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 accertati 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`

Digitized by Google

5·2·509

Digitized by Google

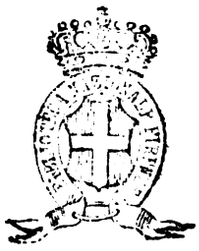
Digitized by Google

Digitized by Google

Sulla costituzione della Società del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, nonchè delle linee ad essa concesse od appaltate per l'esercizio, e **sull'organizzazione amministrativa** della rete Italiana:

DATI

raccolti e coordinati ad uso d'ufficio dal Segretariato del Consiglio d'Amministrazione di Milano.



(Giugno 1876)

MILANO - Stabilimento Giuseppe Civelli - 1876.

Digitized by Google

Digitized by Google

INDICE SOMMARIO.

Lettera del Sig. Comm. Don Carlo dei Marchesi d'Adda, *Senatore del Regno, Presidente del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano* ..... Pag. 5
Lettera del Sig. Conte Stefano Medin, *Segretario del Consiglio d'Amministrazione* ..... » 7
Prospetto chilometrico delle linee concesse od appaltate alla Società. — Stato al 31 dicembre 1875, desunto dai registri statistici del Servizio Manutenzione e Lavori ..... » 11
Leggi, Decreti, Atti di concessione e Convenzioni concernenti le linee concesse od appaltate per l'esercizio alla Società ..... » 15
Note alle Leggi, Decreti, Atti di concessione e Convenzioni ecc. . » 69
Garanzie assicurate alla Società per le linee concesse, e correspettivi per quelle esercitate ..... » 267
Disposizioni relative al personale contenute nelle differenti Concessioni » 289
Disposizioni principali contenute nei quattro Statuti successivamente emanati per la Società dai rispettivi Governi ..... » 299
Composizione successiva dei vari Consigli d'Amministrazione della Società ..... » 319
Costituzione del capitale sociale al 31 dicembre 1875 ..... » 326
Dividendi distribuiti per ciascuna azione dal 1856 al 1875 ..... » 327
Data dell'apertura all'esercizio delle linee concesse od appaltate alla Società ..... » 328
Memoria informativa sull'ordinamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia; sulle attribuzioni rispettive dei vari Servizi ed Uffici; sui rapporti fra i medesimi e la loro dipendenza, dalla Direzione Generale, e sulle attribuzioni del Consiglio d'Amministrazione: redatta per servire alle ricerche contenute nella Nota di S. E. il Sig. Ministro dei Lavori Pubblici 28 dicembre 1875, N. 87182-3532, Ufficio 1.° ..... » 331
Cenni storici sulle diverse fasi di organizzazione attraversate dalla Società dal maggio 1856 al dicembre 1873 ..... » 359
Indice cronologico delle Leggi, Decreti ecc. ..... » 367
Elenco alfabetico delle linee ferroviarie, stazioni ecc. nominate nelle Note alle Leggi, Decreti ecc. ..... » 369
Quadro sinottico dell'organizzazione dei Servizi — Anno 1875.
Carta geografica.

Digitized by Google

Digitized by Google

FERROVIE
DELL' ALTA ITALIA.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

N. 3687 del 1875.

Milano, 12 gennaio 1876.

Signor Conte **STEFANO MEDIN**,

Segretario del Consiglio d' Amministrazione

MILANO.

Nel mentre vado a trasmettere al R. Ministero dei Lavori Pubblici la Memoria informativa sull'ordinamento dell'Amministrazione della rete Italiana della nostra Società, stata da Lei redatta per mio incarico affine di servire all'invito 28 dicembre p. p., N. 87182, del Ministero, troverei opportuno che questa fosse stampata ad uso interno d'ufficio, per norma degli organi amministrativi, dei quali essa precisa le attribuzioni ed i rapporti.

