzione e di manutenzione del passaggio aperto al pubblico sul ponte provvisorio o stabile, per quanto esclusivamente riflette questo passaggio, sarebbe rimborsata alla società o con apposito pedaggio a carico dei passeggeri o con equivalente annualità ;

h) Che la società rifonderebbe allo Stato la metà delle spese che saranno per occorrere per la costruzione ed il completo arredamento di ogni genere della grande stazione centrale di Napoli.

Le condizioni della costruzione e del servizio in quella stazione sarebbero regolate dal Ministero dei lavori pubblici, sentite le parti interessate ;

i) Che la durata della concessione sarebbe per le linee da Voghera a Pavia, e da Pavia per Cremona a Brescia di 90 anni a partire dal 1° gennaio 1865 e per le linee nelle provincie meridionali di 99 anni a contare dal 1° gennaio 1868 ;

k) Che lo Stato garantiva per tutta la rispettiva durata della concessione un annuo prodotto lordo chilometrico di lire 29,000 per le linee nelle provincie meridionali, e di lire 20,000 per la linea da Voghera a Brescia.

Qualora però la società delle strade ferrate lombarde usasse del suo diritto di prelazione sulla linea da Pavia, per Cremona, a Brescia, il concessionario, e per esso la nuova società, costruirebbe ed eserciterebbe senza garanzia la linea da Voghera a Pavia.

Le garanzie suindicate sarebbero applicate dal giorno in cui sopra ciascuna sezione di linea verrà attivato il doppio servizio dei viaggiatori e delle merci.

Nel computo della lunghezza chilometrica della linea da Voghera a Brescia per l'applicazione della garanzia non si terrebbe conto dei tratti comuni colle strade ferrate lombarde ;

l) Che, mancando la società di portare a compimento la costruzione e non attivando l'esercizio sulle diverse linee o sezioni di linee nei termini per esse rispettivamente stabiliti, la società medesima sarebbe soggetta ad una diminuzione della corrispondente garanzia chilometrica, la quale diminuzione

verrebbe determinata in ragione della durata del ritardo e sulla base del 10 per cento per un ritardo di un anno ;

m) Che le somme eventualmente sborsate dallo Stato in conseguenza dell'accordata garanzia costituirebbero un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento e da rifondersi coll'eccedenza del prodotto lordo sull'annualità garantita ;

n) Che il concessionario, e quindi la società, surrogerebbe il Governo in tutti gli oneri da esso assunti in forza di contratti in corso per provviste e lavori relativi alle linee concesse ;

o) Che la società concorrerebbe per una metà in tutte le spese per la costruzione della strada ordinaria da Candela ad Eboli, rimanendo però la medesima proprietà dello Stato ;

p) Che, qualora la costruzione della sezione di strada fra Ceprano e Pescara importasse una spesa superiore a lire 250,000 per chilometro, escluso il materiale mobile, l'eccedenza sarebbe intieramente sopportata dallo Stato.

La società, prima dell'intraprendimento dei lavori per quella sezione, dovrebbe dichiarare se ne assumerà l'eseguimento con o senza alcun speciale corrispettivo oltre quello della garanzia di prodotto chilometrico ; e nel primo di questi casi il Governo avrebbe la facoltà di far procedere per diretto conto dello Stato alla costruzione della linea contro il rimborso da parte della società della spesa nella ragione di lire 250,000 per ogni chilometro di strada.

q) Che la stazione di Voghera sarebbe d'uso comune colle linee dello Stato che vi affluiscono.

Gli ampliamenti ed aggiunte che occorressero per ciò in quella stazione sarebbero a tutto carico della società.

Le spese di servizio della stazione verrebbero ripartite in proporzione dell'uso ;

r) Che la società assumeva l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento nel quale si potesse costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napoletane.

Compiuta la rete concessa, dovrebbe fabbricarsi nel predetto stabilimento tutto il materiale circolante che potrà abbisognare per gli aumenti e rinnovamenti del medesimo ;

s) Che la società assumeva il carico dell'esercizio della ferrovia da Pavia a Torre Berretti cogli stessi diritti ed obblighi derivanti allo Stato dalla legge 16 ottobre 1859 ;

t) Che per quella parte della linea da Bari a Taranto, che sarà compresa tra la stazione di Taranto ed il punto di diramazione della strada ferrata delle Calabrie, la società darebbe il transito sulla medesima ai treni destinati

al servizio della linea delle Calabrie, salvo lo stabilire i corrispettivi e le condizioni di questo transito ;

u) Che lo Stato accordava a titolo di sussidio alla società la somma di 10 milioni di lire mediante deduzione d'eguale somma dal rimborso che la società dovrà fare al Governo per tutte le spese da esso incontrate per l'impianto ed esecuzione di progetti e studi, non che per provviste e lavori relativamente alle strade ferrate contemplate nella concessione ;

v) Che allo stesso titolo lo Stato accordava inoltre alla società tanti beni demaniali pel valore di 10 milioni di lire ; il quale valore sarebbe stato determinato in quei modi che per l'alienazione dei beni demaniali verrebbero per legge stabiliti ;

x) Che il concessionario si obbligava a costituire, nel termine di un mese dal giorno dell'approvazione per legge della convenzione, una società anonima, sotto il titolo di società italiana per le strade ferrate meridionali, col capitale di 100 milioni in azioni ;

Che la società veniva autorizzata a realizzare il capitale necessario per 1/3 in azioni e per 2/3 in obbligazioni ;

y) Che allo spirare della concessione il Governo entrerà immediatamente nel possesso e godimento di tutte le strade ferrate, pagando soltanto alla società il valore, a prezzo peritale, del materiale mobile e degli approvvigionamenti ;

z) Che, dopo 30 anni dalla data della legge di concessione, il Governo avrebbe la facoltà di riscattare le ferrovie, mediante il pagamento di una rendita annua alla Società per tutta la durata della concessione ;

à) Che, tre anni dopo la data della concessione, il Governo avrebbe la facoltà di riscattare la linea da Pavia a Voghera, col rimborso di tutte le spese della costruzione, compresi gli interessi dei capitali impiegati, detraendo gli utili che potesse aver già dato l'esercizio della suddetta linea nei tre anni decorsi.

Costituzione della società delle ferrovie meridionali e suoi statuti.

Con atto del 18 settembre 1862, rogato notaro Turvano, si costituì la società sotto il nome di *Società italiana per le strade ferrate meridionali*, che assunse la concessione ottenuta dal conte Pietro Bastogi.

Furono compilati gli statuti della società suddetta, ed il decreto regio del 2 novembre 1862 autorizzò la società medesima e ne approvò gli statuti, apportandovi alcune modificazioni.

Le disposizioni principali dei predetti statuti sono le seguenti :

a) Il capitale sociale è fissato in cento milioni di lire, ed è diviso in 200,000 azioni di 500 lire ciascuna, rimborsabili alla pari per estrazione annua.

La società è inoltre autorizzata a realizzare il doppio del capitale sociale di 100 milioni coll'emissione di obbligazioni ;

b) La sede della società è fissata nella capitale del regno ;

c) L'assemblea generale degli azionisti si tiene presso la sede della società.

Essa è validamente costituita mediante la presenza di 40 azionisti che rappresentino almeno il quinto del capitale sociale ;

d) Dovranno esser approvate con 2/3 dei voti, e non potranno mandarsi ad effetto senza l'approvazione del Governo, e, occorrendo, senza la sanzione di una legge le deliberazioni dell'assemblea generale concernenti :

1° La costruzione ed esercizio delle diramazioni e congiunzioni colle strade ferrate di cui la società è concessionaria ;

2° L'assunzione di nuove strade ferrate da costruirsi od esercitarsi ;

3° L'acquisto od esercizio di strade ferrate esistenti ;

4° Le convenzioni e fusioni con altre società ;

5° L'aumento del capitale mediante emissione di nuove azioni, oppure la emissione di nuove obbligazioni ;

6° Le variazioni agli statuti ;

e) Le deliberazioni dell'adunanza generale, prese in conformità degli statuti, obbligano tutti gli azionisti ;

f) L'amministrazione della società è affidata ad un Consiglio composto di 21 individui eletti dall'assemblea generale.

Il Consiglio sceglie nel suo seno un comitato di vigilanza, composto di tre consiglieri almeno, a cui il Consiglio conferisce quelle attribuzioni che reputa convenienti ;

g) Il Consiglio d'amministrazione nomina un direttore generale, il quale è incaricato del disimpegno degli affari sociali secondo quelle attribuzioni che gli saranno conferite.

Il direttore generale rappresenta la società a tutti gli effetti giuridici ;

h) Gli utili netti risultanti, dopo detratte tutte le spese d'amministrazione, costruzione ed esercizio, verranno applicati come segue :

1° Al pagamento degl'interessi delle obbligazioni ed all'ammortamento delle medesime, giusta le norme che saranno state fissate nell'atto della loro emissione ;

2° Al pagamento dell'interesse del cinque per cento sulle azioni ;

3° All'ammortamento delle azioni, il quale comincerà nell'anno 1870, e dovrà essere fatto in modo che sia compiuto al più tardi due anni prima della scadenza della concessione ;

4° La rimanente somma verrà divisa come segue :

A) Sei per cento almeno al fondo di riserva ;



B) Cinque per cento a disposizione del Consiglio d'amministrazione per servire alle medaglie di presenza ed alla ripartizione a farsene fra i diversi suoi membri e per essere distribuito per una quarta parte ai capi-servizio ;

C) Il rimanente costituirà il dividendo degli azionisti.

L'applicazione della quota di utili al fondo di riserva cesserà quando siasi raggiunta la somma di 15 milioni e sarà ripresa qualora detto fondo diminuisca.

Cessione della società Parent, Schaken e compagni alla società delle meridionali della ferrovia da Napoli a Salerno e Castellamare.

Con istromento 4 maggio 1864, rogato dal notaio Turvano, la società Parent, Schaken e compagni, di Parigi, e la società delle strade ferrate meridionali fecero regolarmente constare della cessione e vendita, dalla prima alla seconda di dette società, della strada ferrata da Napoli a Salerno con diramazione per Castellamare; cessione che, già intesa e conclusa fino dal 28 marzo 1863, era stata approvata dall'assemblea generale degli azionisti delle ferrovie meridionali nel 27 aprile 1863.

In corresponsivo della suindicata cessione, la società delle strade ferrate meridionali si obbligò:

1° A consegnare alla società Parent, Schaken e compagni numero 52,300 obbligazioni della società delle ferrovie meridionali, di seconda emissione, di lire 500 ciascuna, fruttanti l'annuo interessè di lire 15, e rimborsabili alla pari per estrazione annuale, cioè:

N. 50,579 in cambio di numero 11079 azioni antiche, di prima serie, e di numero 964 azioni antiche di seconda serie della società Armand Bayard de la Vingtrie et frère.

» 1,721 in compenso corresponsivo del pagamento fatto dalla società Parent, Schaken e compagni ai signori A. Bayard de la Vingtrie et

frère di lire 197,185 50, delle quali questi erano creditori verso la società della ferrovia da Napoli a Salerno e Castellamare, e di lire 189,000 prezzo della cessione della linea da Nocera a Salerno, fatta dai signori Bayard alla loro società;

2° Ad assumere a suo carico, cominciando dal primo maggio 1863, gli interessi e l'ammortizzazione dei titoli emessi per conto della società A. Bayard et frère, onde procurarsi i mezzi per eseguire i lavori del prolungamento della ferrovia da Nocera a Salerno, cioè:

8720 titoli di ducati 100 ciascuno, fruttanti il sei per cento e rimborsabili in 25 anni;

800 titoli di lire 500 ciascuno, fruttanti il sei per cento e rimborsabili in 20 anni a cominciare dal primo luglio 1863.

Con atto del 4 settembre 1862 il Ministro dei lavori pubblici invitò la società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale a dichiarare, entro il perentorio termine di 4 mesi, se intendeva usare del diritto di prelazione per la concessione della linea da Pavia a Brescia per Cremona, ai patti stabiliti colla legge 21 agosto 1862, riguardante la concessione di ferrovie nelle provincie meridionali e nella Lombardia.

Insorsero lunghe controversie su tale argomento, ma finalmente la società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale, con nota numero 262, dell'11 aprile 1864, dichiarò di rinunciare formalmente e definitivamente al diritto di prelazione sulla linea Brescia-Cremona-Pavia.

Con regio decreto, numero 1772, del 24 aprile 1864, venne stabilito l'andamento generale della ferrovia da Pavia a Brescia per Cremona, con riserva di dare altre particolari disposizioni, qualora il servizio in comune sui tratti da Casalpusterlengo a Codogno e da Cremona ad Olmeneta non riuscisse conciliabile colla sicurezza e regolarità del servizio.

La società delle ferrovie meridionali si accinse alle costruzioni che le incombevano in virtù della concessione approvata dalla legge 21 agosto 1862, e verso la fine dell'anno 1864, fra le linee componenti la sua rete, si trovarono aperte all'esercizio le seguenti, cioè:

Da Ancona a Trani di	chilometri	402
» Napoli a Vietri	»	49
» Pastena ad Eboli	»	24
» Torre Annunziata a Castellamare	»	7
Insieme	chilometri	<u>482</u>

Frattanto l'esperienza aveva dimostrata la convenienza d'introdurre nella concessione delle ferrovie meridionali alcune modificazioni, sia in quanto all'andamento delle linee, sia in quanto alle condizioni finanziarie.

Gl'interessi commerciali ed economici reclamavano imperiosamente che si studiasse il modo di congiungere Napoli colla Capitanata e colle Puglie per la linea la più breve possibile. Le popolazioni interessate facevano vive istanze per la costruzione di una linea che congiungesse Foggia a Napoli, passando per Benevento. Le provincie della Basilicata e delle Calabrie chiedevano che fosse loro assicurata una comunicazione diretta con Napoli mediante il tronco da Contursi a Potenza. Le provincie degli Abruzzi dimandavano che meglio si provvedesse alle loro comunicazioni, sia con Napoli, sia con Firenze e coll'Italia centrale.

Altrettanto risultava opportuno il variare il sistema di garanzia governa-

Rinuncia della società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale al diritto di prelazione per la linea Pavia-Brescia.

Tracciamento della linea Pavia-Brescia.

Convenzione 17 giugno 1865 portante modificazioni alla convenzione 25 agosto 1862 colla società delle meridionali.

tiva, poichè essendo stato garantito un prodotto lordo di lire 29,000 al chilometro, di molto superiore al prodotto lordo effettivo che per lungo periodo d'anni la società poteva sperare, ne veniva che essa avrebbe avuto interesse a ridurre quanto fosse possibile le spese di esercizio, e quindi a non favorire lo sviluppo del movimento sulle sue linee.

Queste furono le principali ragioni che indussero il Governo a stipulare colla società delle meridionali una nuova convenzione in data del 28 novembre 1864, seguita da un allegato in data 9 febbraio 1865, portante alcune modificazioni alla convenzione medesima.

Tale convenzione, così modificata, fu presentata al Parlamento unitamente alle altre convenzioni pel riordinamento ed ampliamento delle strade ferrate del regno, e la legge 14 maggio 1865, numero 2279, la approvò, introducendovi alcune altre modificazioni e autorizzando il Governo a stipulare colla società delle meridionali una convenzione definitiva, conforme alle modificazioni stabilite sia nella convenzione 28 novembre 1864, sia nel capitolato annesso alla precedente convenzione del 21 agosto 1862.

Inerentemente alla suindicata disposizione legislativa, il Governo stipulò colla società delle ferrovie meridionali una convenzione definitiva in data del 17 giugno 1865, la quale venne approvata con regio decreto del 28 dello stesso mese.

Le principali disposizioni contenute nella suddetta convenzione sono le seguenti :

a) Veniva revocata la concessione fatta colla legge 21 agosto 1862 dei tronchi compresi l'uno tra Foggia ed Eboli per Conza e l'altro fra Ceprano ed il punto d'incontro della linea Pescara-Popoli-Aquila-Rieti;

b) Venivano invece concesse alla società delle ferrovie meridionali le linee:

1° Da Foggia a Napoli per Benevento, Caserta ed Aversa ;

2° Da Termoli all'incontro della linea anzidetta in un punto da determinarsi fra Telesse e Benevento ;

3° Da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila ;

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

Dalla preindicata cessione si escludeva però l'armamento della strada, l'area ed i fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere ;

d) Pel tratto di ferrovia da Pescara a Popoli ed oltre, il Governo restava esonerato dal carico dell'eccedenza del costo di costruzione oltre il limite di lire 250,000 per chilometro ;

e) La società si obbligava ad ultimare ed aprire all'esercizio le linee nuovamente concesse entro i seguenti termini :

1° La linea Foggia-Benevento-Napoli, anni tre ;

2° La linea da Termoli al punto di congiunzione colla linea suddetta, anni quattro ;

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

I sovrandicati termini decorrerebbero dalla data della convenzione definitiva, cioè dal 17 giugno 1865, quando però per l'approvazione dei progetti per parte del Governo non passi un tempo maggiore di quattro mesi dalla data della loro presentazione. Per ogni maggiore ritardo nell'approvazione dei progetti sarebbe accordata alla società una corrispondente dilazione ai termini sovracennati, a condizione però che il ritardo non provenga dal bisogno in cui potrebbe trovarsi il Governo di ordinare più di una volta la rettifica dei progetti ;

f) Le linee summenzionate sarebbero costruite in ogni loro parte per un solo binario ;

g) Per tutte le linee sino a quell'epoca aperte all'esercizio, la garanzia stipulata nell'originaria convenzione veniva ridotta a soli due terzi nei primi tre mesi del loro esercizio, perchè in questo periodo di tempo non fu attivato completamente e contemporaneamente il servizio dei viaggiatori e quello delle merci ;

h) Pel compimento ed apertura all'esercizio delle linee non ancora compite si assegnavano i seguenti termini :

Per la sezione Bari-Gioia, il 1° maggio 1865 ;

Per la sezione Gioia-Taranto, il 1° ottobre 1866 ;

Per la sezione Trani-Brindisi, il 1° marzo 1865 ;

Per la sezione Brindisi-Lecce, il 1° ottobre 1865 ;

Per la sezione Lecce-Otranto, il 1° giugno 1866 ;

i) Per ritardi nel compimento delle suindicate sezioni, non giustificati da motivi di forza maggiore, la società si assoggettava ad una multa a favore del Governo pel primo anno di ritardo di lire 2000 per ciascun chilometro della sezione nella quale avrebbe luogo questo ritardo, e di lire 4000 negli anni successivi.

In ambidue i casi la multa si applicherebbe in proporzione del ritardo e per tutta la sua durata, e il Governo preleverebbe l'ammontare delle multe sulle sovvenzioni dovute alla società per le altre linee in esercizio ;

k) La società sarebbe ammessa agl'incanti o alle trattative private per la vendita dei beni demaniali, e ciò allo scopo di ricevere i 10 milioni in beni demaniali ad essa promessi colla precedente convenzione.

Il prezzo d'acquisto liquidato per l'ammontare degli stabili, degli accessori e delle spese per gli sconti, giusta le norme stabilite per ogni altro acquirente, sarebbe imputato nel pagamento dei summenzionati 10 milioni ;

l) Si liquidava nella somma di lire 10,378,665 53 l'ammontare dei lavori eseguiti dal Governo avanti la primitiva concessione, e la società si obbligava a pagare quella somma nelle casse dello Stato entro un mese a datare dal 17 giugno 1865 ;

m) Si concedeva alla società delle ferrovie meridionali la linea da Bologna ad Ancona colla diramazione da Castelbolognese a Ravenna, al prezzo da liquidarsi colla società delle ferrovie romane ; prezzo che non potrebbe però mai oltrepassare il massimo di lire 54,786,652.

La società delle meridionali si obbligava a pagare il prezzo definitivamente stabilito, col mettere a disposizione della società delle romane, dieci giorni avanti la scadenza dei *coupons* e della quota di ammortizzazione, la somma occorrente per il servizio di tante obbligazioni della società delle romane, quante occorreranno a rappresentare il prezzo di cui sopra al saggio di lire 239 per ciascuna ;

n) La società delle ferrovie meridionali assumeva il carico delle spese per la comunicazione da stabilirsi per il servizio delle merci fra la stazione definitiva di Ancona ed il porto, e di due terze parti della spesa occorrente per la stazione medesima.

Si obbligava inoltre a concedere alla società delle romane, la quale concorrerebbe per l'altro terzo nella spesa della stazione di Ancona, l'uso della stessa, nonchè il transito dei suoi convogli sul tratto di ferrovia in comune tra Falconara ed Ancona, e ciò mediante un compenso sia per l'uso della stazione, sia pel transito sulla strada e sulla via di comunicazione tra la stazione ed il porto ;

o) In sostituzione al sistema di garanzia di un annuo prodotto lordo di lire 29,000 per chilometro, veniva stabilito che per tutta la rete sociale, escluse le linee della Lombardia, a partire dal 1° gennaio 1865 sino al 31 dicembre 1868, il Governo pagherebbe alla società una sovvenzione annua di 22,000 lire per chilometro, qualunque sia il prodotto lordo effettivo ;

Che dal 1° gennaio 1869 lo Stato pagherebbe annualmente alla società una somma di lire 20,000 per chilometro, ed il prodotto annuo lordo chilometrico sarebbe devoluto per intero alla società sino a tanto che non avrà raggiunto le lire 7000 ;

Che quando il prodotto lordo chilometrico sorpasserà le lire 7000, la sovvenzione sarà diminuita della metà dell'eccedenza, sino a che questo prodotto abbia raggiunto la somma di lire 15,000 ;

Che oltrepassandosi questo prodotto di lire 15,000, l'eccedenza, unita-

mente alla metà del prodotto stesso compreso tra le 7000 e le 15,000 lire, andrebbe per intero in diminuzione della sovvenzione sino alla sua estinzione ;

Che in compenso tanto dei lavori, delle provviste e degli studi già fatti per le due linee da Foggia ad Eboli e da Popoli a Ceprano, le quali rimanevano soppresse, per la rescissione dei contratti e per le conseguenti indennità di ogni genere che la società dovesse pagare, quanto per le opere di finimento delle due linee da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna, ed in fine per ogni qualunque maggiore spesa per la costruzione delle tre nuove linee concesse da Foggia a Napoli per Benevento e da questa linea a Termoli per Campobasso, e da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila, in luogo delle due linee di Conza e di Ceprano che venivano soppresse, il Governo accordava alla società un'annua somma di lire 500 per ogni chilometro della rete sociale, escluse le linee della Lombardia ;

Che il pagamento di detta somma incomincierebbe a decorrere per le linee già in esercizio dal 17 giugno 1865 e per le altre a partire dal giorno dell'apertura di ciascuna sezione ;

Che le somme eventualmente sborsate in forza delle sovvenzioni accordate costituirebbero un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento e da rifondersi coll'eccedenza del prodotto lordo ;

p) Per gli effetti dell'applicazione della sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui ciascuna sezione sarebbe attivata al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità, le linee venivano divise nelle seguenti sezioni :

Linea Bari-Taranto :

Sezione Bari-Gioia

Id. Gioia-Taranto ;

Linea Trani-Otranto :

Sezione Trani-Bari

Id. Bari-Brindisi

Id. Brindisi-Lecce

Id. Lecce-Otranto ;

Linea Foggia-Benevento-Napoli :

Sezione Foggia-Bovino

Id. Bovino-Benevento

Id. Benevento-Caserta

Id. Caserta-Napoli ;

Linea da Termoli all'incontro della precedente :

Sezione Termoli-Campobasso

Id. Campobasso al detto punto d'incontro ;

Linea Pescara-Popoli-Rieti :
Sezione Pescara-Popoli
Id. Popoli Aquila
Id. Aquila-Rieti.

Nei tre mesi successivi all'apertura di ciascuna sezione dovrebbe essere portato a compimento tutto quanto occorre pel servizio a piccola velocità, e in caso di maggiore ritardo e finchè il ritardo continuasse, la sovvenzione governativa sarebbe diminuita di un terzo.

Se il Governo ordinasse l'apertura all'esercizio di una parte qualunque delle suddette sezioni, la sovvenzione verrebbe applicata al tratto attivato, secondo le norme suesprese ;

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

Quando il detto ammontare fosse al disotto delle lire 15,000, la garanzia di cui sopra sarebbe limitata alla sovvenzione annualmente dovuta alla società ;

r) Nel caso che, entro quattro mesi dal 17 giugno 1865, le provincie ed i comuni interessati nella conservazione del tronco di strada ferrata tra Foggia e Candela, costituiti in regolare consorzio, si obbligassero a concorrere con un annuo sussidio, non minore di lire 50,000, alle spese necessarie per finire ed esercitare il sopraccennato tronco di strada, il Governo concedeva l'uso della strada e l'impiego dei materiali cedutigli dalla società ed accordava inoltre una speciale sovvenzione annua di lire 75,000, e la società si obbligava, contro il pagamento della sovvenzione complessiva di lire 125,000, ad assumere in modo proporzionato l'esercizio del suddetto tronco di ferrovia, completando a sue spese tutti i lavori necessari.

Riuscendo la suaccennata combinazione, il tronco da Foggia a Candela dovrebb'essere ultimato ed aperto all'esercizio, secondo il progetto già approvato, entro il termine di quattro mesi dalla data della formazione del consorzio di cui sopra.

Venendo a mancare la summenzionata combinazione, la società si rimetteva intieramente al giudizio del Governo, quanto alla parte del tronco da Foggia ad Ascoli che potrebbe essere destinato a servizio dell'altra linea da Foggia a Benevento ; e la parte di linea abbandonata potrebb'essere convertita in una strada ordinaria da Foggia a Candela.

Qualora si costituisse il suddetto consorzio, il Governo s'incaricava di esigere le quote di concorso dalle provincie e dai comuni e di pagarle alla società, assumendo sopra di sè la responsabilità del pagamento dell'intera sovvenzione di lire 125,000.

Se il prodotto lordo del tronco di ferrovia da Foggia a Candela arrivasse a superare le lire 7000 per chilometro, l'eccedenza andrebbe a favore del Governo e del consorzio in proporzione del rispettivo concorso.

s) Le disposizioni della convenzione e del capitolato d'oneri annessi alla legge 21 agosto 1862, le quali non siano contrarie alla presente convenzione, venivano mantenute in tutto il loro vigore.

Alla metà circa del 1866 la società delle meridionali, che aveva 978 chilometri di ferrovia aperti all'esercizio, cioè:

Da Bologna ad Ancona	Chil. 204
Da Ancona a Lecce	» 593
Da Castelbolognese a Ravenna	» 42
Da Bari a Gioia	» 53
Da Napoli ad Eboli	» 79
Da Torre Annunziata a Castellamare	» 7
Sommano	Chil. 978

Anticipazione della sovvenzione chilometrica pel secondo semestre del 1866.

espose al Governo che per imprimere ai lavori di costruzione, e specialmente a quelli della linea di Benevento, il massimo sviluppo possibile, occorrevano cospicui fondi, oltre a quelli che la società teneva a sua disposizione. E siccome, nella crisi finanziaria che allora pesava sul mercato, sarebbe riescito troppo grave alla società ricorrere al credito per procurarsi i capitali necessari, chiese perciò al Governo l'anticipazione di un semestre della sovvenzione chilometrica.

Il Governo aderì alle istanze delle società ed ebbe così luogo una convenzione in data del 9 agosto 1866, che fu approvata con regio decreto del 15 agosto stesso, n° 3442, e mediante la quale venne stabilito chè il Governo anticiperebbe alla società l'importare della sovvenzione chilometrica pel secondo semestre 1866, in tante rate corrispondenti all'importare di un bimestre e mediante Buoni del Tesoro a quattro mesi di data, portanti l'interesse del 6 per cento; e che sulle somme così anticipate decorrerebbe l'interesse a favore dell'erario nazionale nella misura del 6 per cento sino a tutto il 31 dicembre 1866, da regolarsi nell'atto del pagamento del saldo della sovvenzione predetta.

La convenuta anticipazione fu eseguita in tre rate, cioè:

Una il 31 settembre 1866 di	L. 3,753,123 29
Un'altra il 5 novembre » di	» 3,692,588 65
La terza il 18 dicembre » di	» 3,692,588 65
	L. 11,138,300 59

	<i>Riporto . . .</i>	L. 11,138,300	59
Gl'interessi sui Buoni del Tesoro emessi per le suddette anticipazioni, ammontarono a »		110,961	81
	Totale . . .	L. 11,249,262	40

La sovvenzione chilometrica per l'intero anno 1866 importò L. 22,067,670 07

Per la sovvenzione del 1° semestre del 1866 lo Stato aveva pagato » 10,856,958 91

Rimasero quindi per la sovvenzione del secondo semestre L. 11,210,711 16 11,210,711 16

E la società delle ferrovie meridionali restò in debito di L. 38,551 24

la quale somma di lire 38,551 24 venne dalla società versata nelle casse dello Stato, come risulta da nota del Ministero delle finanze, n° 20,462-2836, del 15 aprile 1868.

Anticipazione della sovvenzione chilometrica per quindici mesi a partire dal 1° gennaio 1867.

Perdurando la crisi finanziaria, che rendeva quasi impossibile l'emissione di nuovi titoli di credito, la società delle ferrovie meridionali si trovò ben presto in nuovo imbarazzo dal quale non sapeva come sortire, e quindi, sopra vivissime sue istanze, il Governo si decise di venire un'altra volta in suo soccorso con un'anticipazione della sovvenzione chilometrica.

Tale concessione formò soggetto di un'altra convenzione in data del 31 ottobre 1866, che, approvata con regio decreto del 3 novembre 1866, n° 3326, stabilì:

a) Che il Governo anticiperebbe alla società l'ammontare di 15 mesi della sovvenzione chilometrica dovuta a partire dal 1° gennaio 1867;

b) Che questa anticipazione, da effettuarsi in rate non maggiori di 5 milioni, sarebbe impiegata entro l'anno 1867 per la concorrente di 12 milioni nei lavori di costruzione delle due sezioni della linea Foggia-Napoli, comprese fra Bovino e Caserta, e specialmente fra Ariano e l'Uffita;

c) Che le tre prime rate sarebbero pagate nel corso del primo semestre 1867.

Il pagamento della quarta rata avrebbe luogo nell'agosto 1867, purchè dal 1° gennaio al 31 luglio 1867 nelle suddette due sezioni fossero stati eseguiti lavori per l'importare complessivo di 7 milioni di lire.

Dal 1° agosto 1867 in poi la società dovrebbe impiegare non meno di un milione ogni mese nella costruzione suddetta. Così la quinta rata sarebbe pagata quando la società avesse eseguito nuove opere pel valore di lire 2,500,000 oltre i sette milioni sopraindicati, e l'ultima rata sarebbe pagata

quando la società giustificasse di avere speso, entro l'anno 1867, l'intera somma di 12 milioni nella costruzione delle soprindicate due sezioni;

d) Che le anticipazioni sarebbero fatte con Buoni del Tesoro portanti l'interesse legale ed a scadenza non anteriore a quella fissata pel pagamento semestrale della sovvenzione;

La società rimborserebbe al Governo l'interesse sui detti Buoni per tutta la durata dell'anticipazione;

Le anticipazioni si liquiderebbero provvisoriamente in base del numero di chilometri in esercizio all'atto di ogni anticipazione;

e) Che, a maggiore garanzia del Governo, la società depositerebbe nelle casse dello Stato la quantità di obbligazioni della serie C, che è necessaria a rappresentare l'importo di nove mesi di sovvenzione, calcolando a lire 120 il valore di ognuna di tali obbligazioni;

Questi titoli sarebbero restituiti alla società in proporzione della scadenza delle sovvenzioni chilometriche, qualora la società giustifichi di avere eseguito, dal 1° aprile 1867 in poi, il pagamento semestrale delle spese d'interessi ed ammortizzazione delle proprie obbligazioni e di quelle relative alla linea da Bologna ad Ancona;

f) Che, qualora alla scadenza dell'imprestito di sei milioni fatto alla società delle meridionali dal Banco di Napoli, non fossero stati presi fra questo e quella accordi da notificarsi al Governo ed intesi a prorogare la detta scadenza al di là del termine a cui si estendono le sovvenzioni da anticiparsi, sarebbe ritenuta sulle sovvenzioni medesime una somma corrispondente al detto imprestito, la quale sarebbe dal Governo pagata al Banco di Napoli per conto della società.

Dipendentemente dalla suaccennata convenzione, il Governo fece alla società delle ferrovie meridionali i seguenti pagamenti:

In gennaio 1867	L. 5,000,000 »
In febbraio 1867	» 3,500,000 »
In marzo 1867	» 1,500,000 »
Detto	» 5,000,000 »
In giugno 1867	» 5,000,000 »
In settembre 1867	» 5,000,000 »
In novembre 1867	» 5,000,000 »
	<hr/>
Sommano	L. 30,000,000 »

Gl'interessi sui Buoni del Tesoro emessi per fare i suddetti pagamenti ammontarono a » 974,857 61

Lo Stato pagò, per conto della società, alla Banca Nazio-

Da riportarsi L. 30,974,857 61

	<i>Riporto</i> . . . L.	30,974,857 61
nale Italiana, a rimborso di quanto questa Banca aveva pagato		
per conto della società medesima al Banco di Napoli. . . »		5,755,216 73
	Totale . . . L.	36,730,074 34
Le sovvenzioni chilometriche dovute alla società importarono:		
Pel 1867, sulle linee meridionali. L.		23,242,341 89
» sulle linee lombarde, dal 1° gennaio al 14 novembre 1867 »		1,268,213 09
	L.	24,510,554 98
Pel primo semestre 1868, sulle linee meridionali »		12,235,157 47
	Insieme . . . »	36,745,712 45
Differenza a credito della società L.		15,638 11

Vale a dire, liquidando il conto delle sovvenzioni chilometriche sino a tutto il 30 giugno 1868, la società rimase in credito di lire 15,638 11, le quali le vennero pagate dal Governo nel mese di agosto 1869, come risulta da nota del Ministero delle finanze, n° $\frac{89997}{9008}$, del 15 agosto 1869.

Anticipazione della sovvenzione chilometrica pel secondo semestre 1868 e per tutto l'anno 1869.

Verso la fine del 1867 la società trovossi nuovamente in grande imbarazzo per procurarsi i fondi necessari alla continuazione dei lavori di costruzione, ed il Governo, nell'intento di prevenire le conseguenze di un rallentamento o di una sospensione dei lavori in corso, ed allo scopo di ottenere una pronta ultimazione dei tronchi fra Caserta e Bovino della ferrovia da Napoli a Foggia e della linea da Gioia a Taranto, venne nella determinazione di anticipare alla società la sovvenzione chilometrica pel secondo semestre 1868 e per tutto l'anno 1869.

A tale effetto fu stipulata nel 16 novembre 1867 fra il Governo e la società una convenzione colla quale fu principalmente stabilito:

a) Che il Governo anticiperebbe, nel corso del primo semestre del 1868, l'importare delle sovvenzioni chilometriche per le linee nelle provincie meridionali durante il secondo semestre dell'anno stesso;

b) Che le somme come sopra anticipate sarebbero impiegate dalla società nell'attivare colla massima energia i lavori nei tratti in costruzione della linea Foggia-Napoli, in modo da aprire all'esercizio nel luglio 1868 i tronchi da Benevento a Montecalvo e tra Bovino e Savignano, supplendo all'interruzione con un regolare servizio di vetture, di guisa che l'intero viaggio da Napoli a Foggia si possa effettuare in non più di sette ore;

c) Che la società si obbligava di dare aperta all'esercizio, entro lo stesso mese di luglio 1868, la linea da Gioia a Taranto;

d) Che, quando fossero aperti all'esercizio i suindicati tronchi di ferrovia, il Governo anticiperebbe alla società la sovvenzione chilometrica per l'anno 1869, purchè i lavori dei tronchi da Montecalvo a Savignano fossero spinti con tale attività da dare ultimata pel 1° luglio 1869 l'intera linea di Benevento;

e) Che le anticipazioni sarebbero fatte in rate non maggiori di 4 milioni ciascuna, e verrebbero pagate a cominciare dal mese di gennaio 1868, previa regolare constatazione dei lavori eseguiti e del progressivo sviluppo dei medesimi in modo da assicurare l'esatto adempimento delle condizioni suddette;

f) Che le anticipazioni sarebbero fatte mediante Buoni del Tesoro a scadenza non anteriore a quella delle rate semestrali della sovvenzione chilometrica; e la società rimborserebbe al Governo gl'interessi sui detti Buoni per tutta la durata dell'anticipazione, e le spese di rinnovazione dei Buoni medesimi qualora occorresse;

g) Che, a maggiore garanzia del Governo, la società lascierebbe nelle casse erariali l'intera quantità di obbligazioni della serie C depositate a termini della convenzione 31 ottobre 1866;

La suaccennata convenzione venne approvata con regio decreto del 17 novembre 1867, n° 4067, sotto riserva dell'approvazione del Parlamento.

Il relativo progetto di legge fu presentato alla Camera dei deputati nella tornata del 13 gennaio 1868, e la Commissione nominata per l'esame di quel progetto presentò alla Camera elettiva, nella tornata del 16 luglio 1868, la sua relazione, colla quale propose l'approvazione del progetto stesso, non senza però esprimere il voto che il Governo provveda ad una diminuzione dell'ammontare della sovvenzione chilometrica per le ferrovie meridionali fino a tanto che duri il ritardo nella esecuzione delle linee da Termoli a Ponte e da Pescara a Rieti.

La Camera elettiva non deliberò intorno al summentovato progetto di legge.

In esecuzione della summentovata convenzione del 16 novembre 1867, il Governo fece alla società le promesse anticipazioni di sovvenzione chilometrica, mediante i seguenti pagamenti:

Nel 22 gennaio	1868	.....	L.	4,000,000	»
» 19 marzo	»	.....	»	4,000,000	»
» 18 maggio	»	.....	»	4,000,000	»

Da riportarsi . . . L. 12,000,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	L. 12,000,000	»
Nel 2 agosto	1868	» 153,500	»
» 13 id.	»	» 4,000,000	»
» 28 id.	»	» 4,000,000	»
» 18 settembre	»	» 4,000,000	»
» 8 ottobre	»	» 4,000,000	»
» 26 id.	»	» 901,000	»
» 5 novembre	»	» 4,000,000	»
» 15 dicembre	»	» 2,300,000	»
Sommano i pagamenti a		L. 35,354,500	»
Interessi sui Buoni del Tesoro emessi per le anticipazioni delle sovvenzioni pel secondo semestre 1868		» 614,533	04
Interessi sui Buoni del Tesoro emessi per le anticipazioni delle sovvenzioni per l'anno 1869		» 1,402,333	30
Totale		L. 37,371,366	34
Da liquidazione definitiva l'importare della sovvenzione dovuta alla società per l'anno 1868 risultò di L. 25,972,483 »			
Pel primo semestre 1868 il Governo aveva pagato alla società		» 12,235,157	47
Restano		L. 13,737,325	53
Annualità pel 1868 a carico della società pel passaggio della ferrovia Foggia-Napoli sul tronco Foggia-Candela		» 36,000	»
Rimaneva dovuto alla società per la sovvenzione chilometrica del secondo semestre 1868		L. 13,701,325	53
Calcolando la sovvenzione chilometrica per l'anno 1869 in base:			
1° Alla lunghezza delle linee aperte all'esercizio al giorno d'oggi, quindi sulla lunghezza media di chilometri 1259 63;			
2° Al supposto prodotto lordo chilometrico di lire 10 mila, per cui la sovvenzione chilometrica risulterebbe di lire 19,000,			
la suddetta sovvenzione per l'anno 1869 sarà			
di		L. 23,932,970	
Aggiungendo l'annualità per la linea Foggia-Candela di		» 110,000	
Sommano		L. 24,042,970	
Da riportarsi		L. 24,042,970	13,701,325 53

	Riporto . . . L.	24,042,970	13,701,325	53
E detraendo l'annualità dovuta dalla società pel passaggio di cui sopra, cioè »			36,000	
	Restano L.	24,006,970	»	
Totale delle sovvenzioni pel secondo semestre 1868 e per l'anno 1869 L.		37,708,295	53	
Totale delle anticipazioni fatte e dei relativi interessi . . . »		37,371,366	34	
	Differenza L.	336,929	19	

Dunque alla fine del corrente anno 1869 la società delle meridionali avrà rimborsato al Governo tutte le fatte anticipazioni, e di più si troverà creditrice di circa lire 337,000 a saldo delle sovvenzioni chilometriche maturate.

In quanto alla sollecitudine che la società delle meridionali, colla convenzione 16 novembre 1867, si era obbligata di porre nel compimento della costruzione di alcuni designati tratti di ferrovia, il risultato corrispose bastantemente all'impegno assunto per ciò che riguarda i tronchi da Benevento a Montecalvo e da Bovino a Savignano, i quali furono aperti all'esercizio il 1° agosto 1868, invece della prestabilita epoca del 1° luglio 1868, ed anche pel tronco da Gioia a Taranto, il quale venne aperto all'esercizio il 15 settembre 1868 invece del 31 luglio dello stesso anno. Non altrettanto fu adempiuto l'obbligo assunto dalla società di condurre le cose in modo che, entro il mese di luglio 1868, l'intero viaggio da Napoli a Foggia si potesse effettuare in non più di sette ore, mentre invece sino a tutta la prima metà del 1869 occorrevano per quel viaggio non meno di 11 ore, e non è che da brevissimo tempo che bastano ott'ore e mezzo, avendo limitata l'interruzione della ferrovia al tratto compreso fra la stazione provvisoria di Starza e quella di Santo Spirito. Rimase poi ancor meno soddisfatto l'impegno preso dalla società di dare l'intera linea di Benevento ultimata pel 1° luglio 1869.

Male si addiceva sotto tutti i rapporti alla società delle ferrovie meridionali l'esercizio della linea da Voghera a Brescia per Pavia e Cremona, e altrettanto poteva dirsi dell'esercizio della linea da Pavia a Torre Berretti, che essa aveva dovuto assumere in forza dell'articolo 32 del capitolato annesso alla convenzione approvata colla legge 21 agosto 1862. D'altronde il servizio cumulativo che doveva farsi sulla linea da Voghera a Brescia aveva dato causa ad una quantità di contrasti fra le due società delle meridionali e dell'alta Italia, e ciò con grande pregiudizio del pubblico servizio.

In vista delle suaccennate circostanze, ed anche dell'altra che la società delle meridionali si trovava in bisogno di danaro per proseguire i lavori di

Cessione alla società dell'alta Italia dell'esercizio della linea Voghera-Brescia e della linea Torre Berretti-Pavia.

costruzione delle linee nelle provincie meridionali, e che quindi le riusciva di molto comodo l'ottenere dalla società dell'alta Italia un'anticipazione, si venne dalle due società alla stipulazione di una convenzione in data del 2 novembre 1867, colla quale fu principalmente stabilito:

a) Che la società ferroviaria dell'alta Italia assumerebbe l'esercizio ed il mantenimento della linea da Voghera a Brescia per Pavia e Cremona, per tutta la durata della concessione fatta alla società delle meridionali;

b) Che la società dell'alta Italia metterebbe del proprio il materiale mobile occorrente per l'esercizio della linea suddetta;

c) Che la società dell'alta Italia continuerebbe ad esercitare con materiale proprio la linea da Torre Berretti a Pavia, a suo rischio e spese, e terrebbe rilevata ed esonerata la società delle meridionali da ogni relativa obbligazione;

d) Che resterebbero ad intero beneficio della società dell'alta Italia tutti i prodotti della zona stradale, come erba, sterpaglie, ecc. »

Che invece resterebbe a beneficio della società delle meridionali il pedaggio sul tavolato superiore al ponte sul Po a Mezzanacorte, da percepirsi a cura e spese della società stessa, la quale avrebbe il carico della manutenzione del tavolato stesso; e che così pure rimarrebbe a beneficio della società delle meridionali qualunque altro compenso ch'essa potesse ottenere dal Governo, dalle provincie e dai comuni o da privati per le maggiori spese fatte nel ponte o nel nuovo alveo o nelle opere di difesa;

e) Che l'imposta fondiaria, come pure le altre imposte stabilite o da stabilirsi, sarebbe a carico della società dell'alta Italia, e le imposte stabilite o da stabilirsi pel titolo della ricchezza mobile resterebbero a carico della società delle meridionali;

f) Che, in corrispettivo dell'esercizio e del mantenimento, la società dell'alta Italia percepirebbe:

1° Pei tratti comuni ad altre strade ferrate, pei quali il Governo non ha accordato garanzia, l'intero prodotto lordo;

2° Pel restante della linea da Voghera a Brescia il 45 per cento del prodotto lordo e delle somme dovute dal Governo a titolo di garanzia;

Che le riscossioni ed i pagamenti si farebbero ogni sei mesi e dopo la liquidazione fattasi dal Governo in contraddittorio delle due società;

Che, facendosi dal Governo dei pagamenti in conto, la società delle meridionali ne riscuoterebbe la sua quota del 55 per cento;

g) Che la società dell'alta Italia darebbe in anticipazione alla società delle meridionali la somma di sei milioni di lire all'interesse dell'8 per cento all'anno, in rate mensili di due milioni, a cominciare 30 giorni dopo che la società dell'alta Italia avrà assunto l'esercizio della linea;

Che, onde rimborsarsi della fatta anticipazione, la società dell'alta Italia riterrebbe la quota del 55 per cento spettante alla società delle meridionali sul prodotto lordo, ed avrebbe diritto d'esigere dal Governo, come procuratrice di quest'ultima società, l'annua quota alla medesima riservata sulle garanzie governative ;

h) Che, in pegno della summenzionata anticipazione della società delle meridionali, depositerebbe alla Banca Nazionale 50 mila obbligazioni, salvo il ritirarne all'atto di ciascun pagamento quella quantità che, in ragione di lire 120 ciascuna, corrisponderà alla diminuzione che avrà subito il suo debito in conto corrente ;

i) Che la manutenzione del nuovo canale del Po e degli argini del medesimo resterebbe per 5 anni, decorribili dal giorno della consegna della strada, a carico della società delle meridionali, come anche l'onere di riparare ai guasti che dalle inondazioni del Po venissero cagionati all'argine stradale ed ai manufatti ; e non potrebbero, durante questo periodo di tempo, essere istituiti consorzi senza l'intervento della società dell'alta Italia per la garanzia dei propri interessi.

Con decreto ministeriale del 13 novembre 1867 fu accordata alla suaccennata convenzione un'approvazione interinale, in aspettativa che la convenzione medesima venisse poi sottoposta alla sanzione delle assemblee generali delle due società, e nel giorno 15 dello stesso novembre la società dell'alta Italia assunse l'esercizio della ferrovia da Voghera a Brescia per Pavia e Cremona.

La convenzione suddetta venne approvata dall'assemblea generale delle ferrovie meridionali in adunanza straordinaria del 10 dicembre 1867, e dall'assemblea generale della società dell'alta Italia in adunanza a Parigi nel 24 aprile 1868.