Vorrei che la Memoria stessa fosse corredata: di un sunto di tutte le Leggi e Concessioni concernenti la costituzione della Società e le trasformazioni e modificazioni dalla medesima subìte; di un cenno storico di tutte le fasi attraversate, nei loro rapporti col Governo e coi terzi, dalle diverse linee che oggidì compongono la rete Sociale prima che queste sieno state concesse alla nostra Società o ad essa cedute per l'esercizio; e, finalmente, delle principali disposizioni emesse dall' Amministrazione Centrale, limitatamente alla parte organica.

La pratica conoscenza che Ella possiede di questo ramo di servizio mi dà l'affidamento che questo lavoro potrà essere da Lei eseguito colla voluta esattezza. Ed Ella mi farà cosa gradita se lo condurrà a termine colla sollecitudine compatibile colle molte ricerche che esso richiede e senza pregiudizio delle di Lei ordinarie mansioni.

Accolga le espressioni della più sentita mia benevolenza.

Il Presidente

D'ADDA.

Digitized by Google

Digitized by Google

Illustrissimo Signor Presidente,

Ho l'onore di presentarle il sunto, della cui compilazione sono stato incaricato dalla S. V. Ill. colla riverita lettera 12 gennaio p. p., N. 3687, contenente le principali disposizioni relative alla costituzione della nostra Società ed alle trasformazioni e modificazioni dalla medesima subìte, con indicazione sommaria delle fasi attraversate, nei loro rapporti col Governo e coi terzi, dalle diverse linee che compongono l'attuale rete Sociale, nonchè le principali disposizioni emesse dall'Amministrazione centrale per ciò che si riferisce alla parte organica.

Per conformarmi al programma dalla S. V. tracciatomi ed a quanto Ella verbalmente si compiacque soggiungere, era mia intenzione di potere offrire per ognuno dei moltiplici oggetti abbracciati dalle Convenzioni di concessione, dei capitoli separati che servissero a dare un'idea precisa delle disposizioni attualmente vigenti per ciascheduno di essi e delle modificazioni che dall'epoca della primitiva concessione vi erano state mano mano introdotte.

Questo sistema ha potuto essere seguito in alcune parti, come, per es., nella statutaria, per la quale riuscì facile di porre sott'occhio, in un solo quadro, le disposizioni contenute nei quattro diversi Statuti successivamente emanati. Così pure, per ciò che concerne le garanzie assicurate dai Governi per le linee concesse ed i correspettivi convenuti od imposti per quelle appaltate pel solo esercizio, ho riassunto in un apposito capitolo le condizioni che regolano oggidì questo importante argomento, aggiungendo, in forma di note, quelle contenute nelle precedenti Concessioni state posteriormente modificate od abrogate; e ciò perchè si potesse, a colpo d'occhio, conoscere per ogni singola rete o linea il reddito assicurato per patti stipulati col Governo o colle rispettive Società concessionarie.

Ho aggiunto alcuni altri prospetti sommari sulla composizione delle reti, sulle date della attivazione delle rispettive linee e tronchi di linea, sullo stato finanziario della Società, sulle disposizioni principali stipulate riguardo al personale nelle differenti Convenzioni di cessione di rete, nonchè un elenco dei personaggi che ebbero parte nei Consigli della Società fino dall'epoca della sua istituzione. A questi prospetti succede la Memoria informativa sulla organizzazione attuale, di cui la S. V. mi chiede la pubblicazione, con alcuni cenni sulle diverse trasformazioni che l'organizzazione stessa ebbe a subire dal 1856 in poi.

Ma il sistema recapitolativo sopraccennato non poteva essere seguito per altre disposizioni contenute nelle molte Leggi e Concessioni, mercè le quali

Illustrissimo Signor Comm. Don CARLO dei Marchesi D'ADDA
Senatore del Regno,
Presidente del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia
MILANO.

Digitized by Google

la rete Sociale, gradatamente ampliata e sviluppata, fu portata all'attuale suo grado di estensione, giacchè queste disposizioni erano di natura varie e sconnesse tra loro, nè si prestavano ad una compilazione uniforme.