Dopo ciò un decreto ministeriale in data del 31 luglio 1868 approvò definitivamente la suaccennata convenzione, sotto le riserve però già apposte all'approvazione interinale, vale a dire che non sarebbero modificati od alterati nei rapporti col Governo i patti e le condizioni portate negli atti di concessione e le facoltà che al Governo competono per le leggi ed i regolamenti ; che resterebbero impregiudicati i diritti dello Stato sui proventi delle linee ed esercibili a scelta del Governo o contro la società delle meridionali o contro quella dell'alta Italia, quale mandataria e commissionaria dell'altra ; e che nessuna innovazione s'intenderebbe apportata alle vigenti disposizioni di legge in materia di consorzi.

PARTE TERZA.

Convenzione 10 giugno 1868 per il compimento e l'esercizio della ferrovia da Foggia a Candela.

Atti preliminari.

Mentre colla convenzione 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865 e tradotta in miglior forma sotto la data del 17 giugno 1865, alla linea da Foggia a Napoli per Conza veniva sostituita l'altra linea da Foggia a Napoli per Benevento, cogli articoli 3, 18, 19, 20 e 21 della convenzione medesima fu stabilito che passavano in proprietà del Governo tutti i lavori eseguiti nei due tronchi della linea da Foggia a Napoli per Conza, compresi l'uno tra Eboli e Contursi e l'altro tra Foggia e Candela, ad eccezione, rispetto a quest'ultimo, del tratto che potesse servire per la nuova linea da Foggia a Napoli per Benevento, e che qualora, entro 4 mesi dalla data della stipulazione della convenzione definitiva, le provincie ed i comuni interessati all'esercizio del predetto tronco da Foggia a Candela, della lunghezza di 39 chilometri, costituiti in regolare consorzio, si obbligassero a concorrere con un sussidio annuale non minore di lire 50,000, il Governo, oltre a concedere l'uso della strada e l'impiego dei materiali cedutigli dalla società, darebbe per parte sua una speciale sovvenzione annuale di lire 75,000, e la società delle meridionali, contro il pagamento assicurato dal Governo dell'annualità di lire 125,000, eseguirebbe a sue spese tutti i lavori necessari al compimento della linea da Foggia a Candela e ne farebbe l'esercizio in modo proporzionato al bisogno.

Furono iniziate trattative per la formazione del consorzio delle provincie e dei comuni aventi interesse nell'attuazione del tronco di ferrovia da Foggia a Candela; ma queste pratiche riuscirono difficili e lunghe.

Frattanto il Ministero, nel desiderio di facilitare per quanto si poteva il conseguimento del risultato cui si mirava, procurò di ottenere che la società delle meridionali si contentasse di un sussidio annuale minore delle lire 125,000.

La predetta società non si mostrò aliena dal consentire una riduzione nell'ammontare dell'annualità, e con sua lettera del 20 luglio 1866, numero

6473-2473, propose al Ministero dei lavori pubblici di ridurre la sovvenzione annuale a lire 110,000, con che però il Governo la dispensasse :

- a) Dall'obbligo di ultimare i lavori giusta i progetti approvati, comprese le stazioni e le case cantoniere, permettendo alla società di eseguirli nel modo più conveniente pei suoi interessi e più adatto al sistema di esercizio che essa intendeva di adottare su quel tronco ;
- b) Dall'approvazione degli orari ;
- c) Dal servizio cumulativo ;
- d) Dall'osservanza della tariffa generale, la quale sarebbe considerata come un *maximum* della tariffa da adottarsi ;
- e) Dal provvedere le stazioni dei meccanismi e fabbricati che sono obbligatorii per le stazioni delle altre linee sociali ;
- f) Dal servizio di carico e scarico nelle stazioni, lasciando che lo facessero i mittenti e i destinatari.

Il Ministero ravvisò ammissibile in massima la proposta della società, ma trovò necessario che alcune delle domande in essa contenute venissero o abbandonate, perchè contrarie ai regolamenti, o modificate nell'interesse del pubblico servizio, e frattanto, vedendo probabile l'intendersi colla società, eccitò le autorità locali a sollecitare la costituzione del consorzio degli enti morali interessati, facendo anche presentire la possibilità di una diminuzione nell'ammontare dell'annualità da corrispondere alla società.

Le provincie più o meno interessate nell'attivazione del tronco di ferrovia da Foggia a Candela erano quelle di Capitanata, di Basilicata e di Principato Ulteriore.

La provincia di Capitanata, con deliberazione 30 novembre 1865 del Consiglio provinciale, si obbligò a concorrere per una somma annuale di lire 14,400.

Il comune di Foggia, con deliberazione 13 novembre 1866, approvata nel 29 aprile 1868 dalla deputazione provinciale di Capitanata, promise il contributo annuale di lire 11,100.

Il comune di Ascoli Satriano, con deliberazione 7 luglio 1865 del Consiglio comunale, si obbligò a concorrere annualmente per lire 1500; e con altra deliberazione 8 dicembre 1865 del Consiglio medesimo, approvata nel 29 dicembre stesso dalla deputazione provinciale di Capitanata, aggiunse altre lire 4000, obbligandosi così in complesso al contributo annuale di lire 5500.

Il comune di Candela, con deliberazione 8 luglio 1865 del suo Consiglio, promise di dare annualmente lire 1500, e con altra deliberazione 8 dicembre 1865 del Consiglio medesimo, approvata nel 29 dicembre stesso dalla deputazione provinciale di Capitanata, si obbligò di aggiungere altre lire 4000, portando così a lire 5500 il suo contributo annuale.

Il comune di Sant'Agata di Puglia, dopo di avere promesso, con deliberazione 24 luglio 1865 del suo Consiglio, un contributo annuale di lire 500 per 10 anni, con successive deliberazioni dello stesso Consiglio cercò di esimersi dall'obbligo assunto, ma la deputazione provinciale di Capitanata decise nel 29 dicembre 1865 che si avesse a mantenere ferma la deliberazione 24 luglio 1865 del summenzionato Consiglio comunale.

La deputazione provinciale di Basilicata, con decreto del 18 gennaio 1867, approvò e rese esecutorie le deliberazioni per le quali i Consigli comunali di Melfi, Rapolla, Atella e Ripacandida avevano assunto l'obbligo di contribuire annualmente per le seguenti somme, cioè:

Il comune di Melfi, per deliberazione del 6 ottobre 1865. . .	L. 1,466	»
Id. di Rapolla id. del 3 ottobre 1865 . . .	» 514	35
Id. di Atella id. del 6 ottobre 1865 . . .	» 668	05
Id. di Ripacandida id. del 7 ottobre 1865 . . .	» 601	»

Il comune di Lacedonia cominciò coll'obbligarsi, mediante deliberazione del suo Consiglio in data 19 giugno 1865, al contributo annuale di lire 500, e in appresso con altre deliberazioni volle limitare questo contributo al solo tempo necessario pei lavori di compimento della ferrovia; ma la deputazione provinciale di Principato Ulteriore statui nel 23 aprile 1867 doversi mantenere il deliberato primitivo del comune, a senso del quale l'obbligazione del contributo si estendeva a tutta la durata della concessione della ferrovia.

Giunte le cose a questo punto, la deputazione provinciale di Capitanata, come quella della provincia più interessata e nel di cui territorio trovasi il più lungo tratto della ferrovia da Foggia a Candela, giudicò che, a senso dell'articolo 45 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, fosse di sua competenza lo statuire sulla costituzione definitiva del consorzio, e perciò, in base alle deliberazioni dei Consigli dei summenzionati comuni e delle relative determinazioni delle deputazioni provinciali di Capitanata, di Basilicata e di Principato Ulteriore, decretò, ad unanimità di voti, nella tornata del 10 maggio 1867:

1° Esserè definitivamente costituito il consorzio per il completamento ed esercizio della ferrovia Foggia-Candela, tra la provincia di Capitanata e gli infrascritti comuni; al quale effetto tutti quei corpi morali restavano obbligati a versare annualmente nella cassa del consorzio, a cominciare dal giorno in cui sarà messo in esercizio il tronco ferroviario, e fino a che avrà vigore la convenzione tra il Governo e la società delle ferrovie meridionali, le seguenti somme da ciascuno di essi deliberate:

Nella provincia di Capitanata.

La provincia	L. 14,400 »	
Il comune di Foggia	» 11,100 »	
Il comune di Ascoli Satriano	» 5,500 »	
Il comune di Candela	» 5,500 »	
Il comune di Sant'Agata di Puglia	» 500 »	
		<u>37,000 »</u>

Nella provincia di Basilicata.

Il comune di Melfi	L. 1,466 »	
Il comune di Rapolla	» 514 35	
Il comune di Atella	» 668 05	
Il comune di Ripacandida	» 601 »	
		<u>3,249 40</u>

Nella provincia di Principato Ulteriore.

Il comune di Lacedonia	» 500 »	
		<u>Totale . . . L. 40,749 40</u>

2° Che di siffatta somma totale lire 40,000 serviranno per l'annuo sussidio dovuto alla società delle ferrovie, e il rimanente per le spese di carta, registri ed altro occorrente all'amministrazione del consorzio ;

3° Che il ridetto consorzio sarà amministrato dal relativo Consiglio da nominarsi, e che avrà sede in Candela. L'ingerenza del detto Consiglio sarà limitata a curare puntualmente che in ogni anno siano versate nella cassa del consorzio le somme dovute dai componenti dello stesso, per l'uso indicato nel precedente articolo, e a sorvegliare l'andamento economico dell'esercizio della strada. Le attribuzioni e le deliberazioni di esso Consiglio, come dell'assemblea generale consortile, saranno regolate e rese esecutorie nei modi e colle formalità prescritte dall'articolo 48 della legge sulle opere pubbliche.

Nel frattempo il Ministero aveva concordato colla società delle meridionali uno schema di convenzione che riduceva a lire 110,000 la sovvenzione annuale, e con relazione del 21 dicembre 1867 trasmise quello schema al Consiglio di Stato pel suo esame e parere.

Il Consiglio di Stato nell'adunanza del 14 gennaio 1868 emise l'avviso :

« Che la proposta convenzione, conveniente in massima, semprechè il consorzio sia stato o sia per essere regolarmente costituito, ma la di cui utilità necessariamente dipende dall'esame tecnico delle modificazioni che vogliono farsi alle opere già approvate, o almeno da una stipulazione per cui la società si sottoporrebbe per questa parte al pieno arbitrato del Governo, debba in ogni caso essere approvata per legge. »

La ragione per cui il prefato Consiglio opinò che fosse necessaria una legge per l'approvazione della progettata convenzione, si fu che era da lungo tempo trascorso il termine di 4 mesi che l'articolo 18 della convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865 aveva stabilito per la costituzione del consorzio degli enti morali interessati e per l'assunzione per lo Stato dell'onere di cui nello stesso articolo 18.

In base all'indicato parere il Ministero conchiuse, sotto la data del 10 giugno 1868, la convenzione definitiva che, approvata nel 13 giugno stesso dall'assemblea generale della società, venne presentata alla Camera dei deputati nella tornata del 7 maggio 1869, e che si trascrive qui sotto testualmente.

Convenzione per il compimento e l'esercizio della ferrovia da Foggia a Candela.

Testo della convenzione 10 giugno 1868 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 provincie 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 lire 125,000, delle quali 75,000 a carico del Governo e 50,000 delle provincie e comuni interessati, avrebbe assunto l'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 strade ferrate meridionali 20 luglio 1866, numeri 6473 e 2473, colla quale si annuisce a che la sovvenzione fissa annua, di cui sopra, sia ridotta a lire 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° 9856/3665, colla quale essa dichiara di accettare in mas-

sima le proposte fatte dal Ministero colla nota 26 ottobre medesimo, n° 4233/2155;

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 lire 40,000, e la invitava intanto a promuovere dai corpi morali interessati le deliberazioni che vennero fatte conoscere con nota del 4 dicembre 1866, n° 17899/2819;

Vista la deliberazione della deputazione provinciale di Capitanata, in data 10 maggio 1867, colla quale è ordinato e reso esecutivo il consorzio per il pagamento delle lire 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 lire 125,000 a lire 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 lire 110,000, ad assumere, in modo proporzionato al movimento, l'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 sino dal giorno 15 maggio ultimo scorso.

Art. 3.

Il Governo s'incarica di esigere dalle provincie e dai comuni la quota annua di lire 40,000 loro assegnata, e di pagare direttamente alla società la sovvenzione intiera di lire 110,000.

Il pagamento della medesima è guarentito dal Governo, e comincerà a decorrere dal giorno dell'apertura all'esercizio della strada suddetta, e sarà fatto per semestri.

Pel caso poi che il prodotto lordo del suddetto tronco di strada ferrata da Foggia a Candela arrivasse a superare la somma di lire 7000 per chilometro, l'eccedenza andrà a favore del Governo e del consorzio delle provincie e comuni in proporzione delle quote del sussidio prestato.

Art. 4.

Per l'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 cavaliere Amato, ingegnere capo del Genio civile e commissario tecnico governativo, e cavaliere 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 a cui sono destinati, i fabbricati delle stazioni nel termine non minore di otto anni, e sia accresciuto il numero delle case cantoniere tostochè lo sviluppo del movimento ed il bisogno del servizio lo possano richiedere, e sia dal Ministero giudicato indispensabile.

Art. 5.

Il servizio del trasporto delle merci a grande ed a 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 e dei destinatari, ed in questo caso la società non potrà percepire che il diritto fisso di dieci 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 senza che 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 ferrate meridionali coll'articolo 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 gene-

rale 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.

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: G. CANTELLI.

Per la società delle ferrovie meridionali

Firmato: BONA.

Il direttore-capo di divisione

Firmato: MARSÌ.

La società delle meridionali, spinta anche dall'impazienza delle popolazioni, si prestò a condurre a termine i lavori di completamento della linea da Foggia a Candela mentre duravano ancora le trattative, e, dietro sua richiesta, appoggiata anche alle istanze delle popolazioni interessate, il Ministero accordò autorizzazione provvisoria di aprire quella linea all'esercizio nel 15 maggio 1868.

Principio di esecuzione della convenzione 10 giugno 1868.

D'allora in poi l'esercizio medesimo fu continuato senza interruzione, ma il Ministero sospese di accordare l'autorizzazione definitiva, volendo aspettare le risoluzioni del potere legislativo intorno alla convenzione ad esso sottoposta.

La convenzione 10 giugno 1868 ha per oggetto di tradurre in atto una disposizione già approvata dalla legge 14 maggio 1865, e la quale fu informata al concetto di dare una qualche soddisfazione almeno ad una parte delle popolazioni che, per precedenti deliberazioni legislative, avevano avuto l'affidamento di potersi giovare della linea ferroviaria da Foggia a Napoli per Conza; e, se non vi fosse stato l'ostacolo del termine scaduto, il Governo, in forza dell'articolo 18 della convenzione approvata colla succitata legge, avrebbe potuto di sola sua autorità rendere pienamente esecutoria la convenzione 10 giugno 1868, tanto più che con questa l'onere annuale per lo Stato è minore di quello cui accennava il suddetto articolo 18.

Osservazioni sulla convenzione 10 giugno 1868.

Le disposizioni dell'articolo 3 della convenzione 10 giugno 1868 stanno in esatta corrispondenza di quelle già prestabilite coll'articolo 21 della convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865.

Le disposizioni degli articoli 4, 5 e 6 accordano alcune facilitazioni nel sistema di costruzione e nell'esercizio, mercè le quali la società consentì la diminuzione di lire 15,000 nella sovvenzione annuale. Sembra che tali facilitazioni, subordinate come sono ad alcune riserve, non possano nuocere alla

sicurezza e regolarità del servizio, atteso specialmente il limitato grado di movimento sperabile su quella linea.

A tutto rigore, la diminuzione di lire 15,000 sulla complessiva annualità avrebbe dovuto ripartirsi a beneficio dello Stato e del consorzio nelle proporzioni delle rispettive quote di concorso alle due parti attribuite; quindi 9000 lire avrebbero dovuto andare a vantaggio dello Stato e 6000 lire a vantaggio del consorzio. Siccome però ben a fatica si riuscì a costituire un consorzio che arrivasse a dare un contributo annuale di lire 40 mila, e d'altronde le condizioni finanziarie degli enti morali interessati non lasciavano speranza di ottenere da essi un contributo maggiore, il Governo, anche nella vista di troncare indugi nei quali sarebbero vieppiù deperiti i lavori già eseguiti, ravvisò opportuna il passare oltre e ammettere che delle lire 15,000 ne andassero 10,000 a vantaggio del consorzio.

Apertosi, come si è detto, l'esercizio sulla ferrovia da Foggia a Candela nel 15 maggio 1868, la società delle meridionali ha ricevuto dal Governo il pagamento dell'annualità di lire 110,000, a partire dal 15 maggio 1868 sino a tutto l'anno 1869, inquantochè ne è stata accreditata nel conto delle sovvenzioni governative.

Il consorzio non è ancora stato chiamato a rimborsare al Governo le quote dell'annualità di lire 110 mila che stanno a carico del consorzio medesimo, e non consta neppure se dopo la deliberazione 10 maggio 1867 della deputazione provinciale di Capitanata sia avvenuta la regolare costituzione del Consiglio con incarico dell'amministrazione del consorzio e della riscossione delle somme annuali dovute dagli enti morali di cui si compone il consorzio medesimo.

Rimane inoltre ad esaminare se per avventura l'istituzione del consorzio in discorso non abbia vizio sostanziale di legalità, avvegnachè fu la deputazione provinciale di Capitanata che statui sulla definitiva costituzione del consorzio, intendendo di applicare al caso il disposto dell'articolo 45 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, mentre quest'articolo commette al prefetto e non alla deputazione provinciale lo statuire nel caso di conflitto tra le deputazioni delle diverse provincie interessate nel consorzio.

PARTE QUARTA.

Convenzione 10 giugno 1868, che concede di valersi di un tronco della ferrovia Foggia-Candela come parte della linea da Foggia a Napoli.

Nel progetto di tracciamento della ferrovia da Foggia a Napoli per Benevento, la società delle meridionali propose di utilizzare un primo tratto, lungo metri 8833, della linea già costruita da Foggia a Candela, staccandosi da questa a Cervaro, e procedendo indi verso Benevento.

Premesso.

Il Ministero trovò ammissibile siffatta proposta, poichè essa avrebbe meglio giovato alle comunicazioni fra le valli del Carapella e dell'Ofanto e di quelle del Melfese e delle Murgie, nel caso che una ferrovia venisse diramata dalla linea Bari-Taranto per porre capo a Candela o ad Ascoli. Considerando però che la suindicata proposta, mentre avrebbe risparmiato alla società una ragguardevole spesa di costruzione, lo Stato invece avrebbe avuto un onere maggiore in sovvenzioni chilometriche in causa di un maggior percorso di metri 1600, trovò giusto che la società predetta desse allo Stato un congruo corrispettivo.

Su tale concetto furono aperte trattative fra il Governo e la società, e si arrivò a concretare un progetto di convenzione, giusta la quale la società, in compenso dell'accordata facoltà, si obbligava di pagare al Governo una annualità di lire 36 mila per tutta la durata della concessione.

Invitato dal Ministero il Consiglio di Stato ad esaminare il progetto di convenzione, questo Consesso, con pareri del 21 maggio 1866 e del 30 dicembre 1867, opinò che la convenzione fosse conveniente nell'interesse dello Stato; laonde il Ministero, all'appoggio di così autorevole parere, passò nel 10 giugno 1868 alla stipulazione colla società della convenzione che qui appresso si riporta testualmente:

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

Testo della convenzione 10 giugno 1868 pel passaggio della ferrovia Foggia-Napoli sul tronco Foggia-Candela.

Premesso che in seguito ad intelligenze prese colla società delle ferrovie meridionali venne essa autorizzata ad utilizzare per la linea Napoli-Benevento-Foggia i primi otto chilometri della linea Foggia-Candela già costruita,

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 l'esercizio della ferrovia Foggia-Candela ;

Il ministro dei lavori pubblici per l'amministrazione dello Stato per una parte, e la società delle strade ferrate meridionali, rappresentata dal suo direttore generale, 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 chilometri 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 36,000 per tutta la durata della concessione.

Art. 2.

La detta annualità comincerà a decorrere dal giorno dell'apertura all'esercizio della sezione di ferrovia da Foggia a Bovino, e sarà ritenuta a rate semestrali sulle sovvenzioni che a termini 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 36,000 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'articolo 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 l'ultimazione e l'esercizio della linea Foggia-Candela si mantengono ferme le stipulazioni concluse 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 paragrafo secondo dell'articolo 21 della convenzione 28 novembre 1864 e riportate al paragrafo terzo dell'articolo 3 della predetta convenzione in data d'oggi, non sono variate; e perciò la società continuerà ad avere diritto, fino a concorrenza di lire 7000, 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 7000, e di quello proprio della linea Napoli-Benevento-Foggia, il quale sarà computato a' termini dell'articolo 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.

Il ministro dei lavori pubblici
Firmato: G. CANTELLI.

Per la società delle ferrovie meridionali
Firmato: BONA.

Il direttore capo di divisione
Firmato: MARSI.

La suddetta convenzione venne approvata nel 13 giugno 1868 dall'assemblea generale degli azionisti della società delle meridionali, e dopo ciò il regio decreto 12 luglio 1868, n° 4535, la sanzionò e rese esecutoria.

La sezione di ferrovia da Foggia a Bovino fu aperta all'esercizio il 27 gennaio 1867, e a partire da quel giorno nel conto delle sovvenzioni chilometriche la società venne addebitata delle somme da essa dovute allo Stato in conseguenza della convenuta annualità di lire 36,000.

PARTE QUINTA.

Convenzione 14 ottobre 1868, colla quale il Governo dispensa la società dalla costruzione delle due linee da Termoli a Campobasso, e da Pescara ad Aquila.

Situazione finanziaria della società.

Credeasi opportuno di premettere alcune indicazioni sulla situazione finanziaria della società, poichè da essa principalmente ebbero motivo le trattative che condussero alla stipulazione della convenzione 14 ottobre 1868.

La relazione che nell'adunanza del giugno 1869 il Consiglio di amministrazione della società presentò all'assemblea generale degli azionisti, contiene delle sommarie informazioni sui risultati dell'esercizio, sulla situazione finanziaria della società al 31 dicembre 1868, e sulle previsioni per l'anno 1869. Non ravvisandosi peraltro sufficienti quelle informazioni a dare un concetto completo e preciso delle condizioni economiche e finanziarie in cui versa la società, il Ministero invitò l'amministrazione della società medesima a somministrare ulteriori e più particolareggiate indicazioni, ed è in base a queste che sonosi formati i seguenti conti dimostrativi.

Il fondo sociale della società è composto come segue:

Numero 200,000 azioni a lire 500, fruttifere il 5 per cento e da ammortizzarsi per estrazione a sorte, cominciando coll'anno 1870 e terminando due anni prima della scadenza della concessione	L. 100,000,000
Sussidio ricevuto dallo Stato in lavori fatti	» 10,000,000
Sussidio ricevuto dallo Stato in beni demaniali	» 10,000,000
	<hr/>
Totale	L. 120,000,000

Le 200,000 azioni sono state tutte alienate, e non rimane ad incassare che la somma di lire 172,150 per versamenti arretrati.

L'ammontare dei lavori fatti, che il Governo cedette alla società, fu liquidato in lire 10,378,675 53 (art. 11 della convenzione 17 giugno 1865), e l'eccedenza sui dieci milioni convenuti venne portata a debito della società.

A compimento del sussidio dei 10 milioni in beni demaniali, il Governo non restava in debito al 31 dicembre 1868 che di un valore di lire 503,139 32.

Sino al giorno d'oggi la società ha assunti ed emessi i seguenti prestiti :

SPECCHIO
delle obbligazioni emesse o da emettersi
dalla Società delle strade ferrate meridionali

SPECIE DEI TITOLI	Quantità per ogni serie
Prestiti rilevati dalla Società (1).	
Obbligazioni Rothschild	6,288
Id. De Gas	2,430
Id. Bayard	800
Prestiti emessi dall'a Società.	
Obbligazioni di serie A	250,000
Id. di serie B	252,300
Titoli creati, ma non ancora emessi.	
Obbligazioni di serie C	249,580
Id. di serie D	249,580

(1) Questo prestito fu rilevato dalla Società per l'acquisto della linea Napoli-Vietri-Castellammare.

(2) Il servizio interessi ed ammortizzazione di tutti i prestiti per l'anno 1868 ha importato:

Per interessi..... L. 7,741,464 75

Per ammortizzazione..... > 562,875 >

Totale..... L. 8,304,339 75

dalla Società delle strade ferrate meridionali.

Valore nominale	Interesse annuo	Prezzo di emissione	Ricevuto dalla alienazione	Numero delle obbligazioni		
				estinte al 31 dicembre 1868	che restano da estinguere	che restano tuttora in portafoglio
425	25,50 (2)	425	2,672,400	1192	5,096	
425	25,50	425	1,032,750	349	2,081	
500	30,00	500	400,000	142	658	
500	15,00	220	55,000,000	420	249,580	
500	15,00	222	56,029,000	425	251,875	
500	15,00	»	»	»	»	249,580
500	15,00	»	»	»	»	249,580
			<u>115,134,150</u>			

Le passività e le attività della società al 31 dicembre 1868 erano le seguenti:

Passività.

Interessi arretrati sulle azioni	L.	102,286	60	
Semestre interessi sulle azioni al 31 dicembre 1868	»	<u>2,500,000</u>		2,602,286 60
Dividendi arretrati sulle azioni (pel 1863 e 1864).	L.	6,210	»	
Dividendi in sospeso pel 1865 a lire 15 per azione	»	3,000,000	»	
Semestre interessi 5 per cento	»	75,000	»	
Interessi 5 per cento pel 1867	»	150,000	»	
Interessi 5 per cento pel 1868	»	150,000	»	
Dividendi 1866 a lire 15 per azione	»	3,000,000	»	
Semestre interessi al 31 dicembre 1867	»	75,000	»	
Interessi 5 per cento pel 1868	»	150,000	»	
Dividendi 1867 a lire 15 per azione	»	3,000,000	»	
Semestre interessi al 31 dicembre 1868	»	75,000	»	
Dividendi 1868 a lire 15 per azione	»	<u>3,000,000</u>	»	12,681,210 »
Obbligazioni estratte e non ancora pagate	L.			167,950 »
Interessi arretrati sulle obbligazioni:				
Serie A	L.	69,225	»	
Serie B	»	36,292	50	
Rothschild	»	68,301	75	
De Gas	»	4,422	15	
Bayard	»	<u>12,105</u>	»	190,346 40
Cassa di soccorso	L.			67,192 63
Certificati di pagamento inestinti	»			108,431 69
Conti d'ordine d'esercizio, imposta del decimo, assegni, rilievi in sospeso e tassa di bollo	»			1,751,012 77
Trattenute fatte agli appaltatori e fornitori per garanzia	L.	1,332,520	59	
Trattenute fatte per sequestro	»	44,184	97	
Trattenute per ricchezza mobile, da pagarsi poi al Governo	»	<u>650,608</u>	91	2,027,314 47
Da riportarsi	L.			19,595,744 56

	<i>Riporto</i> . . . L.	19,595,744	56
Consiglio d'amministrazione e capi di servizio per residuo di loro competenze (Articolo 52 dello Statuto) L.		269,037	50
Società dell'Alta Italia (Residuo dell'anticipazione di 6 milioni) »		4,787,314	09
Creditori banchieri ed altri :			
Fould e compagni (Parigi) L.	4,830	»	
Banca del Belgio. »	3,900	64	
Società per l'industria nazionale (Bruxelles) »	745	22	
Meyer Cohn (Berlino) »	1,270	»	
B. H. Goldsmidt (Francoforte) . . »	141	10	
Banca Nazionale italiana, contro deposito »	3,113,536	»	
Banca Nazionale italiana per sconto di accettazioni »	7,500,000	»	
Cassa di Risparmio di Milano . . . »	5,000,000	»	
Credito Mobiliare italiano, sconto di pagherò »	4,200,000	»	
Credito Mobiliare italiano contro deposito di titoli. »	1,149,000	»	
Frascara, impresa, contro deposito di titoli »	2,495,205	»	
Frascara, sconto di pagherò . . . »	3,180,000	»	
Brassey e compagni, sconto di pagherò »	507,000	»	
Raggio Carlo, accettazioni »	273,229	03	
Parent, Schaken e compagni, per forniture »	280,340	17	27,709,197 16
Finanze dello Stato, per anticipazione della sovvenzione chilometrica dell'anno 1869 L.		23,586,730	»
Totale delle passività . . . L.		75,948,023	31

Attività.**Portafoglio:**

Rendita dello Stato lire 100,000 a 68, 7042	L.	1,374,085	52
Prestito nazionale lire 3,021,000 al 70 per cento	»	2,114,700	»
Buoni del Tesoro numero 16	»	1,586,000	»
Titoli diversi	»	401,899	75
			<u>5,476,685</u> 27

Banchieri:

Banca Nazionale italiana	L.	257,686	15
Credito Mobiliare italiano	»	623,188	18
Bastogi e compagni (Livorno)	»	64,478	89
Cassa generale di Genova	»	102,042	37
Belinzaghi Giulio (Milano)	»	433,098	45
I. V. Florio (Palermo)	»	47	25
Credito industriale e commerciale (Parigi)	»	476,632	65
Baring, Brothers e compagni (Lon- dra)	»	53,690	85
P. F. Bonna e compagni (Ginevra)	»	747	09
Joseph Cahen (Amsterdam)	»	997	10
			<u>2,012,608</u> 98
Cassa	L.	998,288	66
Certificati d'introito non incassati	»	120,186	20
Versamenti arretrati sulle azioni	»	172,150	»
Finanze dello Stato a liquidazione delle sovvenzioni chilome- triche per gli anni 1867-68	»	196,828	03
Finanze dello Stato a compimento dei 10 milioni in beni de- maniali	»	503,139	32
Beni demaniali acquistati e non ancora venduti	»	366,852	49
Acquirenti di beni demaniali per rate scadute	»	3,505,509	48
Debitori diversi per trasporti, a calcolo	»	800,000	»
			<u>14,152,228</u> 43
Totale delle attività . . . L.			

Se alle suindicate passività si contrappongono le attività, si ha un avanzo passivo di lire 61,795,794 88, o, per dir meglio, di 62 milioni, poichè fra i titoli in portafoglio se ne trovano alcuni valutati a un prezzo superiore al-

l'effettivo. Giova poi avvertire che nei 62 milioni di residue passività entrano per più di 15 milioni gl'interessi maturati sulle azioni e i dividendi assegnati agli azionisti, ma non pagati, essendosene valse per le spese di costruzioni. Perciò, qualora i suddetti 15 milioni si considerassero come un debito della società verso se stessa, il vero debito verso estranei si ridurrebbe, deduzione fatta delle attività, a 47 milioni circa, comprese le lire 23,586,730 dovute allo Stato per l'anticipazione della sovvenzione chilometrica del 1869.

I proventi e gli oneri che la società ebbe nel decorso dell'anno 1868 furono i seguenti :

Proventi.

Prodotto lordo della linea adriatica	L.	8,883,082	03	
Prodotto lordo della linea tirrena	»	1,544,496	14	10,427,578 17
Sovvenzione chilometrica per le suddette due linee	L.	25,360,588	02	
Annualità di lire 500 per chilometro (Articolo 17 della legge 17 giugno 1865)	»	576,345	»	
Prodotto lordo della linea Voghera-Brescia nell'anno 1868	L.	929,375	66	
Dal Governo a compimento del prodotto lordo chilometrico garantito in lire 20,000 sopra chilometri 133	»	1,730,624	34	2,660,000 »
Interessi attivi :				
5 per cento sui titoli in portafoglio	L.	32,500	»	
6 per cento sui versamenti in ritardo sulle azioni	»	36,909	14	
5 per cento sul prestito nazionale	»	151,050	»	
5 per cento sui beni demaniali	»	149,511	45	369,970 59
Totale dei proventi	L.	39,394,481	78	

Oneri.

Spese d'esercizio della linea adriatica, compresa la corrispondente quota delle spese dell'amministrazione centrale, delle tasse, ecc.	L.	8,351,483	91	
Spese d'esercizio della linea tirrena, compresa la quota come sopra.	»	1,102,278	97	9,453,762 88

	<i>Riporto . . .</i>	L.	9,453,762 88
Spese di manutenzione e sorveglianza governativa della linea			
Voghera-Brescia	L.	9,451 60	
Alla società dell'Alta Italia per l'esercizio della suddetta linea il 45 per cento sulle lire 2,660,000 di prodotto lordo garantito	»	1,197,000	» 1,206,451 60
<hr/>			
Interessi ed ammortizzazione delle obbligazioni	L.	8,304,339 75	
Interessi sulle azioni	»	5,000,000	»
Interessi sui dividendi in sospeso agli azionisti	»	375,000	»
Interessi e sconti per realizzo ed anticipazioni sui Buoni del Tesoro	»	2,227,472 85	
Interessi sui correnti con banchieri	»	7,100 58	
Sconto e rimesse all'estero e diversi	»	46,719 49	
Interessi 8 e mezzo per cento in media sul debito flottante	»	2,450,255 30	
	L.	18,410,887 97	
Da cui dedotta la quota che si considera a carico delle linee in costruzione	»	2,512,291 90	
			<hr/>
	Restano . . .	L.	15,898,596 07
Canone alla società delle Romane per la linea Bologna-Ancona	»	3,558,902 42	
Differenza sui cambi per acquisto di numerario	L.	113,153 31	
Differenza sui cambi per pagamenti all'estero	»	432,823 17	545,976 48
<hr/>			
Tassa della ricchezza mobile sui prodotti delle linee	L.	676,135 31	
			<hr/>
	Totale degli oneri	L.	31,339,824 76
	Totale dei proventi	»	39,394,481 78
			<hr/>
	Avanzo attivo	L.	8,054,657 02
Delle suddette lire 8,054,657 02 di utile netto avuto nell'anno 1868 la società ha fatto la seguente applicazione:			
Ammortizzazione delle spese di fondazione	L.	8,420 25	

	59
<i>Riporto</i> . . . L.	8,420 25
Fondo per ammortizzare la perdita avuta per l'abbandono di alcune linee »	576,345 »
Fondo pel rinnovamento periodico del materiale »	542,420 »
Riserva straordinaria destinata alle spese di costruzione. »	3,457,529 08
Riserva statutaria »	211,911 60
Consiglio d'amministrazione e capi di servizio »	176,593 »
Dividendo sulle azioni »	3,000,000 »
Da portarsi a conto nuovo »	81,438 09
Formano le . . . L.	<u>8,054,657 02</u>

In quanto all'anno 1869 l'amministrazione della società prevedeva i seguenti bisogni :

Per spese generali ed imposte. L.	2,153,997 18
Per interessi ed ammortizzazioni »	19,108,866 16
Per pagamenti a diversi creditori »	21,892,636 »
Per costruzioni »	18,250,000 »
Insieme . . . L.	<u>61,405,499 34</u>

e calcolava sulle seguenti risorse :

Cassa e portafoglio, poi residui al 31 dicembre 1868 L.	8,487,582 91
Prodotto netto dell'esercizio nel 1869 . . . »	1,200,000 »
Versamenti in ritardo sulle azioni »	172,150 »
Residui pagamenti dei beni demaniali. . . »	4,598,512 42
	<u>14,458,245 33</u>
Mancano quindi . . . L.	<u>46,947,254 01</u>

Onde provvedere a questa deficienza la società aveva due modi: l'uno cioè di ricorrere ad operazioni di credito, l'altro di far emissione di una parte delle obbligazioni che tiene in portafoglio. Difficile ed anche molto onerosa sarebbe riuscita un'operazione di credito estendendola alla ragguardevole somma di circa 47 milioni ; rovinosa poi sarebbe stata l'emissione di obbligazioni al prezzo cui esse erano discese. Pensò quindi la società di chiedere al Governo una nuova anticipazione delle sovvenzioni chilometriche per lo ammontare corrispondente a tre semestri, vale a dire circa 36 milioni, e di procurarsi con operazioni di credito gli altri 11 milioni circa occorrenti a coprire la deficienza.

Colla somma di lire 18,250,000 assegnata a lavori di costruzione la società contava di poter condurre a termine entro l'anno 1869 la linea da Foggia a Napoli e che per l'anno 1870 non le restasse più che a costruire od ultimare

i fabbricati definitivi delle stazioni d'Ortona, Pescara, Termoli e Foggia ed a liquidare i conti cogli appaltatori.

Ma, colle convenzione 17 giugno 1865, la società delle meridionali aveva assunto anche l'obbligo di costruire le due ferrovie, l'una da Termoli all'incontro della linea da Foggia a Napoli, l'altra da Pescara a Rieti, per Popoli ed Aquila, e tutto rimaneva ancora da farsi. Per le difficili condizioni del terreno su cui dovevano svilupparsi quelle due ferrovie, la spesa di loro costruzione non poteva a meno di salire a cifra molto elevata e la società rifuggiva dal sobbarcarsi ad un peso ch'essa giudicava superiore alle sue forze e tanto più che poco sperava dall'esercizio di quelle due linee.

Il Governo vide anch'esso che nella situazione finanziaria in cui si trovava la società il forzarla all'adempimento degli obblighi assunti per le summenzionate due linee l'avrebbe costretta a sacrifici gravissimi, dagli effetti dei quali essa non si sarebbe forse mai riavuta. Di qui nacque l'idea di prosciogliere la società dall'obbligo di costruire le anzidette due ferrovie, con che però in corrispettivo di tale favore la società medesima si prestasse ad una congrua diminuzione della sovvenzione chilometrica delle altre linee che restavano a formare la rete delle ferrovie meridionali.

In tale concetto e nell'altro di accordare alla società la chiesta anticipazione di 36 milioni in conto sovvenzioni, purchè da quest'anticipazione non venisse un onere reale alle finanze dello Stato, fu concordata tra il Governo e la società la convenzione 14 ottobre 1868, che venne approvata dall'assemblea generale degli azionisti in adunanza 28 novembre 1868, e che si riporta qui sotto testualmente :

Convenzione colla società delle ferrovie meridionali, colla quale viene riassunta dal Governo la costruzione delle due linee da Termoli all'incontro della ferrovia da Napoli a Benevento, e da Pescara a Rieti per Aquila.

Testo della convenzione 14 ottobre 1868.

Questo giorno 14 ottobre 1868, in Firenze :

Fra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, contraenti in nome dello Stato da una parte, ed il commendatore Bartolomeo Bona, direttore generale delle strade ferrate meridionali, contraente in nome e quale rappresentante della società stessa dall'altra parte, resta convenuto e stipulato quanto segue :

Art. 1.

È riservato al Governo il diritto di far costrurre in quel modo e con quei mezzi e sistemi che ravviserà più utili e convenienti la linea di ferrovia ad

Termoli all'incontro di quella da Napoli a Benevento e la linea da Pescara per Aquila a Rieti.

Conseguentemente cessa per la società delle ferrovie meridionali ogni diritto ed ogni obbligo per le dette due linee di cui nella convenzione 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, restando per tal modo diminuita di 320 chilometri circa la lunghezza complessiva della rete concessa all'anzidetta società.

Art. 2.

Sarà però in obbligo la società delle ferrovie meridionali d'assumere, alle condizioni che saranno espresse negli articoli seguenti, l'esercizio delle due linee sovraccennate, tosto che ne sia richiesta dal Governo, in qualunque tempo siano le medesime ultimate, tanto sull'intero sviluppo, quanto pei tratti parziali.

Art. 3.

Per l'esercizio di cui nell'articolo precedente il Governo dovrà a totale suo carico provvedere il materiale mobile e tutti i mezzi di trazione necessari ed inerenti al sistema che sarà da esso adottato nell'interesse della maggiore economia di costruzione e celerità d'esequimento.

Art. 4.

La società, sulla richiesta del Governo, assumendo l'esercizio delle linee precitate, dovrà provvedere alle spese che saranno riconosciute necessarie per la perfetta manutenzione e conservazione del corpo stradale, dei fabbricati e degli accessori dipendenti, pel rifornimento e rinnovamento del materiale fisso e mobile di trazione di traffico e per il personale di servizio, mediante quel corrispettivo che sarà stabilito in apposito capitolato, sulla base dell'intero rimborso alla società delle spese per un regolare e soddisfacente esercizio.

Art. 5.

La società incasserà, per conto del Governo, i prodotti tutti dell'esercizio ed oltre al rimborso delle spese accennate nel precedente articolo, parteciperà agli utili nella quota del 10 per cento sul prodotto netto che, detratte le spese, si ricaverà dal traffico sulle dette due linee.

Art. 6.

A partire dal 1° gennaio 1869 la sovvenzione di lire 20,000 al chilometro, accordata alla società delle strade ferrate meridionali coll'articolo 17 della

convenzione 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, sarà ridotta pel 1869 a lire 19,000 al chilometro, pel 1870 a lire 18,500 e pel 1871 ed anni successivi sino al termine della concessione a lire 18,000.

Ben s'intende che tanto la detta sovvenzione quanto l'indennità fissa di lire 500 per chilometro, di cui nello stesso articolo 17 della convenzione summentovata, saranno dovute alla società soltanto sui chilometri che formeranno la sua rete ridotta conformemente al disposto dell'articolo 1 della presente convenzione.

Restano ferme le disposizioni dell'anzidetto articolo 17 della convenzione 28 novembre 1864 circa il modo d'applicare la sovvenzione chilometrica a scala mobile, e circa la liquidazione annuale della medesima.

Le scadenze dei semestri pel pagamento delle dette sovvenzioni, a senso dell'articolo 22 della convenzione 28 novembre 1864, s'intendono per l'avvenire fissati al 20 giugno ed al 20 dicembre di ciascun anno.

Art. 7.

Il Governo, oltre all'anticipazione dei due semestri dell'anno 1869 accordata colla convenzione 16 novembre 1867, si obbliga di anticipare alla società un altro semestre nella seconda metà di dicembre corrente anno a semplice di lei richiesta, e sempre che la società abbia esattamente adempiute le condizioni della concessione.

L'anticipazione per ciascuno dei detti tre semestri è concordata in lire italiane dodici milioni, e sarà fatta con Buoni del Tesoro ad un anno di scadenza, l'interesse dei quali sarà sempre a carico della società.

I detti Buoni saranno rinnovati alla loro scadenza a cura ed a spese della società, ed in difetto li rinnoverà il Governo a spese sempre della medesima, il tutto fino al termine delle rispettive imputazioni dalle anticipazioni di cui all'articolo seguente.

Art. 8.

Le anticipazioni dei tre semestri di sovvenzione, di cui è parola all'articolo precedente, saranno imputate sulle sovvenzioni dovute dal Governo alla società nel modo seguente :

Sulle sovvenzioni dovute pel 1° semestre del 1870 . . .	L. 1,000,000
Su quelle del 2° semestre	» 1,000,000
Su quelle del 1° semestre 1871	» 1,500,000
Su quelle del 2° semestre	» 1,500,000
Su quelle del 1° semestre 1872	» 2,000,000
Su quelle del 2° semestre	» 2,000,000
Su quelle del 1° semestre 1873	» 2,500,000

Su quelle del 2° semestre	L. 2,500,000
Su quelle del 1° semestre 1874	» 3,000,000
Su quelle del 2° semestre	» 3,000,000
Su quelle del 1° semestre 1875	» 4,000,000
Su quelle del 2° semestre	» 4,000,000
Su quelle del 1° semestre 1876	» 4,000,000
Su quelle del 2° semestre	» 4,000,000

Conseguentemente il Governo pagherà integralmente le sovvenzioni semestrali dovute alla società per l'annata 1869, restando in tal modo derogato alla convenzione 16 novembre 1867 e le sovvenzioni semestrali successive saranno pagate alle scadenze di cui all'articolo 6 nelle somme che verranno liquidate, diminuite però delle rate rispettive d'anticipazioni imputate come sopra.

Art. 9.

A maggiore garanzia del Governo la società, prima che abbia luogo l'anticipazione da farsi nella seconda quindicina di dicembre 1868 a forma dell'articolo 7 della presente, dovrà avere depositate nella cassa dei depositi e prestiti 200,000 delle sue obbligazioni di lire 500 l'una, fruttifere il 3 per cento, delle quali s'intenderanno far parte quelle che ancora trovansi depositate nelle casse erariali sulla quantità prevista all'articolo 7 della convenzione 16 novembre 1867.

La restituzione di queste obbligazioni avrà luogo in proporzione delle rate stabilite all'articolo 8 per la imputazione delle fatte anticipazioni.

Art. 10.

Il debito dello Stato per sovvenzioni ed indennità chilometriche, di cui nei precedenti articoli, si dichiara fin d'ora estinto sino a concorrenza delle anticipazioni fatte ed in ragione delle imputazioni convenute, nè il Governo potrà mai, per qualsivoglia motivo ed eventualità, venir obbligato a pagare nuovamente o rappresentare a chicchessia le sovvenzioni e le indennità come sopra anticipate ed estinte.

Art. 11.

In tutto quanto non è contrario alla presente convenzione rimangono mantenute tutte le condizioni della concessione, salvo per ciò che riguarda alla linea da Lecce ad Otranto, la quale rimane per ora limitata alla stazione di Maglie, e fermo sempre l'obbligo alla società di eseguire il tratto restante in 15 mesi dal giorno in cui avrà ricevuto l'ordine di por mano ai lavori.

Aperto il nuovo tratto all'esercizio, la sovvenzione sarà regolata nei limiti stabiliti coll'articolo 6, nè la Società potrà aver diritto a qualsiasi compenso per ritardo nell'ordine di compiere i lavori.

Art. 12.

La presente convenzione dovrà essere approvata dall'assemblea generale degli azionisti prima di venire presentata al Parlamento, e non sarà valida se non dopo la sua approvazione per legge.

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

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: G. CANTELLI.

Il ministro delle finanze

Firmato: CAMBRAY-DIGNY.

Il direttore generale delle ferrovie meridionali

Firmato: BONA.

Il direttore capo di divisione

Firmato: MARSÌ.

Osservazioni e calcoli intorno
alla convenzione 14 ottobre
1868.

È fuor d'ogni dubbio che la società delle meridionali trovandosi verso la fine del 1868 con un debito di circa 62 milioni e colle sue obbligazioni discese al corso di circa 135 lire, avrebbe dovuto sottostare a gravi sacrifici per procurarsi i fondi necessari pel compimento della linea da Foggia a Napoli e per la costruzione od ultimazione delle stazioni di Ortona, Pescara, Termoli e Foggia. Ruinoso poi, o fors'anco impossibile, sarebbe riuscito alla società il procurarsi i vistosi capitali occorrenti per la costruzione della linea da Termoli all'incontro di quella da Foggia a Napoli, e della linea da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila.