Ho dunque preferito, per queste, di seguire invece l'ordine cronologico delle date delle relative Concessioni, e di riassumere di ognuna di esse il contenuto, sempre entro i limiti del programma tracciatomi, collegandole poi insieme con una serie di note, nelle quali fossero indicate le varianti che con Convenzioni posteriori erano state per ogni singolo titolo arrecate alle disposizioni precedenti; amando meglio incorrere in qualche ripetizione, anzichè il lavoro avesse a mancare di chiarezza e di esattezza.

Col medesimo sistema di note parvemi conveniente di soddisfare all'altra parte dell' incarico demandatomi, apponendo cioè, ad ogni disposizione di Legge, Decreto o Convenzione, mercè cui una nuova linea veniva aggregata alla rete, una dettagliata storia della relativa ferrovia, partendo dal giorno nel quale per la prima volta la costruzione di essa fu ideata o progettata e conducendola, attraverso le sue diverse vicende, fino a quello in cui pervenne in possesso od in esercizio della Società del Sud dell' Austria e dell'Alta Italia; offrendo così, con una dettagliata citazione delle Leggi e delle deliberazioni relative ad ognuna di esse, il mezzo più facile per far ricerca, nei documenti nelle note indicati, delle più precise nozioni che all'atto pratico per ognuna di dette linee si desiderassero.

Simili note mancano per quasi tutte le linee che non hanno storia precedente ed il cui studio e la cui costruzione furono **ex novo** affidate alla nostra Società; ma tutto ciò che a proposito di queste si poteva dire e che, egli è certo, sarebbe stato importantissimo, sortiva dal programma segnatomi, inquantochè non si riferiva più alla parte organica ed amministrativa, ma entrava nel campo tecnico. Sarebbe stato in allora necessario tessere la storia della costruzione di ogni singola linea, cioè: delle imprese alle quali ne fu affidata l'esecuzione; degli ostacoli incontrati all' atto del lavoro, o per condizioni geodetiche, o per resistenze dei proprietari da espropriarsi o per altri motivi; dei diversi sistemi seguiti sia nella costruzione sia nell' armamento d'ognuna di esse, e dei meravigliosi progressi fatti in quest'ultimo ramo, tutti punti sui quali io non era chiamato dalla S. V. a riferire, e moltissimi dei quali, d'altronde, avrebbero oltrepassato la sfera delle mie cognizioni e richiesto studi speciali e tempo non indifferente.

Ho fatto soltanto qualche eccezione per alcune delle costruzioni eseguite dalla Società nostra, non già per la parte tecnica, alla quale mi sono sempre

Digitized by Google

tenuto estraneo, ma in quanto esse abbiano dato luogo a discussioni nelle quali ebbe diretta ingerenza il Consiglio d'Amministrazione, come per es.: la Stazione Centrale di Milano, i ponti sul Po di Piacenza e di Pontelagoscuro ecc.

Obbedendo allo stesso principio, ho intieramente omesso, tanto nel riassunto delle Leggi di concessione fatte alla Società, quanto nelle note, tutto quello che riguarda esclusivamente i Servizi dell'Esercizio e della Trazione, meno alcune osservazioni che si rendevano necessarie per l'intelligenza delle altre parti del lavoro.