Il suaccennato imbarazzo finanziario della società non era certamente imputabile al Governo, che aveva sempre usato di riguardi e di tolleranza verso la società, nè ad insufficienza dei sussidi e delle sovvenzioni accordate, che anzi queste furono sì larghe da porre la società delle meridionali in condizioni di esercizio notevolmente migliori di quelle di ogni altra società ferroviaria del regno, come lo dimostra il seguente parallelo relativo all'anno 1868:

Indicazione della società	Chilometri in esercizio	Prodotto lordo chilome- trico	Spese per chilometro	Prodotto netto chilome- trico	Rapporto fra le spese e il prodotto lordo	Sovvenzione o garanzia per ogni chilometro	Complesso fra il prodotto netto e la sovvenzione
Società delle meridionali .	1171	8,906 07	8,074 84	881 73	90,66	22,149 »	22,980 73
Società delle romane . . .	1682	11,430 08	7,547 38	3,882 70	66,08	13,250 »	17,132 70
Società dell'alta Italia . .	1918	26,419 87	13,861 31	12,558 06	52,46	4,318 21	16,876 27

Nè può dirsi certamente che all'elevato prodotto netto complessivo di lire 22,980 73 per chilometro abbia la società delle meridionali a contrapporre interessi sopra capitali occorsi per le costruzioni in una misura molto più forte di quello che sia accaduto alle altre società.

Infatti dal bilancio generale al 31 dicembre 1868 si ricava che a questa epoca la società, per le costruzioni, pel materiale mobile e per gli approvvigionamenti, aveva speso in totale la somma di L. 304,474,527 88 dalle quali devono dedursi, perchè non aventi vera attinenza alle linee esercitate, le seguenti spese:

Per la linea Termoli-Benevento	L. 396,082 14
Per la linea Pescara-Aquila »	435,927 56
Per case operaie in Foggia »	128,345 33
Per albergo in Brindisi »	98,324 49
Per le linee ed opere abbandonate »	8,493,532 22
	<u>9,552,211 74</u>
Restano . . . L.	294,922,316 14

Si aggiungono per compiere la linea da Foggia a Napoli ed alcune stazioni, in via presuntiva » 25,000,000 »

Per l'acquisto delle linee da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna la società delle meridionali paga a quella delle romane il canone annuale di lire 3,558,902 42, il quale al 100 per 8 rappresenta il capitale di »	44,486,280 25
Sommano . . . L.	<u>364,408,596 39</u>

Le linee cui si riferisce la suddetta spesa di lire 364,408,596 39 sono le seguenti:

Bologna-Maglie	chilometri	827
Castelbolognese-Ravenna	»	42
Bari-Taranto	»	115
Foggia-Napoli (a linea compiuta)	»	198
Napoli-Eboli-Castellammare	»	86
Cervaro-Candela	»	30
Voghera-Brescia (esclusi i tratti comuni)	»	133
Totale . . . chilometri		<u>1431</u>

Quindi il costo medio chilometrico risulta di lire 254,653 10, compreso l'acquisto del materiale mobile e degli approvvigionamenti; e tale costo resta notevolmente al disotto di quello delle linee delle altre due società delle romane e dell'alta Italia, alle quali le loro ferrovie hanno costato in media per ogni chilometro:

Alla società delle romane	L.	323,461
Alla società dell'alta Italia per le linee piemontesi acquistate dallo Stato	»	282,885
Id. per la rete lombarda	»	272,926
Id. per la rete dell'Italia centrale	»	425,170

E a viemmeggio comprendere con quanta larghezza lo Stato abbia trattato la società delle meridionali, torna acconcio l'osservare che, fatta astrazione dalle linee da Bologna ad Ancona e da Castelbolognese a Ravenna, per le quali la società invece del prezzo d'acquisto paga un canone annuale, la costruzione delle linee, il materiale mobile e gli approvvigionamenti hanno importato la spesa di lire 294,922,316 14, comprese lire 19,429,141 74 per partecipazione agli interessi sul capitale sociale. Aggiungendo, come nel calcolo precedente, la somma di 25 milioni per lavori di compimento che restano a farsi, può ritenersi che ad opera compiuta il costo totale delle ferrovie della società delle meridionali sarà di circa lire 320,000,000.

Ora lo Stato fra sussidi e sovvenzioni ha già dato alla società:

Sussidio in lavori fatti	L.	10,000,000	»
Id. in beni demaniali	»	10,000,000	»
			<u>20,000,000</u> »
Sovvenzione nel 1863 per le linee meridionali	L.	2,127,784	74
Id. nel 1864 id.	»	7,172,841	13
Id. nel 1865 id.	»	16,764,525	99
Id. nel 1866 id. L. 22,067,670 07			
Id. nel 1866 per la linea Vo-			
ghera-Brescia	»	56,887 57	<u>22,124,557 64</u>
Da riportarsi . . . L.		68,189,709	50

	<i>Riporto.</i> . . . L.	68,189,709 50
Sovvenzione nel 1867 per le linee meridionali	L.	23,242,341 89
Id. nel 1867 per la linea Voghera-Brescia	»	<u>1,472,598 26</u>
		24,714,940 15
Sovvenzione nel 1868 per le linee meridionali	L.	25,936,483 »
Id. nel 1868 per la linea Voghera-Brescia	»	<u>1,725,359 05</u>
		27,661,842 05
Sovvenzione nel 1869 per le linee meridionali, a calcolo	L.	24,006,970 »
Id. nel 1869 per la linea Voghera-Brescia, a calcolo	»	<u>1,700,000 »</u>
		25,706,970 »
	Sommano . . . L.	146,273,461 70

Le sovvenzioni che, quand'anche sia applicata la diminuzione pattuita colla convenzione 14 ottobre 1868, lo Stato avrà a corrispondere alla società delle meridionali per gli anni dal 1870 sino al 1881 inclusivo, ascenderanno in complesso, e con previsione moderata, alla somma di circa lire 272,352,200.

Scontando ciascuna delle suddette sovvenzioni annuali in ragione dell'8 per cento per ognuno degli anni trascorsi dopo il 1° gennaio 1870, la suindicata somma equivale a lire 172,401,641, pagate al 1° gennaio 1870 » 172,401,641 »

Sommano . . . L. 318,675,102 70

Si può dunque dire che entro dodici anni, a partire da oggi, lo Stato avrà rimborsato alla società delle meridionali tutto quanto essa ha speso ed avrà ancora da spendere per la costruzione delle sue linee, meno le due da Termoli a Benevento, e da Pescara ad Aquila, per l'acquisto del materiale mobile, per approvvigionamenti e per quasi 20 milioni d'interessi sul capitale impiegato; e la società continuerà anche dopo ciò a ricevere dallo Stato una sovvenzione annuale di oltre 20 milioni, decrescente ben poco d'anno in anno sino al termine della concessione.

Nè si creda che nei trascorsi anni la società abbia trovato un passivo nell'esercizio delle sue linee.

L'esercizio delle linee meridionali ha dato i seguenti risultati :

	Perdita	Utile netto
Nel 1863	L.	98,949 37
Nel 1864	»	665,269 47
Nel 1865	»	194,257 78
Nel 1866	»	601,878 02
Nel 1867	» 997,139	
Nel 1868	»	973,815 29
Nel 1869, secondo le previsioni della società	»	1,200,000 »
	L. 997,139	<u>3,734,169 93</u>
		997,139 »
Rimane l'utile netto di	L.	<u>2,737,030 93</u>

L'esercizio della linea Voghera-Brescia ha dato i seguenti risultati :

	Perdita	Utile netto
Nel 1866 dal 15 al 31 dicembre	L. 34,851 53	
Nel 1867 dal 1° gennaio al 14 novembre	» 298,558 22	
Nel 1867 dal 15 novembre al 31 dicembre	»	33,596 83
Nel 1868	»	146,692 »
Nel 1869 in via presuntiva	»	150,000 »
	L. 333,409 75	<u>330,288 83</u>
	» 330,288 83	
Rimane la perdita di	L. 3,120 92	

e contrapponendovi l'utile avuto dalle linee meridionali » 2,737,030 93
 si ha nel complesso un utile netto di L. 2,733,910 01

Se poi vogliasi istituire confronto fra la sorte toccata agli azionisti della società delle meridionali e quella degli azionisti delle altre società ferroviarie del regno, si vedrà quanto sia stata fortunata la sorte dei primi, poichè essi, sino dal primo giorno, hanno ricavato fra interessi e dividendi l'8 per cento all'anno sul valore nominale delle azioni; e tal asserzione non viene infirmata dal fatto che i dividendi non sono stati effettivamente distribuiti, imperocchè nei conti della società gli azionisti trovansi accreditati dell'ammontare dei dividendi non pagati e dei relativi interessi maturati in ragione del 5 per cento all'anno.

Dalle premesse cose risultando eccezionalmente favorevoli le condizioni che cogli atti di concessione vennero fatte alla società delle meridionali, ed avendo già il Governo usato di molta longanimità e tolleranza sia coll'accor-

darle anticipazioni, sia col non infliggere, almeno per ora, le penalità in cui la società sarebbe incorsa, sembra giusto che gli effetti della convenzione 14 ottobre 1868 vengano esaminati ed apprezzati esclusivamente sotto il punto di vista se ed in quanto possano giovare allo Stato, senza preoccuparsi della situazione della società, la quale, abbandonata a sè stessa, non resterebbe esposta che a quei sacrifici ed a quegli imbarazzi contro cui le altre società ferroviarie, assai meno favorite dallo Stato, hanno purtroppo dovuto o devono lottare.

Non sembrano poi fondati i dubbi stati messi sull'obbligo che, a senso della convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865, la società delle meridionali possa aver assunto di compiere *entro un determinato tempo* le due ferrovie da Pescara a Rieti, e da Termoli a Ponte.

L'articolo 5 della succitata convenzione è redatto nei seguenti termini :

« Le linee nuovamente concesse (cioè quella da Foggia a Napoli per Benevento, quella da Termoli all'incontro della linea da Foggia a Napoli e l'altra da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila) dovranno essere ultimate ed aperte all'esercizio entro i termini che seguono dalla data in cui la convenzione presente sarà definitivamente stipulata (il 17 giugno 1865), quando però per l'approvazione dei progetti per parte del Governo non abbia a decorrere un tempo maggiore di quattro mesi dalla data della loro presentazione. Per ogni maggiore ritardo nell'approvazione dei progetti sarà accordata alla società una corrispondente dilazione ai termini sovaccennati, a condizione però che un simile ritardo non provenga dalla necessità in cui potrebbe trovarsi il Governo di ordinarne più d'una volta la rettifica.

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

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

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

I termini stabiliti col surriportato articolo avevano dunque una decorrenza ben chiaramente stabilita, cioè dal 17 giugno 1865, e la società delle meridionali assunse l'obbligo preciso ed assoluto di aver intieramente compiuto non più tardi del 17 giugno 1870 le linee da Termoli al congiungimento con quella da Foggia a Napoli e da Pescara a Rieti.

Restava solo ammesso che i suddetti termini potessero subire un prolungamento se pel fatto del Governo l'approvazione dei progetti avesse causato una perdita di tempo maggiore di quattro mesi ; ma, salvo questo caso, i termini erano perentoriamente prefissi, e stava nella piena ed esclusiva responsabilità della società il curare la sollecita compilazione e presentazione

dei progetti, onde poter compiere la costruzione delle due strade entro lo spazio di tempo assegnato.

La presentazione e la susseguente approvazione ministeriale dei progetti di *massima* avvennero nelle seguenti epoche :

Per la linea da Termoli all'incontro di quella da Foggia a Napoli i progetti furono presentati nel 16 e nel 31 agosto 1866, e ricevettero l'approvazione ministeriale con decreto del 5 dicembre 1866 ;

Pel tronco da Pescara a Popoli il progetto di *massima* fu presentato il 20 settembre 1865 e venne approvato con decreto ministeriale del 16 novembre 1865 ;

Pel tronco da Popoli a Rieti la società presentò il progetto di *massima* nei 27 e 28 settembre 1866, ed il Ministero l'approvò con decreto del 9 gennaio 1867.

Come si vede il Ministero fu quanto si poteva essere sollecito nell'esame e nell'approvazione dei progetti di *massima*; ma la società non si curò poi della compilazione dei progetti definitivi, e questi non sono ancora stati presentati al Ministero.

Forse la società potrà far valere qualche scusa più o meno attendibile; ma sembra fuori di dubbio che l'obbligo suo resta integro, e che nell'ipotesi ad essa più favorevole non potrebbe ottenere altro che l'assoluzione dalle penalità in cui sarebbe incorsa pel ritardato adempimento dell'obbligo assunto.

Nè credesi supponibile che, onde esimersi dalla costruzione ed esercizio delle due linee in discorso, potesse e convenisse alla società di ricorrere al disposto dell'articolo 8 della succitata convenzione, il quale è del seguente tenore :

« Qualora in avvenire si frapponessero ritardi nel compimento delle sezioni di linee superiormente indicate senza giustificati motivi di forza maggiore, la società andrà soggetta ad una multa che andrà in favore del Governo. Questa multa sarà nel primo anno di ritardo, di lire duemila per cadun chilometro nella sezione nella quale avrà luogo questo ritardo, e di lire quattromila negli anni successivi.

« Nell'uno e nell'altro caso la multa sarà applicata in proporzione del ritardo e per tutta la sua durata.

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

In primo luogo non credesi che l'aver pattuito l'applicazione di una multa in caso di ritardo abbia menomato l'obbligo della società di fare ciò che ha assunto di fare, e che si possa andare all'assurda conclusione che, giuridicamente parlando, il Governo si trovi esposto ad ottenere, come conseguenza

della convenzione, non le due strade costruite ed esercitate, ma soltanto il percepimento a tempo indefinito di una multa a carico della società.

In secondo luogo poi non pare che possa convenire alla società di perdurare in un inadempimento da cui le verrebbe la privazione di un provento annuale di lire 6,314,000 che, tosto compiute le due ferrovie, percepirebbe per sovvenzioni chilometriche dal Governo, e l'onere di una multa di lire 1,232,000 per ogni anno di ritardo.

La parte essenziale della convenzione 14 ottobre 1868 è quella con cui il Governo esonera la società dall'obbligo di costruire ed esercitare le due ferrovie, una da Termoli all'incontro di quella da Napoli a Benevento, l'altra da Pescara, per Aquila, a Rieti, e la società, in corrispettivo di ciò, consente ad una diminuzione della sovvenzione chilometrica accordata colla convenzione approvata dalla legge 14 maggio 1865.

Se, non ostante l'affidamento dato per legge alle popolazioni interessate, si abbandonasse l'idea di costruire le suddette due strade ferrate, riesce evidente che lo Stato si avvantaggierebbe non solo delle sovvenzioni chilometriche che non avrebbe più a corrispondere per quelle due strade, ma bensì anche della diminuzione convenuta nelle sovvenzioni relative alle ferrovie di cui resta composta la rete meridionale. E non sarebbe d'uopo di calcoli per dimostrare che, finanziariamente parlando, la convenzione 14 ottobre 1868 riesce di molto vantaggiosa allo Stato.

Non sembra però che la questione abbia ad esser esaminata sotto questo aspetto, e che preferendo piuttosto, come più equa ed attendibile, la ipotesi che il Governo voglia l'esecuzione delle summenzionate due ferrovie, debbasi indagare quale sia l'importanza dell'onere che passerebbe a carico dello Stato sia per la costruzione, sia per l'esercizio delle medesime ferrovie, e poscia esaminare quale sia il valore del corrispettivo che, a sensi della convenzione, verrebbe prestato dalla società.

Onde calcolare, entro i limiti di una possibile approssimazione, l'entità del suaccennato onere che lo Stato assumerebbe occorreva partire da alcuni dati ipotetici. Volendo però usare della massima prudenza si è ravvisato opportuno di figurare un costo chilometrico di costruzione che ben difficilmente sarà raggiunto, e di esagerare la perdita annuale che presumibilmente s'avrà dall'esercizio.

Si è quindi supposto :

1° Che lo Stato faccia intraprendere per proprio conto la costruzione delle due ferrovie levate dalla concessione della società delle meridionali, e che spinga i lavori in modo che le dette ferrovie siano compiute entro lo stesso lasso di tempo cui si era obbligata la società ;

Che conseguentemente si trovino compiuti ed aperti all'esercizio :

Nel 1871 chilometri	30
» 1872 »	90
» 1873 »	160
» 1874 »	230
» 1875 »	308

2° Che le ferrovie vengano costruite nello stesso modo cui era obbligata la società, cioè per l'ordinario sistema di trazione, e che la spesa per la costruzione delle strade e per l'acquisto del materiale mobile ascenda in media a lire 340,000 per chilometro ;

3° Che, a coprire le spese annuali d'esercizio e di manutenzione delle strade, occorra aggiungere al prodotto dell'esercizio lire 4000 per ogni chilometro in esercizio durante il primo decennio, lire 3000 nel secondo decennio, lire 1500 nel terzo e lire 500 nel quarto decennio.

Che a partire dal 1911 il prodotto cominci a bastare per coprire le spese d'esercizio e di manutenzione, e che in seguito si abbia un avanzo attivo gradatamente crescente di anno in anno, del quale per altro non si tiene conto, lasciandolo come una eventualità a favore dello Stato.

Sulle preindicate basi si è fatto il seguente calcolo :

Calcolo presuntivo delle spese occorrenti per costruire nel sistema ordinario, entro il termine di cinque anni a partire dal 1° gennaio 1870, e per esercitare e mantenere le ferrovie da Pescara a Rieti e da Termoli a Ponte.

Anno	Spese di costruzione e di acquisto del materiale mobile	Eccedenza della spesa chilometrica sul prodotto lordo	Chilometri in esercizio	Risultato passivo dell'esercizio	Complesso annuale delle spese di costruzione e di esercizio	Anni di sconto	Ammontare al 1° gennaio 1870, applicando lo sconto dell'8 per cento
1870	10,200,000	»	»	»	10,200,000	1	9,444,180
1871	20,400,000	4,000	30	120,000	20,520,000	2	17,591,796
1872	23,800,000	4,000	90	360,000	24,160,000	3	19,178,208
1873	23,800,000	4,000	160	640,000	24,440,000	4	17,968,400
1874	26,520,000	4,000	230	920,000	27,440,000	5	18,675,664
1875	»	4,000	308	1,232,000	»	6	
1876	»	4,000	308	1,232,000	»	7	
1877	»	4,000	308	1,232,000	»	8	
1878	»	4,000	308	1,232,000	»	9	3,876,185
1879	»	4,000	308	1,232,000	»	10	
1880	»	4,000	308	1,232,000	»	11	
1881	»	3,000	308	924,000	»	12	
1882	»	3,000	308	924,000	»	13	
1883	»	3,000	308	924,000	»	14	
1884	»	3,000	308	924,000	»	15	
1885	»	3,000	308	924,000	»	16	
1886	»	3,000	308	924,000	»	17	2,659,123
1887	»	3,000	308	924,000	»	18	
1888	»	3,000	308	924,000	»	19	
1889	»	3,000	308	924,000	»	20	
1890	»	3,000	308	924,000	»	21	
<i>Da riportarsi . . .</i>							L. 89,388,556

Segue **Calcolo presuntivo** delle spese occorrenti per costruire nel sistema ordinario, entro il termine di cinque anni a partire dal 1° gennaio 1870, e per esercitare e mantenere le ferrovie da Pescara a Rieti e da Termoli a Ponte.

Anno	Spese di costruzione e di acquisto del materiale mobile	Eccedenza della spesa chilometrica sul prodotto lordo	Chilometri in esercizio	Risultato passivo dell'esercizio	Complesso annuale delle spese di costruzione e di esercizio	Anni di sconto	Ammontare al 1° gennaio 1870, applicando lo sconto dell'8 per cento
					<i>Riporto</i>	. . .	89,388,556
1891	»	1500	308	462,000	»	22	
1892	»	1500	308	462,000	»	23	
1893	»	1500	308	462,000	»	24	
1894	»	1500	308	462,000	»	25	
1895	»	1500	308	462,000	»	26	
1896	»	1500	308	462,000	»	27	615,844
1897	»	1500	308	462,000	»	28	
1898	»	1500	308	462,000	»	29	
1899	»	1500	308	462,000	»	30	
1900	»	1500	308	462,000	»	31	
1901	»	500	308	154,000	»	32	
1902	»	500	308	154,000	»	33	
1903	»	500	308	154,000	»	34	
1904	»	500	308	154,000	»	35	
1905	»	500	308	154,000	»	36	
1906	»	500	308	154,000	»	37	95,085
1907	»	500	308	154,000	»	38	
1908	»	500	308	154,000	»	39	
1909	»	500	308	154,000	»	40	
1910	»	500	308	184,000	»	41	
Totale . . . L.							90,099,485

D'altra parte si doveva calcolare l'ammontare presuntivo del compenso che lo Stato può ritrarre dalle diminuzioni nella sovvenzione chilometrica annuale pattuite coll'articolo 6 della convenzione 14 ottobre 1868.

Anche qui occorre di fare diverse ipotesi, alcune delle quali in correlazione a quelle già fatte per il calcolo relativo all'onere che assumerebbe lo Stato; e quindi si è supposto:

1° Che, mantenuta nei suoi effetti la convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865, la società delle meridionali abbia a costruire le summenzionate due ferrovie nei cinque anni dal 1870 al 1874 inclusivi, e che i lavori siano condotti per modo da avere in esercizio nel

1871	chilometri	30
1872	»	90
1873	»	160
1874	»	230
1875	»	308

2° Che il prodotto lordo chilometrico delle suddette due linee sia nel

1871 di	L.	3000
1872 »	»	3300
1873 »	»	3500
1874 »	»	3700
1875 »	»	3900

3° Che prendendo come punto di partenza i prodotti lordi chilometrici effettivamente avuti dalla società negli anni 1867-68, il prodotto lordo chilometrico pel 1869 sia di L. 10,000.

Che nel 1870 si abbia un aumento del 2 per cento.

Che negli anni 1871, 1872, 1873, 1874 e 1875 continui l'aumento annuale del 2 per cento, ma che questi prodotti chilometrici abbiano da combinarsi, in ragione composta, coi prodotti chilometrici qui sopra supposti per le due linee da Pescara a Rieti e da Termoli a Ponte.

Che dal 1876 al 1880 inclusivi, per l'influenza delle suddette due linee, il prodotto chilometrico aumenti soltanto dell'1 per cento all'anno.

Che dal 1881 l'aumento torni ad essere del 2 per cento all'anno sino al 1889, in cui il prodotto lordo chilometrico raggiungerebbe le L. 15,000.

Che dal 1900 in avanti l'aumento annuale si riduca all'1 1/2 per cento all'anno sino a raggiungere nel 1919 un prodotto chilometrico di L. 20,000.

Che dal 1920 in avanti l'aumento annuale non sia che dell'1 per cento sino ad arrivare nel 1941 al prodotto lordo chilometrico di L. 25,000.

E che dal 1942 sino al termine della concessione, l'aumento annuale sia del 1/2 per cento.

Pel caso poi che, attuando la convenzione del 14 ottobre 1868, la società

venga dispensata dalla costruzione delle due linee da Pescara a Rieti e da Termoli a Ponte, si è analogamente supposto:

1° Che mantenuto fermo per l'anno 1869 il prodotto lordo chilometrico di L. 10,000, questo aumenti di anno in anno del 2 per cento sino a raggiungere nel 1890 le L. 15,000;

2° Che dal 1891 in avanti l'aumento annuale sia dell' 1 1/2 per cento sino al 1909, epoca in cui il prodotto chilometrico arriverebbe alle L. 20,000;

3° Che dal 1910 in poi l'aumento annuale si riduca all' 1 per cento sino al 1931, in cui il prodotto raggiungerebbe le L. 25,000;

4° E che dal 1932 sino al termine della concessione il prodotto lordo chilometrico aumenti annualmente del 1/2 per cento.

In base alle preindicate supposizioni è stato redatto il seguente calcolo comparativo. E qui torna acconcio il far osservare che essendo analoga la scala di aumento annuale di prodotto lordo chilometrico adottata sia per l'uno, sia per l'altro caso, e procedendosi per via di differenze, se si volesse anco variare la scala di aumento, ciò non produrrebbe che lieve o fors'anco trascurabile differenza nel risultato finale del calcolo, tanto più che le maggiori variazioni nella scala colpirebbero gli anni remoti, e le conseguenti modificazioni nel calcolo riportate al 1° gennaio 1870 a ben poco ammonterebbero, in causa del forte sconto cui sarebbero sottoposte.

CALCOLO PRESUNTIVO

dell'ammontare della sovvenzione governativa

PER LE LINEE

NELLE PROVINCIE MERIDIONALI

Calcolo presuntivo dell'ammontare della sovvenzione governativa per

Stando alla Convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865

Anno	Prodotto lordo chilometrico	Sovvenzione chilometrica	Complesso della sovvenzione e dell'annualità fissa di lire 500 per chilometro	Chilometri in esercizio	Ammontare annuale della sovvenzione e dell'annualità
1867.....	8,118	22,000	22,500	1034	»
1868.....	8,906	22,000	22,500	1171	»
1869.....	10,000	18,500	19,000	1260	23,940,000
1870.....	10,200	18,400	18,900	1285	24,286,500
1871.....	10,167	18,417	18,917	1315	24,875,855
1872.....	10,133	18,434	18,934	1375	26,034,250
1873.....	10,013	18,494	18,994	1445	27,446,330
1874.....	9,926	18,537	19,037	1515	28,841,055
1875.....	9,837	18,582	19,082	1593	30,397,626
1876.....	9,935	18,533	19,033	1593	30,319,569
1877.....	10,034	18,483	18,983	»	30,239,919
1878.....	10,134	18,433	18,933	»	30,160,269
1879.....	10,235	18,383	18,883	»	30,080,619
1880.....	10,337	18,332	18,832	»	29,999,376
1881.....	10,543	18,229	18,729	»	29,835,297
1882.....	10,753	18,124	18,624	»	29,668,032
1883.....	10,967	18,017	18,517	»	29,497,581
1884.....	11,186	17,907	18,407	»	29,322,851
1885.....	11,410	17,795	18,295	»	29,143,935
1886.....	11,638	17,681	18,181	»	28,962,333
1887.....	11,871	17,565	18,065	»	28,777,545
1888.....	12,108	17,446	17,946	»	28,587,978
1889.....	12,350	17,325	17,825	»	28,395,225
1890.....	12,597	17,202	17,702	»	28,199,286
1891.....	12,849	17,076	17,576	»	27,998,568
1892.....	13,106	16,947	17,447	»	27,793,071

le linee nelle provincie Meridionali						Differenza a vantaggio dello Stato colla convenzione 14 ottobre 1868		
Attuando la nuova Convenzione 14 ottobre 1868								
ANNO	Prodotto lordo chilometrico	Sovvenzione chilo- metrica	Complesso della sovvenzione e della annualità fissa di lire 500	Chilometri in esercizio	Ammontare annuale della sovvenzione e dell'annualità	Differenza fra gli ammontari delle sovvenzioni	Anni di sconto	Ammontare al 1° gennaio 1870 applicando lo sconto dell'8 per 100
1867	8,118	22,000	22,500	1084	»	»	»	»
1868	8,906	22,000	22,500	1171	»	»	»	»
1869	10,000	17,500	18,000	1260	22,680,000	1,260,000	»	1,260,000
1870	10,200	16,900	17,400	1285	22,859,000	1,927,500	1	1,784,672
1871	10,404	16,298	16,798	1285	21,585,480	3,290,425	2	2,820,881
1872	10,612	16,194	16,694	»	21,451,790	4,582,460	3	3,637,557
1873	10,824	16,098	16,598	»	21,328,480	6,117,900	4	4,496,657
1874	11,040	15,980	16,480	»	21,176,800	7,664,255	5	5,216,292
1875	11,260	15,870	16,370	»	21,035,450	9,362,176	6	5,900,048
1876	11,485	15,758	16,258	»	20,891,580	9,428,039	7	5,501,261
1877	11,714	15,648	16,148	»	20,748,755	9,496,164	8	5,130,777
1878	11,948	15,526	16,026	»	20,593,410	9,566,859	9	4,785,848
1879	12,187	15,407	15,907	»	20,440,495	9,640,124	10	4,465,305
1880	12,430	15,285	15,785	»	20,288,725	9,715,651	11	4,167,048
1881	12,678	15,161	15,661	»	20,124,385	9,710,912	12	3,856,208
1882	12,931	15,035	15,535	»	19,962,475	9,705,557	13	3,568,788
1883	13,190	14,905	15,405	»	19,795,425	9,702,156	14	3,303,584
1884	13,454	14,778	15,278	»	19,625,805	9,696,546	15	3,056,851
1885	13,723	14,639	15,139	»	19,453,615	9,690,320	16	2,828,604
1886	13,997	14,502	15,002	»	19,277,570	9,684,768	17	2,617,791
1887	14,277	14,362	14,862	»	19,097,670	9,679,875	18	2,421,905
1888	14,562	14,219	14,719	»	18,918,915	9,674,063	19	2,241,480
1889	14,853	14,074	14,574	»	18,727,590	9,667,685	20	2,073,708
1890	15,150	13,850	14,350	»	18,439,750	9,759,586	21	1,989,220
1891	15,376	13,624	14,124	»	18,149,840	9,849,228	22	1,811,278
1892	15,607	13,393	13,893	»	17,852,505	9,940,566	23	1,692,878
<i>Da riportarsi . . . L.</i>								80,577,561

Calcolo presuntivo dell'ammontare della sovvenzione governativa per

Stando alla Convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865

Anno	Prodotto lordo chilometrico	Sovvenzione chilometrica	Complesso della sovvenzione e dell'annualità fissa di lire 500 per chilometro	Chilometri in esercizio	Ammontare annuale della sovvenzione e dell'annualità
1893.....	13,368	16,816	17,316	1593	27,584,388
1894.....	13,635	16,683	17,183	>	27,372,519
1895.....	13,908	16,546	17,046	>	27,154,278
1896.....	14,186	16,407	16,907	>	26,932,851
1897.....	14,470	16,265	16,765	>	26,706,645
1898.....	14,759	16,120	16,620	>	26,475,660
1899.....	15,054	15,946	16,446	>	26,198,478
1900.....	15,279	15,721	16,221	>	25,840,053
1901.....	15,508	15,492	15,992	>	25,475,256
1902.....	15,740	15,260	15,760	>	25,105,680
1903.....	15,975	15,025	15,525	>	24,731,325
1904.....	16,215	14,785	15,285	>	24,349,005
1905.....	16,458	14,542	15,042	>	23,961,906
1906.....	16,705	14,295	14,795	>	23,568,435
1907.....	16,956	14,044	14,544	>	23,168,592
1908.....	17,210	13,790	14,290	>	22,763,970
1909.....	17,468	13,532	14,032	>	22,352,976
1910.....	17,729	13,271	13,771	>	21,937,203
1911.....	17,994	13,006	13,506	>	21,515,058
1912.....	18,264	12,736	13,236	>	21,084,948
1913.....	18,538	12,462	12,962	>	20,648,466
1914.....	18,815	12,185	12,685	>	20,207,205
1915.....	19,097	11,903	12,403	>	19,757,979
1916.....	19,383	11,617	12,117	>	19,302,381
1917.....	19,674	11,326	11,826	>	18,838,818

le linee nelle provincie Meridionali

Differenza a vantaggio dello Stato
colla
convenzione 14 ottobre 1868

Attuando la nuova Convenzione 14 ottobre 1868

Anno	Prodotto lordo chilometrico	Sovvenzione chilo- metrica	Complesso della sovvenzione e della annualità fissa di lire 500	Chilometri in esercizio	Ammontare annuale della sovvenzione e dell'annualità	Differenza fra gli ammontari delle sovvenzioni	Anni di sconto	Ammontare al 1° gennaio 1870 applicando lo sconto dell'8 per 100
						<i>Riporto...</i>	.....	80,577,561
1893	15,841	13,159	13,659	1285	17,551,815	10,032,573	24	1,582,137
1894	16,078	12,922	13,422	>	17,247,270	10,125,249	25	1,478,286
1895	16,319	12,681	13,181	>	16,987,585	10,216,693	26	1,381,297
1896	16,563	12,437	12,987	>	16,624,045	10,308,806	27	1,290,663
1897	16,812	12,188	12,688	>	16,304,080	10,402,565	28	1,205,657
1898	17,064	11,936	12,436	>	15,980,260	10,495,400	29	1,126,156
1899	17,320	11,680	12,180	>	15,651,300	10,547,178	30	1,048,389
1900	17,579	11,421	11,921	>	15,318,485	10,521,568	31	967,984
1901	17,843	11,157	11,657	>	14,979,245	10,496,011	32	894,260
1902	18,110	10,890	11,390	>	14,636,150	10,469,530	33	826,046
1903	18,381	10,619	11,119	>	14,287,915	10,443,410	34	762,369
1904	18,657	10,343	10,843	>	13,933,255	10,415,750	35	704,105
1905	18,937	10,063	10,563	>	13,573,455	10,388,451	36	650,317
1906	19,220	9,780	10,280	>	13,209,800	10,358,635	37	600,801
1907	19,508	9,492	9,992	>	12,839,720	10,328,872	38	554,660
1908	19,800	9,200	9,700	>	12,464,500	10,299,470	39	511,884
1909	20,097	8,903	9,403	>	12,082,855	10,270,121	40	472,426
1910	20,298	8,702	9,202	>	11,824,570	10,112,633	41	430,798
1911	20,501	8,499	8,999	>	11,563,715	9,951,343	42	393,078
1912	20,706	8,294	8,794	>	11,300,290	9,784,658	43	357,140
1913	20,913	8,087	8,587	>	11,034,295	9,614,171	44	324,959
1914	21,122	7,878	8,378	>	10,765,730	9,441,475	45	295,518
1915	21,333	7,667	8,167	>	10,494,595	9,263,334	46	268,638
1916	21,546	7,454	7,954	>	10,220,890	9,081,491	47	244,292
1917	21,761	7,239	7,739	>	9,944,615	8,894,208	48	221,466
<i>Da riportarsi . . . L.</i>								99,170,887

Calcolo presuntivo dell'ammontare della sovvenzione governativa per

Stando alla Convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865

Anno	Prodotto lordo chilometrico	Sovvenzione chilometrica	Complesso della sovvenzione e dell'annualità fissa di lire 500 per chilometro	Chilometri in esercizio	Ammontare annuale della sovvenzione e dell'annualità
1918.....	19,969	11,031	11,531	1593	18,368,883
1919.....	20,269	10,731	11,231	>	17,890,983
1920.....	20,472	10,528	11,028	>	17,567,604
1921.....	20,677	10,323	10,823	>	17,241,039
1922.....	20,884	10,116	10,616	>	16,911,288
1923.....	21,093	9,907	10,407	>	16,578,351
1924.....	21,304	9,696	10,196	>	16,242,228
1925.....	21,517	9,483	9,983	>	15,902,919
1926.....	21,732	9,268	9,768	>	15,560,424
1927.....	21,949	9,051	9,551	>	15,214,743
1928.....	22,168	8,832	9,332	>	14,865,876
1929.....	22,390	8,610	9,110	>	14,512,230
1930.....	22,614	8,386	8,886	>	14,155,398
1931.....	22,840	8,160	8,660	>	13,795,380
1932.....	23,068	7,932	8,432	>	13,432,176
1933.....	23,299	7,701	8,201	>	13,064,193
1934.....	23,532	7,468	7,968	>	12,693,024
1935.....	23,767	7,233	7,733	>	12,318,669
1936.....	24,005	6,995	7,495	>	11,939,535
1937.....	24,245	6,755	7,255	>	11,557,215
1938.....	24,487	6,513	7,013	>	11,171,709
1939.....	24,732	6,268	6,768	>	10,781,424
1940.....	24,979	6,021	6,521	>	10,387,953
1941.....	25,229	5,771	6,271	>	9,989,703
1942.....	25,855	5,645	6,145	>	9,788,985

le linee nelle provincie Meridionali

Attuando la nuova Convenzione 14 ottobre 1868

Differenza a vantaggio dello Stato

colla
convenzione 14 ottobre 1868

Anno	Attuando la nuova Convenzione 14 ottobre 1868					Differenza a vantaggio dello Stato colla convenzione 14 ottobre 1868		
	Prodotto lordo chilometrico	Sovvenzione chilo- metrica	Complesso della sovvenzione e della annualità fissa di lire 500	Chilometri in esercizio	Ammontare annuale della sovvenzione e dell'annualità	Differenza fra gli ammontari delle sovvenzioni	Anni di sconto	Ammontare al 1° gennaio 1870 applicando lo sconto dell'8 per 100
						<i>Riporto...</i>	.....	99,170,887
1918	21,979	7,021	7,521	1285	9,664,485	8,704,398	49	200,201
1919	22,199	6,801	7,301	>	9,381,785	8,509,198	50	181,246
1920	22,421	6,579	7,179	>	9,225,015	8,342,589	51	164,349
1921	22,645	6,355	6,855	>	8,808,675	8,492,364	52	154,312
1922	22,871	6,129	6,629	>	8,518,265	8,393,023	53	141,842
1923	23,100	5,900	6,400	>	8,224,000	8,354,351	54	131,163
1924	23,331	5,669	6,169	>	7,927,165	8,315,063	55	120,568
1925	23,564	5,436	5,986	>	7,627,760	8,275,159	56	110,887
1926	23,800	5,200	5,700	>	7,324,500	8,235,924	57	102,125
1927	24,038	4,962	5,462	>	7,018,670	8,196,073	58	94,255
1928	24,278	4,722	5,222	>	6,710,270	8,155,606	59	87,265
1929	24,521	4,479	4,979	>	6,398,015	8,114,215	60	80,331
1930	24,766	4,234	4,734	>	6,083,190	8,072,208	61	73,457
1931	25,014	3,986	4,486	>	5,764,510	8,030,370	62	68,262
1932	25,139	3,861	4,361	>	5,603,885	7,828,291	63	61,061
1933	25,264	3,736	4,236	>	5,443,260	7,620,933	64	55,633
1934	25,390	3,610	4,110	>	5,281,850	7,411,674	65	49,658
1935	25,517	3,483	3,983	>	5,118,155	7,200,514	66	44,643
1936	25,644	3,356	3,856	>	4,954,960	6,984,575	67	40,511
1937	25,772	3,228	3,728	>	4,790,480	6,766,735	68	35,864
1938	25,901	3,099	3,599	>	4,624,715	6,546,994	69	32,080
1939	26,030	2,970	3,470	>	4,458,950	6,322,474	70	29,083
1940	26,160	2,840	3,340	>	4,291,900	6,096,053	71	25,603
1941	26,290	2,710	3,210	>	4,124,850	5,864,853	72	22,873
1942	26,421	2,579	3,079	>	3,956,515	5,832,470	73	20,997

Da riportarsi . . . L. 101,299,156

Calcolo presuntivo dell'ammontare della sovvenzione governativa per

Stando alla Convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865

Anno	Predetto lordo chilometrico	Sovvenzione chilometrica	Complesso della sovvenzione e dell'annualità fissa di lire 500 per chilometro	Chilometri in esercizio	Ammontare annuale della sovvenzione e dell'annualità
1943.....	25,481	5,519	6,019	1593	9,588,267
1944.....	25,608	5,392	5,892	»	9,385,956
1945.....	25,736	5,264	5,764	»	9,182,052
1946.....	25,864	5,136	5,636	»	8,978,148
1947.....	25,993	5,007	5,507	»	8,772,651
1948.....	26,123	4,877	5,377	»	8,565,561
1949.....	26,253	4,747	5,247	»	8,358,471
1950.....	26,384	4,616	5,116	»	8,149,788
1951.....	26,516	4,484	4,984	»	7,939,512
1952.....	26,648	4,352	4,852	»	7,729,236
1953.....	26,781	4,219	4,719	»	7,517,367
1954.....	26,915	4,085	4,585	»	7,303,905
1955.....	27,049	3,951	4,451	»	7,090,443
1956.....	27,184	3,816	4,316	»	6,875,388
1957.....	27,320	3,680	4,180	»	6,658,740
1958.....	27,456	3,544	4,044	»	6,442,092
1959.....	27,593	3,407	3,907	»	6,223,851
1960.....	27,731	3,269	3,769	»	6,004,017
1961.....	27,869	3,131	3,631	»	5,784,188
1962.....	28,008	2,992	3,492	»	5,562,756
1963.....	28,148	2,852	3,352	»	5,339,736
1964.....	28,288	2,712	3,212	»	5,116,716
1965.....	28,429	2,571	3,071	»	4,892,103
1966.....	28,571	2,429	2,929	»	4,665,897

le linee nelle provincie Meridionali

Differenza a vantaggio dello Stato
colla
convenzione 14 ottobre 1868

Attuando la nuova Convenzione 14 ottobre 1868

ANNO	Prodotto lordo chilometrico	Sovvenzione chilo- metrica	Complesso della sovvenzione e della annualità fissa di lire 500	Chilometri in esercizio	Ammontare annuale della sovvenzione e dell'annualità	Differenza a vantaggio dello Stato colla convenzione 14 ottobre 1868		
						Differenza fra gli ammontari delle sovvenzioni	Anni di sconto	Ammontare al 1° gennaio 1870 applicando lo sconto dell'8 per 100
						<i>Riporto . . .</i>	<i>.....</i>	101,299,156
1943	26,553	2,447	2,947	1285	3,786,895	5,801,372	74	19,725
1944	26,685	2,315	2,815	>	3,617,275	5,768,681	75	17,883
1945	26,818	2,182	2,682	>	3,446,370	5,735,682	76	16,633
1946	26,952	2,048	2,548	>	3,274,180	5,703,968	77	15,401
1947	27,086	1,914	2,414	>	3,101,990	5,670,661	78	14,177
1948	27,221	1,779	2,279	>	2,928,515	5,637,046	79	12,965
1949	27,357	1,643	2,143	>	2,753,755	5,604,716	80	11,770
1950	27,493	1,507	2,007	>	2,578,995	5,570,793	81	11,142
1951	27,630	1,370	1,870	>	2,402,950	5,536,562	82	9,966
1952	27,768	1,232	1,732	>	2,225,620	5,503,616	83	9,356
1953	27,907	1,093	1,593	>	2,047,005	5,470,362	84	8,753
1954	28,046	954	1,454	>	1,868,390	5,435,515	85	7,610
1955	28,186	814	1,314	>	1,688,490	5,401,953	86	7,023
1956	28,327	673	1,173	>	1,507,303	5,368,083	87	6,442
1957	28,468	532	1,032	>	1,326,120	5,332,620	88	5,866
1958	28,610	390	890	>	1,143,650	5,298,442	89	5,616
1959	28,753	247	747	>	959,895	5,263,956	90	5,159
1960	28,896	104	604	>	776,140	5,227,877	91	4,757
1961	29,040	>	460	>	591,100	5,193,083	92	4,362
1962	29,185	>	315	>	404,775	5,157,981	93	4,023
1963	29,331	>	169	>	217,165	5,122,571	94	3,688
1964	29,477	>	23	>	29,555	5,087,161	95	3,408
1965	29,624	>	rimborso 124	>	159,340	5,051,443	96	3,132
1966	29,772	>	d.° 272	>	349,520	5,015,417	97	2,859
						Totale . . . L.		101,510,872

Dai precedenti due calcoli apparisce che l'onere cui si sottoporrebbe lo Stato, facendo costruire ed esercitare per proprio conto le due linee da Pescara a Rieti e da Termoli al Ponte, può essere rappresentato da una somma capitale di lire 90,099,485, pagabile al 1° gennaio 1870, ed il risparmio che lo Stato medesimo conseguirebbe nelle sovvenzioni chilometriche può essere rappresentato da una somma capitale di lire 101,510,872, egualmente pagabile al 1° gennaio 1870, quindi lo Stato avrà un vantaggio valutabile in lire 11,411,387; e ciò, come si disse, nelle ipotesi le più sfavorevoli allo Stato.

Che se il Governo, senza mancare agli affidamenti dati alle popolazioni cui interessa l'attivazione di quelle due ferrovie, volesse soltanto rallentare di alquanto l'esecuzione dei lavori, impiegandovi, per esempio, otto anni invece di cinque, a datare dal 1° gennaio 1870, l'accennato vantaggio dello Stato crescerebbe di molto, come lo dimostra il seguente calcolo:

Calcolo presuntivo delle spese occorrenti per costruire nel sistema ordinario, entro il termine di otto anni a partire dal 1° gennaio 1870, e per esercitare e mantenere le strade ferrate da Pescara a Rieti e da Termoli a Ponte.

Anno	Spese di costruzione e di acquisto del materiale mobile	Eccedenza della spesa chilometrica sul prodotto lordo	Chilometri in esercizio	Risultato passivo dell'esercizio	Complesso annuale delle spese di costruzione e di esercizio	Anni di sconto	Ammontare al 1° gennaio 1870, applicando lo sconto dell'8 per cento
1870	6,800,000	»	»	»	6,800,000	1	6,296,120
1871	13,600,000	4,000	20	80,000	13,680,000	2	11,727,864
1 72	13,600,000	4,000	60	240,000	13,840,000	3	10,986,192
1873	13,600,000	4,000	100	400,000	14,000,000	4	10,290,000
1874	13,600,000	4,000	140	560,000	14,160,000	5	9,637,296
1875	13,600,000	4,000	180	720,000	14,320,000	6	9,024,464
1876	13,600,000	4,000	220	880,000	14,480,000	7	8,449,080
1877	16,320,000	4,000	260	1,040,000	17,360,000	8	9,379,608
1878	»	4,000	3 8	1,232,000	»	9	2,659,128
1879	»	4,000	308	1,232,000	»	10	
1880	»	4,000	308	1,232,000	»	11	
1881	»	3,000	308	924,000	»	12	
1882	»	3,000	308	924,000	»	13	
1883	»	3,000	308	924,000	»	14	
1884	»	3,000	308	924,000	»	15	
1885	»	3,000	308	924,000	»	16	
1886	»	3,000	308	924,000	»	17	
1887	»	3,000	308	924,000	»	18	
1888	»	3,000	308	924,000	»	19	
1889	»	3,000	308	924,000	»	20	
1890	»	3,000	308	924,000	»	21	

Da riportarsi . . . L. 80,165,092

Segue **Calcolo presuntivo** delle spese occorrenti per costruire nel sistema ordinario, entro il termine di otto anni a partire dal 1° gennaio 1870, e per esercitare e mantenere le strade ferrate da Pescara a Rieti e da Termoli a Ponte.

Anno	Spese di costruzione e di acquisto del materiale mobile	Eccedenza della spesa chilometrica sul prodotto lordo	Chilometri in esercizio	Risultato passivo dell'esercizio	Complesso annuale delle spese di costruzione e di esercizio	Anni di sconto	Ammontare al 1° gennaio 1870, applicando lo sconto dell'8 per cento
					<i>Riporto</i>	80,165,092
1891	»	1,500	308	462,000	»	22	615,844
1892	»	1,500	308	462,000	»	23	
1893	»	1,500	308	462,000	»	24	
1894	»	1,500	308	462,000	»	25	
1895	»	1,500	308	462,000	»	26	
1896	»	1,500	308	462,000	»	27	
1897	»	1,500	308	462,000	»	28	
1898	»	1,500	308	462,000	»	29	
1899	»	1,500	308	462,000	»	30	
1900	»	1,500	308	462,000	»	31	
1901	»	500	308	154,000	»	32	95,085
1902	»	500	308	154,000	»	33	
1903	»	500	308	154,000	»	34	
1904	»	500	308	154,000	»	35	
1905	»	500	308	154,000	»	36	
1906	»	500	308	154,000	»	37	
1907	»	500	308	154,000	»	38	
1908	»	500	308	154,000	»	39	
1909	»	500	308	154,000	»	40	
1910	»	500	308	154,000	»	41	
Totale . . . L.								80,876,021

Risultando dal precedente calcolo che l'onere da assumersi dallo Stato sarebbe rappresentato da una somma di lire 80,876,021 pagabile al 1° gennaio 1870, poichè il corrispettivo che troverebbe nella diminuzione delle sovvenzioni sarebbe sempre delle già calcolate lire 101,510,872, ne consegue che il vantaggio dello Stato si eleverebbe a lire 20,634,851, soltanto che il Governo impiegasse otto anni invece di cinque nella costruzione per proprio conto delle due ferrovie da Pescara a Rieti e da Termoli a Ponte.

Un vantaggio di circa undici milioni e mezzo, estendibile facilmente sino a circa venti milioni e mezzo, non è certamente cosa cui convenga rinunciare, e manifestamente si vede che un tale vantaggio, quasi sorprendente, è reso possibile dalla enormità delle sovvenzioni chilometriche accordate alla società delle meridionali.

Ma il Governo, spinto dal desiderio di procurare alle finanze dello Stato un vantaggio ancor maggiore, nel presentare al Parlamento la convenzione 14 ottobre 1868 manifestava il suo intendimento di minorare la spesa di costruzione delle summentovate due strade ferrate mediante l'applicazione, nei tronchi più difficili, di un sistema eccezionale di trazione, come ad esempio quello di Fell o di Agudio, che permettesse l'adottare forti pendenze e curve di breve raggio.

Ed a questo divisamento del Ministero si associava in massima il Consiglio superiore dei lavori pubblici, quando, chiamato ad esaminare diversi tracciati proposti per la ferrovia da San Severino ad Avellino, con voto emesso in adunanza generale del 24 febbraio del corrente anno 1869 si pronunciava nei seguenti termini:

« Considerando d'altra parte che per accelerare quanto più sia possibile
 « l'apertura di una ferrovia che conduca ad Avellino, la quale è altamente
 « reclamata da quelle popolazioni, profittando dei chilometri 13,366, nei
 « quali sono eseguiti molti importanti lavori, e per procurare altresì di sod-
 « disfare a tale bisogno col maggiore conseguibile risparmio di spesa, sarebbe
 « d'uopo evitare le gallerie e le grandi costruzioni murali, adottando forti
 « pendenze e curve di breve raggio, e quindi converrebbe applicare il sistema
 « Fell di cui si è già fatta esperienza, e che è in esercizio sul Moncenisio,
 « per la quale applicazione presentano eguali facilità tanto le pendici di
 « Turci quanto quelle di Ospedale, sulle quali la neve si eleva poco ed ha
 « breve durata. »

E dopo ciò il suddetto Consiglio concludeva col proporre, per economia di spesa, l'adozione del sistema Fell o di altro analogo di cui venisse convalidata dall'esperienza la convenienza dell'attuazione.

Grave e difficile assai è l'argomento, tanto più che ancor troppo scarsi ed incerti sono gl'insegnamenti dati dall'esperienza sui nuovi sistemi ecce-

zionali di trazione. Ma la cosa merita certamente di essere attentamente studiata tanto sotto il rapporto della spesa di costruzione della strada, quanto sotto i rapporti della spesa di esercizio e di manutenzione e della sicurezza e convenienza del pubblico servizio; e reputasi temerità quella di voler risolvere la questione *a priori* e senza la guida di speciali studi diligentemente preparati.

Colla convenzione del 14 ottobre 1868 il Governo non si vincola punto in quanto al sistema che sarà per adottare per le due ferrovie in discorso, e soltanto si riserva la facoltà di farle esercitare a determinate condizioni dalla società delle meridionali.

Volendo però fare sin d'ora qualche calcolo approssimativo sui risultati finanziari che lo Stato potrebbe ottenere dall'applicazione di un sistema eccezionale di trazione, si può avere qualche lume da alcuni dati che sono stati comunicati intorno alla ferrovia sistema Fell che valica il Cenisio.

La composizione ed il peso dei treni che percorrono la ferrovia Fell sono come segue:

Treno di viaggiatori.

Due vetture a tre assi a 5500 chilogrammi l'una	Chilogr.	11,000
Un bagagliaio a tre assi	»	4,600
Cinquantadue persone, comprese quattro di servizio, a chilogrammi 75	»	3,900
Peso dei bagagli e delle merci a grande velocità	»	4,500
Totale	Chilogr.	<u>24,000</u>

Treno-merci.

Quattro carri a due assi a chilogrammi 2200 l'uno	Chilogr.	8,800
Carico a 4000 per ciascuno	»	16,000
Totale	Chilogr.	<u>24,800</u>

Peso della macchina.

Macchina vuota	Chilogr.	18,597
Acqua della caldaia	»	1,500
Acqua dei serbatoi	»	2,370
Carbone	»	1,000
Peso della macchina in servizio	Chilogr.	<u>23,467</u>

Le nuove macchine peseranno 25,000 chilogrammi.

Carbone bruciato per chilometro, chilogrammi 23 40.

Acqua vaporizzata litri 205.

Carbone bruciato per ogni ora e per ogni decimetro quadrato di grata, chilogrammi 2,77.

Acqua vaporizzata per ogni chilogrammo di carbone, chilogrammi 8 76.

Velocità di ascensione dei treni, undici chilometri all'ora.

Le spese di trazione, comprese anche tutte le riparazioni delle macchine e dei veicoli, sono state:

Nel mese di gennaio 1869, lire 3,255 per ogni convoglio-chilometro.

Id. di febbraio 1869, lire 3,261 Id.

Id. di marzo 1869, lire 3,653 Id.

Id. di aprile 1869, lire 3,300 Id.

Media, lire 3,367 per ogni convoglio-chilometro.

All'oggetto di applicare prudentemente i surriportati elementi alle due ferrovie da Pescara a Rieti e da Termoli a Ponte, si suppone:

1° Che giornalmente si facciano, su tutta la lunghezza delle due linee, quattro corse fra andata e ritorno;

2° Che la composizione ed il peso dei treni e le locomotive sieno uguali a quelle usate sulla ferrovia del Cenisio;

3° Che, quantunque nella ferrovia del Cenisio si abbiano pendenze di oltre all'8 per cento, e nelle due ferrovie suddette le pendenze maggiori probabilmente non arriveranno al 6 per cento, tuttavia la resistenza del convoglio sia la stessa, e perciò le spese di trazione siano anch'esse le medesime;

4° Che, contro ogni probabilità, si abbia da applicare il sistema eccezionale di trazione sull'intera lunghezza delle due ferrovie, mentre è quasi certo che potrà invece limitarsi ai tronchi più difficili, e che nel resto si potrà, con modica spesa di costruzione, fare la strada adattata al sistema ordinario di trazione;

5° Che la spesa di trazione non diminuisca nel caso che il carico del treno non arrivi a quello ritenuto pel convoglio normale.

Sulla base delle suindicate supposizioni, la spesa giornaliera di trazione per ogni chilometro risulta di lire $3,367 \times 4 = 13,468$, e quindi la spesa annuale di trazione sarà di lire $13,468 \times 365 = 4915\ 82$ per chilometro.

Scegliendo fra le ferrovie italiane quelle che, col sistema ordinario, hanno avuto nel 1868 la minore spesa chilometrica di trazione, si trova che la rete centrale della società delle romane ha avuto la seguente spesa:

Per trazione, in media, sopra chilometri 216 L. 1,198 81

Per mantenimento del materiale mobile » 491 37

Sommano . . . L. 1,690 18

Dal confronto di questa spesa con quella più sopra calcolata in lire

4915 82 ne viene che, col sistema eccezionale, si avrebbe per la trazione una maggiore spesa chilometrica di lire 3225 64.

Supposto che per la manutenzione delle strade la spesa annuale chilometrica superi di lire 800 quella che si avrebbe quando le strade fossero costruite nel sistema ordinario; e supposto ancora che per l'applicazione del sistema Fell o di altro analogo si abbia a pagare all'inventore un premio, per una volta tanto, di lire 5000 per chilometro, locchè, in ragione dell'8 per cento, costituirebbe un onere annuale di lire 400, ne risulterà che l'esercizio col sistema eccezionale supererà quello col sistema ordinario per lire 3225 64 più 800 più 400 = 4425 64 lire al chilometro.

Ora, il costo medio chilometrico per la costruzione nel sistema ordinario e per l'acquisto del materiale mobile delle due ferrovie da Pescara a Rieti e da Termoli a Ponte è stato supposto, nei precedenti calcoli, di lire 340,000. Si ritiene difficile che la spesa media chilometrica per la costruzione delle stesse linee nel sistema eccezionale di trazione, e per l'acquisto del materiale mobile possa arrivare a lire 200,000; ma quand'anche si adotti questa cifra si avrà sempre un risparmio di circa lire 140,000, che, in ragione dell'8 per cento all'anno, equivale al risparmio di una spesa annuale di lire 11,200 per ogni chilometro. Quindi coll'applicazione del sistema eccezionale di trazione, se da un lato si avrà una maggiore spesa di lire 4,425 64, dall'altro lato si consegnerà un risparmio di lire 11,200, e perciò in definitiva un vantaggio annuale di lire 6774 36 per chilometro, vale a dire di lire 2,086,502 sopra i 308 chilometri.

Istituendo su queste basi un calcolo consimile all'ultimo dei precedenti, ne risulta che l'onere da assumersi dallo Stato per la costruzione in otto anni e per l'esercizio delle due strade sarebbe rappresentato da una somma di lire 62,613,052 pagabile al 1° gennaio 1870; e siccome il corrispettivo che troverebbe nella diminuzione delle sovvenzioni chilometriche sarebbe sempre delle già calcolate lire 101,510,872, ne consegue che il vantaggio dello Stato sarà di lire 38,897,820 pagabili al 1° gennaio 1870.

Gli articoli 2, 3, 4 e 5 stabiliscono le condizioni alle quali la società delle meridionali sarà in obbligo di assumere, dietro richiesta del Governo, l'esercizio delle due linee da Pescara a Rieti e da Termoli all'incontro di quella da Napoli a Benevento, sia sull'intera lunghezza, sia su tratti parziali.

Le condizioni sostanziali del sovraccennato obbligo sono che il Governo provvederà, a totale sua spesa, il materiale mobile, e la società sarà rimborsata intieramente delle spese sostenute per l'esercizio e per la manutenzione delle strade e parteciperà nella quota del 10 per cento al prodotto netto.

È manifesto che a questi patti l'obbligo di esercitare le due ferrovie costi-

tuisce un favore eventuale e non un onere per la società delle meridionali, perchè essa non dovrà fare impiego di capitali, e sarà nel caso di guadagnare e mai di perdere nell'esercizio.

Vero è che resta facoltativo al Governo di affidare alla società delle meridionali l'esercizio delle due linee in discorso, e quindi esso userà di questa facoltà se e quando gli converrà per non aver trovato altro mezzo più confacente al suo interesse.

Sembra tuttavia cosa desiderabile che, come fu fatto per la convenzione 4 gennaio 1869, stipulata colla società dell'Alta Italia, così anche nel presente caso, piuttosto che rimettere ad un capitolato da redigersi in seguito il dare le norme per la determinazione del corrispettivo per le spese di esercizio, tali norme venissero sin d'ora stabilite o nel corpo stesso della convenzione o in un apposito capitolato allegatovi; e ciò allo scopo di evitare lunghe e fastidiose contestazioni che facilmente potrebbero nascere, quando il capitolato si avesse da redigere dopo l'approvazione della convenzione.

Gli articoli 7 e 8 della convenzione riguardano l'anticipazione che il Governo farebbe alla società di tre semestri delle sovvenzioni chilometriche e il rimborso di tale anticipazione mediante ritenute sulle sovvenzioni semestrali degli anni 1870 e seguenti sino al 1876 inclusivo.

Poichè l'articolo 7 pone a carico della società gl'interessi e le spese di rinnovazione dei Buoni del Tesoro con cui sarà fatta la suddetta anticipazione, nessun onere diretto ne risentiranno le finanze dello Stato, e resterà soltanto il pregiudizio indiretto che in date circostanze potrebbe derivare dall'emissione di Buoni del Tesoro per una somma di 36 milioni.

A senso della convenzione 14 ottobre 1868 la società sperava di potere disporre per l'anno 1869 dei 36 milioni da anticiparsi dal Governo, e di valersene per far fronte alle spese di costruzione delle sue ferrovie. Mancatole però questo incasso, per essere tuttora la convenzione allo stadio di progetto, la società dovette provvedere altrimenti agli urgenti suoi bisogni, e lo fece mediante operazioni di credito che aumentarono di circa 31 milioni il suo debito galleggiante, come dalla seguente nota:

Cassa di risparmio di Milano	L. 4,000,000	»
Banca Anglo-Austriaca	» 6,000,000	»
Banca dei Paesi Bassi	» 2,000,000	»
Banca di Parigi	» 3,000,000	»
Credito Lionese	» 3,000,000	»
Banchieri diversi	» 7,390,000	»
Duca di Galliera	» 3,500,000	»
Credito Mobiliare Italiano	» 1,500,000	»
Impresa Brassey e Frascara	» 677,572	10
	<u>L. 31,067,572</u>	<u>10</u>

L'adottato espediente di portare così notevole aumento al debito galleggiante non toglie per altro i motivi pei quali la società aveva chiesta ed ottenuta dal Governo la promessa di un'anticipazione di 36 milioni; e mentre continua quindi nella società il bisogno di tale anticipazione, onde ridurre il suo debito galleggiante entro più moderati limiti e condurre a termine i lavori di costruzione, sembra che dal lato dello Stato non possa esservi grave difficoltà a fare nell'anno 1870 l'anticipazione che non ha fatto nel 1869.

Evidentemente però, in causa del tempo decorso dalla data della convenzione, occorre variare la redazione dei tre articoli 7, 8 e 9, e sembra che potrebbero essere compilati all'incirca come segue:

« Art. 7. Il Governo, entro un mese dalla data della legge di approvazione della presente convenzione, anticiperà alla società la somma di 36 milioni di lire in conto delle sovvenzioni chilometriche relative agli anni 1870 e seguenti.

« Tale anticipazione sarà fatta con Buoni del Tesoro ad un anno di scadenza, gli interessi dei quali saranno a carico della società.

« I detti Buoni saranno rinnovati alla loro scadenza ed a spese della società, ed in difetto li rinnoverà il Governo, a spese sempre della società, fino al termine delle rispettive imputazioni, di cui all'articolo seguente.

« Art. 8. Il Governo si rimborserà della fatta anticipazione mediante le ritenute, di cui in appresso, sulle sovvenzioni che saranno dovute alla società:

« sulle sovvenzioni per il secondo semestre 1870	L. 1,000,000	»
« su quelle pel primo semestre 1871	» 1,000,000	»
« su quelle pel secondo semestre 1871	» 1,500,000	»
« su quelle pel primo semestre 1872	» 1,500,000	»
« su quelle pel secondo semestre 1872	» 2,000,000	»
« su quelle pel primo semestre 1873	» 2,000,000	»
« su quelle pel secondo semestre 1873	» 2,500,000	»
« su quelle pel primo semestre 1874	» 2,500,000	»
« su quelle pel secondo semestre 1874	» 3,000,000	»
« su quelle pel primo semestre 1875	» 3,000,000	»
« su quelle pel secondo semestre 1875	» 4,000,000	»
« su quelle pel primo semestre 1876	» 4,000,000	»
« su quelle pel secondo semestre 1876	» 4,000,000	»
« su quelle pel primo semestre 1877	» 4,000,000	»
« Sommano	<u>L. 36,000,000</u>	»

« Art. 9. A maggiore garanzia del Governo, la società, prima che abbia luogo l'anticipazione dei 36 milioni, dovrà avere depositate nella Cassa dei

« depositi e prestiti duecentomila delle sue obbligazioni di lire 500 l'una
« fruttifere il 3 per cento.

« La restituzione di queste obbligazioni avrà luogo a misura ed in propor-
« zione dei rimborsi che il Governo farà nei modi e termini stabiliti nel
« precedente articolo 8. »

Nell'articolo 7 della convenzione 14 ottobre 1868 vien detto che il Go-
verno anticiperà alla società un altro semestre nella seconda metà del se-
guente dicembre a semplice di lei richiesta, e *sempre che la società abbia
esattamente adempiute le condizioni della concessione.*

Nacque il dubbio che pel fatto di questa riserva l'eseguimento della pro-
messa anticipazione portasse per conseguenza il condono, per parte del Go-
verno, delle qualsiasi penalità in cui, per avventura, fosse incorsa la società
per inesatto adempimento delle condizioni della concessione.

Vero è che nella nuova redazione, qui sopra proposta, per gli articoli 7 e 8
della convenzione non si farebbe parola della suaccennata riserva, ma po-
tendo rimanere tuttavia qualche dubbio, che pel fatto solo della convenzione
venissero pregiudicate le ragioni del Governo in quanto alle penalità inflig-
gibili alla società, si crede opportuno di indicare qui sotto l'ammontare delle
multe di cui sarebbe passibile la società soltanto pei ritardi sinora avvenuti
nel compimento delle diverse sezioni delle sue linee.

Linea Foggia-Napoli.

L'intera linea doveva essere ultimata ed aperta all'esercizio entro tre anni,
dal 28 giugno 1865, cioè non più tardi del 28 giugno 1868. Invece a questa
epoca restava ancora da ultimarsi il tratto da Bovino a Benevento, aperto in
parte alle epoche seguenti:

Tronco Bovino-Savignano di chilometri 19, aperto il 1° agosto 1868, quindi
con ritardo di giorni 33;

Tronco Benevento-Santo Spirito di chilometri 30, aperto il 1° agosto 1868,
quindi con ritardo di giorni 33;

Tronco Savignano-Pianerottolo di chilometri 5, aperto il 12 gennaio 1869,
quindi con ritardo di giorni 197;

Tronco Pianerottolo-Starza di chilometri 9, aperto il 25 luglio 1869, quindi
con ritardo di giorni 391.

Rimane ancora da compiersi il tronco Starza-Santo Spirito di chilometri 4,
e supposto che la sua ultimazione abbia luogo il 31 dicembre 1869, il ri-
tardo sarà di giorni 551.

Applicando la multa comminata dall'articolo 8 della convenzione 17 giu-
gno 1865, e facendolo nel modo meno oneroso per la società, cioè ritenendo

che la multa sia da applicarsi soltanto ai tronchi che hanno subito un ritardo, si ha il seguente calcolo :

Tronco Bovino-Savignano, chilometri 19	L.	3,435	61
Tronco Benevento-Santo Spirito, chilometri 30	»	5,424	65
Tronco Savignano-Pianerottolo, chilometri 5	»	5,397	26
Tronco Pianerottolo-Starza, chilometri 9	»	20,564	38
Tronco Starza-Santo Spirito, chilometri 4	»	16,153	42
			<u> </u>
	L.	50,975	32

Linea Bari-Taranto.

La sezione *Bari-Gioia* doveva essere aperta all'esercizio il 1° maggio 1865 ; lo fu invece il 1° giugno 1865, quindi con un ritardo di giorni 30.

La sezione *Gioia-Taranto* doveva essere aperta il 1° ottobre 1866 ; lo fu invece il 15 settembre 1868, cioè con un ritardo di un anno e 349 giorni.

La multa incorsa risulta quindi :

Sezione Bari-Gioia, di chilometri 53	L.	8,712	32
Sezione Gioia-Taranto di chilometri 62	»	361,128	76
			<u> </u>

L. 369,841 08

Linea Ancona-Otranto.

La sezione *Trani-Brindisi*, di chilometri 153, doveva essere aperta il 1° marzo 1865, e lo fu in parte, cioè da Trani a Bari ; ma l'altro tratto, di chilometri 111, da Bari a Brindisi, venne aperto soltanto il 1° maggio 1865, cioè in ritardo di 61 giorni.

La sezione *Brindisi-Lecce*, di chilometri 38, che doveva essere aperta il 1° ottobre 1865, lo fu invece il 15 gennaio 1866, cioè con un ritardo di giorni 106.

La multa incorsa, avvertendo che a senso dell'articolo 8 della convenzione essa deve applicarsi a tutti i 153 chilometri della sezione Trani-Brindisi, risulta :

per la sezione Trani-Brindisi, di chilometri 153 .	L.	51,139	72
per la sezione Brindisi-Lecce, di chilometri 38	»	22,071	23
			<u> </u>

L. 73,210 95

La sezione *Lecce-Otranto* doveva essere aperta il 1° giugno 1866 ; invece venne aperta da Lecce a Zollino, chilometri 19, il

Da riportarsi . . . L. 494,027 35

Riporto . . . L. 494,027 35

1° febbraio 1868, con un ritardo di un anno e 245 giorni; da Zollino a Maglie, chilometri 11, il 20 novembre 1868, con un ritardo di due anni e 172 giorni, e il tronco da Maglie ad Otranto, di chilometri 19, non è ancora aperto a tutt'oggi, e quindi il ritardo sarà di due anni e 135 giorni, calcolandolo soltanto sino al 14 ottobre 1868, data della convenzione colla quale fu sospesa la costruzione del tronco da Maglie ad Otranto.

Siccome però il ritardo della costruzione del tratto da Maglie ad Otranto sembra non imputabile alla società, ma bensì proveniente da ritardi e contestazioni nell'approvazione dei progetti, come risulta dalla lettera della stessa società del 25 novembre 1867, numero 11568/2744, così l'applicabilità della multa si ritiene ristretta alla parte della sezione compresa fra Lecce e Maglie, ma calcolando per l'intera lunghezza di questa parte di sezione, cioè chilometri 30, il ritardo di due anni e 172 giorni verificatosi per il tronco da Zollino a Maglie; laonde la multa risulta di L. 236,547 94

Linea Termoli-Campobasso,

sino all'incontro della linea da Foggia a Napoli.

Per patto stipulato l'intera linea doveva essere aperta all'esercizio non più tardi del 28 giugno 1869. La società non ha finora cominciato i lavori, e non ha neppure presentato i progetti definitivi. Per altro colla convenzione 14 ottobre 1868 il Governo dispensava la società dalla costruzione, e quindi dalla presentazione dei progetti definitivi di quella linea. Sembra che per questo fatto la società rimanga assolta dal non essersi più occupata, dal 14 ottobre 1868 in avanti, della suddetta ferrovia. Manifestamente però la società, che nel 14 ottobre 1868 non aveva ancora presentati gli studi definitivi, non avrebbe potuto dar compiuta la strada il 28 giugno 1869, e sarebbe immancabilmente incorsa per alcuni anni nella multa di lire 2000 e di lire 4000 all'anno per ciascuno dei 125 chilometri componenti la linea; ma mancano gli estremi necessari a determinare l'ammontare della multa perchè rimane incognito il tempo che la società avrebbe impiegato nella costruzione.

Da riportarsi . . . L. 730,575 29

Linea Pescara-Aquila-Rieti.

Questa linea, della lunghezza di chilometri 183, doveva essere aperta all'esercizio, nel tronco da Pescara ad Aquila, il 28 ottobre 1868, e nel tronco da Aquila a Rieti il 28 giugno 1870.

Anche per questa linea, dalla cui costruzione la società fu pure dispensata colla convenzione 14 ottobre 1868, trovano applicazione le osservazioni fatte qui sopra per la linea da Termoli a Campobasso; e quantunque sia evidente che la società non avrebbe potuto evitare multe di notevole entità, non se ne può calcolare l'importare per mancanza di estremi.

Si calcola quindi, per ora, il solo ammontare di L. 730,575 29

PARTE SESTA.**Concessione alla società delle ferrovie meridionali del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere.**

Nel progetto di legge con cui furono accompagnate le diverse convenzioni presentate alla Camera dei Deputati nella tornata del 7 maggio 1869, l'articolo 5, fra le altre cose, col paragrafo 3° autorizzerebbe il Governo « a concedere alla società delle strade ferrate meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, dando in sussidio dell'opera le lire 200 mila destinate alla esecuzione della strada nazionale fra i detti due punti, compresa nel progetto di legge relativo alla costruzione e sistemazione di strade nelle provincie meridionali, oltre ad una annualità non eccedente le lire 60,000, nella quale dovranno concorrere per una terza parte i comuni e corpi morali interessati. »

L'articolo 6, lettera (e), della legge 14 maggio 1865, n° 2279, aveva autorizzato il Governo « a concedere anche all'industria privata una strada ferrata da Candela fino presso a Melfi e la fiumana di Atella, con una sovvenzione annua di lire 100,000, ed a far eseguire gli studi per la prolungazione di questa linea per Venosa, Gravina, Altamura e Gioia. »

L'articolo 38 del capitolato annesso alla legge 21 agosto 1862 di concessione delle ferrovie meridionali disponeva che:

« Qualora la società non accettasse una o più diramazioni che le fossero state offerte, e posto che queste venissero eseguite dal Governo o da società col concorso dei comuni e delle provincie, e consegnate in perfetta condizione, munite di tutto il materiale fisso occorrente per lo esercizio, sarà la medesima tenuta ad assumere ad opera finita l'esercizio di quelle diramazioni.

« In compenso dell'esercizio, per il quale la società provvederà tutti gli oggetti mobili occorrenti, ed inoltre il completo materiale di trasporto e si incaricherà della manutenzione ordinaria, la società avrà diritto di prelevare sui prodotti lordi annui di queste diramazioni 7500 lire, garantite quale *minimum* per l'esercizio annuo di ciascun chilometro, fino alla rendita lorda di lire 10,000 e dell'eccedente un terzo sino alla rendita chilometrica di lire 30,000, ed un quarto quando la rendita lorda oltrepassi le lire 30,000 al chilometro. »

Il surriferito patto venne modificato coll'articolo 32 della convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865, che è del seguente tenore:

« Qualora dal Governo, da comuni, da consorzi o da società private si costruissero ferrovie in diramazioni di quelle concesse, e per le quali la società non usasse della preferenza accordatale, la società avrà l'obbligo di esercitare le diramazioni stesse mediante il corrispettivo delle spese di esercizio e di manutenzione, ed il rimborso della provvista del corrispondente materiale mobile, il quale verrà considerato pertinenza delle linee cedute in esercizio. »

Come si è già accennato nella presente relazione, la società delle meridionali costruì ed aprì all'esercizio nel 15 maggio 1868 il tronco di ferrovia da Foggia a Candela ed a questo fatto si riferisce la convenzione 10 giugno 1868, di cui si è già discorso.

Il suddetto tronco di ferrovia arrestandosi a Candela costituisce uno stato di cose anormale che presto o tardi conviene cessi, mediante un prolungamento sia verso Gioia, sia verso Potenza ed Eboli, onde arrivare al congiungimento colle strade ordinarie le più importanti di quel territorio, quali sono quelle da Eboli per Muro Lucano, Rionero in Vulture, Lavello e Barletta, e da Potenza per Melfi ad Avellino. E l'opportunità del prolungamento di quella ferrovia fu già riconosciuta dal potere legislativo, quando colla legge 14 maggio 1865 ne autorizzava in massima l'esecuzione.

La stazione di Candela non dista che circa 10 chilometri dal Ponte Santa Venere sull'Ofanto, ove passa la strada provinciale di Melfi, e quindi non occorre che provvedere ad un tratto di strada di circa 10 chilometri per otte-

nere il congiungimento della strada ferrata colla rete delle strade ordinarie.

Convinto dell'opportunità di sollecitare il suaccennato congiungimento, il Governo, nel presentare al Parlamento nel 19 novembre 1868 un progetto di legge per la costruzione e sistemazione di strade nelle provincie meridionali; continentali, vi comprese quella da Candela al Ponte Santa Venere; e la legge del 27 giugno 1869 la incluse fra le strade nazionali, attribuendole il numero 58 d'elenco.

Le popolazioni delle due provincie di Basilicata e di Capitanata, come quelle più interessate, avevano fatto, per mezzo delle loro legali rappresentanze, le più vive istanze onde venisse provveduto al prolungamento sino a Ponte Santa Venere della ferrovia da Foggia a Candela, ed il Governo aveva risposto eccitando i corpi morali di quelle provincie a costituirsi in consorzio per concorrere nella spesa, se pur volevano che la desiderata opera venisse condotta ad effetto.

Il sindaco di Melfi, con nota 7 dicembre 1868, n° 1315, partecipò al Ministero dell'interno che da notizie pervenutegli risultava che le provincie di Basilicata e di Capitanata ed i comuni di Melfi, Rapolla, Barile, Rionero, A. tella, Pescopagano, Avigliano, Lavello, Forenza, Foggia, Ascoli e Candela offrivano in complesso di concorrere per circa lire 140,000 nella spesa di costruzione della ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, e si riservò, il predetto sindaco di far tenere al più presto le copie autentiche dei verbali contenenti le deliberazioni dei suddetti corpi morali.

Sino dal 5 luglio 1867 la direzione della società delle meridionali, dietro interpellazione del Ministero, aveva dichiarato che non intendeva usare del suo diritto di preferenza per la linea da Candela a Ponte Santa Venere, e che non ne avrebbe assunto la costruzione e l'esercizio se non contro il rimborso delle spese effettive.

In seguito a nuove richieste del Ministero, la direzione della società delle meridionali rispose, con nota 18 gennaio 1869, numeri $\frac{983}{66}$, che eseguendo i lavori nel modo più economico, portando le pendenze sino al limite massimo del 14 per mille e le curve al raggio di 400 metri, e collocando la stazione di Santa Venere alla distanza di circa 600 metri dal ponte omonimo sull'O-fanto, onde evitare delle gravi difficoltà, la spesa effettiva per la costruzione del tronco di ferrovia della lunghezza di metri 10,550 ascenderebbe ad un milione di lire, compresavi la stazione di estremità e la breve strada ordinaria per allacciare questa stazione alla strada provinciale di Melfi. Soggiunse poi che le spese di esercizio di questo tronco si potevano valutare al *minimum* di lire 50,000 all'anno.

Il Governo era disposto ad applicare come sussidio per la costruzione di

quel tronco di ferrovia la somma che sarebbe occorsa per la costruzione della strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere, somma che la Direzione generale delle acque e strade con nota 14 dicembre 1868, n° 12,411, aveva indicato poter ascendere a circa lire 200,000. Era pur anche il Governo disposto ad accordare inoltre un qualche sussidio annuale; ma con l'offerta di sole lire 140,000 per una volta tanto per parte dei corpi morali si restava troppo lontani da quanto occorreva, giusta le basi poste dalla società delle meridionali.

Pertanto il Ministero dei lavori pubblici, mentre invitava la predetta società a praticare studi più precisi, e a limitare, per quanto poteva, le sue pretese, esortava le autorità provinciali a far sì che i corpi morali interessati ampliassero l'ammontare del concorso promesso e si obbligassero a un contributo annuale.

Per quanto consta, fra i diversi corpi morali interessati soltanto il comune di Melfi si preoccupò degli eccitamenti dati dal Ministero, e quella Giunta municipale in adunanza del 13 maggio 1869 deliberò:

a) Che il sussidio di circa lire 400,000 per una volta tanto, che il Governo ed i corpi morali dessero insieme alla società delle meridionali per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, dovrebbe bastare, massime quando la società faccia il debito apprezzamento dell'aumento di prodotto che ne deriverà all'attuale tronco da Foggia a Candela;

b) Che, quand'anche si volesse, sarebbe difficilissimo il riunire di bel nuovo le rappresentanze dei corpi morali interessati per invitarle a mutare le prese deliberazioni;

c) Che, quante volte ciò fosse necessario, sarebbe indispensabile il farlo sopra basi certe e determinate.

Da sua parte la direzione della società delle meridionali ha trasmesso, nel 28 ottobre ultimo scorso, al Ministero un progetto del tronco di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, portante la data del 24 ottobre stesso, e composto di planimetria, profilo longitudinale e prospetti dei rettilinei, delle curve e delle livellette.

In tale progetto la lunghezza della ferrovia sarebbe di metri 11,662 50, collocando la stazione estrema in immediato contatto del Ponte di Santa Venere. Le pendenze non sarebbero superiori al 10 per mille, tranne in due tratte, l'una di metri 1100, e l'altra di metri 727, ove le pendenze arriverebbero al 12 50 per mille. I manufatti consisterebbero in 31 acquedotti di apertura inferiore a due metri, e quattro ponticelli di metri 4, oltre ad alcune opere di difesa dalle corrosioni dell'Ofanto.

Nel trasmettere il summenzionato progetto la direzione della società ha

dichiarato che non potrebbe cambiare le già fatte proposte circa la combinazione economica per la costruzione e l'esercizio di quel tronco di ferrovia.

La distanza che intercede tra Melfi e Candela è di circa 30 chilometri, cioè 20 da Melfi a Ponte Santa Venere e 10 da Ponte Santa Venere a Candela. Da Melfi a Ponte Santa Venere si ha una strada provinciale, e con la legge 27 giugno 1869 fu stabilita la costruzione di una strada nazionale da Ponte Santa Venere a Candela per mettere Melfi in diretta comunicazione colla stazione ferroviaria di Candela.

Mandando ad effetto questa strada nazionale, lo Stato avrebbe una spesa di circa 200,000 lire. Sostituendo la ferrovia alla strada nazionale, lo Stato, secondo il progetto di legge, sottostarebbe, oltre alla spesa delle lire 200,000, ad un onere annuale di circa lire 40,000.

Quand'anche ragioni d'interesse generale giustificchino nel concreto caso la sostituzione di una ferrovia ad una strada nazionale, e quindi il maggior carico per lo Stato di lire 40,000 all'anno, non si può tuttavia a meno di avvertire la poca o nessuna probabilità che, allo stato attuale delle cose, quel sacrificio basti a far ottenere la costruzione e l'esercizio di quel tronco di ferrovia.

Infatti i corpi morali interessati non hanno offerto sinora che un concorso di lire 140,000 per una volta tanto, e, per quanto risulta dagli atti, non sembrano disposti ad aumentare di molto il loro concorso, e meno poi a convertirlo in un contributo annuale di circa lire 20,000; e supposto anche, ma non concesso, che i suddetti corpi morali a tanto arrivassero, le pretese della società delle meridionali non potrebbero venire soddisfatte nè in quanto all'entità nè in quanto alla forma. Probabilmente dunque la disposizione legislativa resterebbe lettera morta.

Dall'esame del progetto tecnico ed anche da dichiarazioni della direzione della società risulta che sarebbe forse un temperamento che renderebbe più facile una combinazione economica. Dalla stazione di Candela sino al rivo Volvastro, cioè per un tratto di circa 7500 metri, la costruzione della ferrovia riescirebbe di una spesa estremamente modica, sia per la disposizione pianeggiante del suolo, sia per lo scarso numero e poca importanza delle opere d'arte. Se dunque si limitasse a questo tronco la costruzione della ferrovia, e per l'altro tronco dal rivo Volvastro al Ponte Santa Venere si facesse una strada ordinaria, la spesa, calcolata dalla società in un milione di lire, diminuirebbe d'assai e in una proporzione molto maggiore della diminuzione di lunghezza; e discenderebbe pure a minor cifra la spesa annuale per l'esercizio. Allora forse, con un sacrificio comportevole per parte dello Stato e dei corpi morali interessati, si potrebbe riuscire ad intendersi colla società delle meridionali, la quale, dal canto suo, dovrebbe pur riflettere che l'opera pro-

gettata arrecherà aumento al prodotto della linea Foggia-Candela, e che le spese per l'acquisto del materiale mobile e per l'esercizio saranno rese minori dalla circostanza che il servizio sul nuovo tronco di ferrovia verrà fatto cogli stessi treni che oggi percorrono la linea da Foggia a Candela.

Da ultimo merita anche di essere presa in considerazione la circostanza avvertita dalla direzione della società, che, cioè, se si spinge la ferrovia sino al Ponte Santa Venere, si dovrebbe poi abbandonarne un tratto di circa un chilometro unitamente alla stazione estrema nel caso non improbabile di un prolungamento della ferrovia nella valle dell'Ofanto.

PARTE SETTIMA.

Conclusioni.

Riepilogando quanto è stato detto nella presente relazione, si verrebbe alle seguenti conclusioni:

Convenzione 10 giugno 1868 pel compimento ed esercizio della ferrovia da Foggia a Candela.

Riguardo a questa convenzione, colla quale si sanziona un fatto già compiuto, e conforme ad una disposizione già approvata per legge, si avvertirebbe soltanto:

- a) Che, a tutto rigore, la diminuzione consentita nell'annualità da corrispondersi alla società delle meridionali avrebbe dovuto ripartirsi a beneficio dello Stato e del consorzio dei corpi morali interessati nella proporzione delle quote di concorso dalla legge attribuite rispettivamente alle due parti;
- b) Che sinora il Governo ha pagato alla società la totalità del canone annuo di lire 110,000 senza ricevere dal consorzio il rimborso della quota che sta a carico di esso consorzio;
- c) Che non consta essere per anco avvenuta la regolare costituzione del Consiglio di amministrazione del consorzio;
- d) Che rimane ad esaminare se per avventura l'istituzione del consorzio non abbia vizio sostanziale di legalità.

Convenzione 10 giugno 1868 che concede alla società delle meridionali di valersi di un tratto della ferrovia Foggia-Candela come parte della linea da Foggia a Napoli.

Questa convenzione non figura fra quelle presentate al Parlamento. Nulla si avrebbe da osservare in merito su tale convenzione, la quale è già stata tradotta in atto. Soltanto si ha qualche dubbio che stesse nelle facoltà del Governo il renderla esecutoria. In caso però sarebbe facile il rimedio col presentarla al Parlamento in unione alle altre.

Convenzione 14 ottobre 1868 che dispensa la società delle meridionali dalla costruzione della linea da Termoli a Ponte, e di quella da Pescara ad Aquila e Rieti.

L'esame di questa convenzione avrebbe condotto alle seguenti conclusioni e proposte :

1° Che i risultati finanziari per lo Stato sono molto soddisfacenti, ancorchè si deducano da calcoli basati sopra supposizioni forse esageratamente sfavorevoli.

Infatti, nell'ipotesi che lo Stato faccia costruire per proprio conto quelle due ferrovie, mantenendo il sistema ordinario di trazione, ed impiegando nei lavori soltanto cinque anni di tempo a partire dal 1° gennaio 1870, conseguirà un vantaggio rappresentato da una somma capitale di lire 11,411,387, pagabile al 1° gennaio 1870.

Nell'ipotesi che lo Stato faccia quanto è stato detto qui sopra, ma invece di cinque anni ne voglia impiegare otto, a datare dal 1° gennaio 1870, nella costruzione di quelle due ferrovie, avrà un vantaggio rappresentato da una somma capitale di lire 20,634,851, pagabile al 1° gennaio 1870.

Nell'ipotesi, finalmente, che il Governo, onde minorare le spese di costruzione, adotti per le suddette due strade un sistema eccezionale di trazione, e che voglia compiere le strade medesime entro il termine di otto anni, a partire dal 1° gennaio 1870, lo Stato avrà un vantaggio rappresentato da una somma capitale di lire 38,897,820, pagabile al 1° gennaio 1870.

E di più, in quest'ultima ipotesi, il Governo non avrà bisogno di appositi stanziamenti di fondi nel bilancio dello Stato, perchè le spese per la costru-

zione delle strade e per la provvista del materiale mobile, calcolate anche con molta larghezza, potranno ascendere a lire 61,600,000, e a far fronte a queste basteranno gli annuali risparmi che lo Stato farà nelle sovvenzioni chilometriche che altrimenti dovrebbe pagare alla società delle meridionali, come lo dimostra il seguente conto :

Risparmio nelle sovvenzioni chilometriche pel 1869	L.	1,260,000
Id. 1870 »		1,927,500
Id. 1871 »		3,290,425
Id. 1872 »		4,582,460
Id. 1873 »		6,117,900
Id. 1874 »		7,664,255
Id. 1875 »		9,362,176
Id. 1876 »		9,428,039
Id. 1877 »		9,496,164
Id. 1878 »		9,566,859
Somma	L.	<u>62,695,778</u>

2° Che le stipulazioni riguardanti l'esercizio delle due ferrovie in discorso sono a tutto favore della società delle meridionali, perchè questa sarà nella condizione di guadagnare e mai di perdere;

Che tuttavia l'affidare quell'esercizio alla società delle meridionali essendo facoltativo per il Governo, questi userà della facoltà se e come crederà meglio;

Che sarebbe forse opportuno l'aggiungere alla convenzione un capitolato riguardante l'eventuale esercizio, come fu fatto per la convenzione 4 gennaio 1869 colla società dell'Alta Italia;

3° Che l'anticipazione di 36 milioni in conto delle sovvenzioni chilometriche non apporterebbe aggravio alle finanze dello Stato;

Che però, in causa del tempo trascorso dalla data della convenzione, sarebbe necessario modificare la redazione degli articoli 7, 8 e 9;

4° Che vorrebbe chiarito il dubbio se la convenzione, ancorchè colle modificazioni proposte agli articoli 7, 8 e 9, importi un'assoluzione di tutte le penalità in cui la società fosse incorsa, le quali, pei soli ritardi già avvenuti nell'aprimiento all'esercizio delle diverse linee ora in attività, ammonterebbero all'egregia somma di lire 730,575 29.

**Facoltà al Governo di concedere alla società delle meridionali
il tronco di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere.**

In ordine alla suddetta facoltà, che verrebbe chiesta col numero III dell'articolo 5 del progetto di legge premesso alle convenzioni, è occorso di osservare :

a) Che lo Stato assumerebbe un onere annuale di lire 40,000 oltre al carico che avrebbe quando facesse costruire la strada nazionale approvata colla legge del 27 giugno 1869 ;

b) Che, quand'anche considerazioni d'interesse pubblico giustificino quel maggior onere cui si sottoporrebbe lo Stato, siavi per altro poca probabilità che la combinazione proposta sortia effetto ;

c) Che più facilmente, e forse più opportunamente, si riuscirebbe all'intento, limitando la costruzione della ferrovia al tronco tra Candela e il rivo Volvastro e facendo un tratto di strada ordinaria da questo rivo al Ponte Santa Venere.

INDICE

PARTE PRIMA.

Cenni storici sulle concessioni di strade ferrate nelle provincie meridionali, che precedettero quella fatta nel 21 agosto 1862 al signor conte Bastogi.

Concessione 19 giugno 1836 al signor Bayard de la Vingtrie	Pag. 3
Costruzione di ferrovie per conto del Governo Napoletano.	» <i>ivi</i>
Concessione 16 aprile 1855 al signor Melisburgo	» <i>ivi</i>
Concessione 16 maggio 1855 al signor De Riscis	» 4
Cessione De Riscis a Pouillet, Lubat e Montmeylan	» <i>ivi</i>
Concessione al signor D'Ajout	» 5
Concessione 24 agosto 1860 al signor De Lahante e Compagni	» <i>ivi</i>
Concessione 25 settembre 1860 ai signori Adami e Lemmi	» 6
Cessione della concessione Bayard a De Lahante e Compagni	» 7
Convenzione provvisoria 3 febbraio 1861 coi signori Talabot e Compagni	» <i>ivi</i>
Capitolato annesso alla suddetta convenzione provvisoria	» 8
Concessione definitiva 21 luglio 1861 ai signori Talabot e Compagni	» 9
Convenzione 27 maggio 1861 coi signori Wander-Est e Compagni per la costruzione della ferrovia da Ancona a San Benedetto del Tronto	» 11
Concessione 28 luglio 1861 al signor Adami e Compagni	» <i>ivi</i>
Rinunzia Talabot e Compagni alla concessione del 21 luglio 1861	» <i>ivi</i>
Convenzione 15 giugno 1862 coi signori Rothschild e Talabot	» 12
Vicende ed abrogazione della convenzione coi signori Rothschild e Talabot	» 14

PARTE SECONDA.

Concessione al signor conte Bastogi e successive sue modificazioni.

Convenzione 25 agosto 1862 tra il Governo ed il conte Bastogi, in esecuzione della legge 21 agosto 1862	» 16
Costituzione della società delle strade ferrate meridionali e suoi statuti	» 20
Cessione alla società delle meridionali per parte della società Parent, Schaken e Compagni della ferrovia da Napoli a Salerno e Castellammare	» 22

Rinunzia della società delle ferrovie lombarde e dell'Italia Centrale al diritto di prelazione per la linea Pavia-Brescia	Pag. 23
Tracciamento della linea Pavia-Brescia	> <i>ivi</i>
Convenzione 17 giugno 1865 portante modificazioni alla Convenzione 25 agosto 1862 colla società delle meridionali	> <i>ivi</i>
Anticipazione della sovvenzione chilometrica pel secondo semestre 1866	> 29
Anticipazione della sovvenzione chilometrica per quindici mesi a partire dal 1° gennaio 1867	> 30
Anticipazione della sovvenzione chilometrica pel secondo semestre 1868 e per tutto l'anno 1869	> 32
Cessione alla società dell'Alta Italia dell'esercizio della linea Voghera-Brescia e della linea Torre Berretti-Pavia	> 35

PARTE TERZA.

Convenzione 10 giugno 1868 pel compimento ed esercizio della ferrovia da Foggia a Candela.

Atti preliminari	> 38
Testo della Convenzione 10 giugno 1868	> 42
Principio di esecuzione della Convenzione suddetta	> 45
Osservazioni sulla Convenzione suddetta	> <i>ivi</i>

PARTE QUARTA.

Convenzione 10 giugno 1868 che concede di valersi di un tronco della ferrovia Foggia-Candela come parte della linea da Foggia a Napoli.

Premesse	> 47
Testo della Convenzione suddetta	> <i>ivi</i>

PARTE QUINTA.

Convenzione 14 ottobre 1868 colla quale il Governo riassume la costruzione delle due linee da Termoli a Campobasso e da Pescara ad Aquila.

Situazione finanziaria della società	> 50
Testo della Convenzione 14 ottobre 1868	> 60
Osservazioni e calcoli intorno alla Convenzione suddetta	> 64

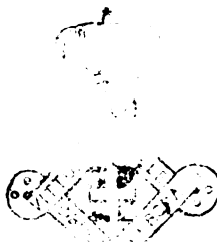
PARTE SESTA.

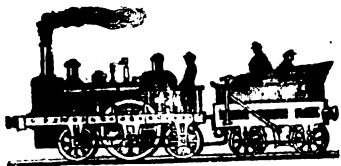
Concessione alla società delle meridionali del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere *Pag.* 98

PARTE SETTIMA.

Conclusioni.

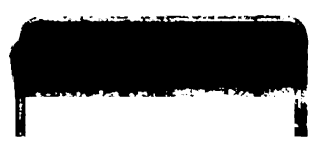
Convenzione 10 giugno 1868 pel compimento ed esercizio della ferrovia da Foggia a Candela	» 103
Convenzione 10 giugno 1868 che concede alla società delle meridionali di valersi di un tratto della ferrovia Foggia-Candela come parte della linea da Foggia a Napoli	» 104
Convenzione 14 ottobre 1868 che dispensa la società delle meridionali dalla costruzione della linea da Termoli a Ponte, e di quella da Pescara ad Aquila e Rieti	» <i>ivi</i>
Facoltà al Governo di concedere alla società delle meridionali il tronco di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere	» 106







30 NOV 1998



CO
E
P
P

BIBLIOTECA