Un'esposizione dettagliata e ragionata degli innumerevoli provvedimenti adottati pel Servizio dell' Esercizio dal 1856 in poi, e specialmente tutte le varianti introdotte nel ramo importantissimo delle tariffe; e, d'altra parte, la descrizione scientifica dei vari tipi di locomotive e di veicoli adoperati sulle nostre linee, sieno questi dovuti ad invenzione dei nostri ingegneri od applicati sulle nostre linee, giovandosi delle scoperte altrui; gli studi fatti per diminuire le spese di trazione compatibilmente colle circostanze infelicissime dell'Italia, forzata a ritirare dall'estero carboni, ferri ed altre materie prime, sarebbero elaborati del massimo interesse e gioverebbero a completare la storia di una Società che ha potentemente contribuito all'impianto ed allo sviluppo delle strade ferrate nell'Italia Superiore; e che, fatta scopo ad accuse di più specie e da più parti, ha però servito di modello ad altre Amministrazioni ferroviarie che ne adottarono e ne imitarono la organizzazione ed i regolamenti, ed il cui concorso fu richiesto dal Governo ogni qual volta gli occorreva di assodare il servizio di nuove reti, o di migliorare quello di reti già esistenti. La nostra Società, dall'epoca della sua istituzione, ha attraversato, tanto in Austria che in Italia, il periodo che puossi chiamare **di formazione** di questa nuova e potentissima scoperta del secolo nostro; ha dovuto, tanto dal lato tecnico che dal lato commerciale e finanziario, fare tentativi ed esperimentare metodi affatto nuovi, che serviranno di scuola alle Amministrazioni che verranno dopo, le quali dalle esperienze da essa tentate sapranno trarre giovamento per un regolare ed economico servizio e pel prosperamento finanziario delle loro intraprese. E si può affermare, senza ostentazione, che alla Società nostra ed alla Amministrazione delle ferrovie del Regno Subalpino, che, quasi contemporaneamente, con esemplare ardimento dava mano alla costruzione di una compatta rete di ferrovie in un territorio irto di difficoltà, deve l'Italia il nucleo delle capacità distinte che oggidì possiede, e mercè le quali può affrancarsi dalla soggezione di chiamare in aiuto nota-

Digitized by Google

bilità pratiche da altri paesi, dove, prima che da noi, l'industria ferroviaria aveva avuto campo di prendere radice.

Ed è con riconoscenza ed affetto che per noi si nominano il BUSCHE, il PROTCHE, il DAIGREMONT, il SIBEN ed altri, che tutti lasciarono qui traccie del loro ingegno superiore in lavori che resero famigliari sistemi di costruzione dapprima sconosciuti tra noi; il DIDAY, ottimo e perspicace, che, colla serena tranquillità della sua mente, iniziò ed organizzò l'importante ramo dell'Esercizio; e l'attuale Direttore Generale AMILHAU, le cui vaste idee, la pronta risoluzione e l'energico agire hanno dato impulso e sviluppo potente alla Società nostra, e che si è preso a considerare e ad amare l'Italia come seconda sua patria ed il personale della Società come sua famiglia.

Perdoni la S. V. Ill. questa digressione affatto estranea all'incarico da me ricevuto, nel disimpegno del quale io La prego a volermi scusare se mai non avessi pienamente corrisposto all'intendimento da Lei propostosi nell'affidarmelo, assicurandola che, dal canto mio, non ho mancato di mettere in opera tutto lo studio e le cognizioni di fatto acquistate nei venti anni trascorsi dacchè ho l'onore di essere addetto al Consiglio d'Amministrazione della Società, e che, nell'eseguirlo, fui unicamente ispirato dal desiderio di rendermi degno della benevolenza della S. V. e degli Onorevoli Signori Amministratori, che in ogni occasione ed in ogni tempo mi hanno dimostrato compatimento e fiducia.

Devo poi rendere grazie al Commendatore Poggi, Segretario della Direzione Generale, che mise a mia disposizione l'archivio della medesima, al Cav. Ratti, ai Capi Divisione della Manutenzione e del Traffico, che gentilmente mi facilitarono le varie ricerche che la mole del lavoro esigeva, ed al Signor Magnani, Capo del Controllo Spese, alla revisione del quale ho sottoposto il capitolo delle garanzie e correspettivi ed altri stati contabili contenuti nel presente elaborato, onde evitare che, per avventura vi si insinuassero errori di fatto.

Mi permetto pure di indirizzare i più rispettosi ringraziamenti all'egregio Direttore finanziario della Südbahn, Signor CAVALLIER, ed all'Ispettore principale, Signor Mannheimer, i quali entrambi mi furono cortesi nel favorirmi parecchie indicazioni che ho loro chiesto relativamente alla rete Austriaca.

Col massimo ossequio,

Milano, 30 giugno 1876.

Il Segretario del Consiglio d'Amministrazione

STEFANO MEDIN.

Digitized by Google

Prospetto chilometrico delle linee concesse od appaltate alla Società.

Stato al 31 dicembre 1875

desunto dai registri statistici del Servizio Manutenzione e Lavori.

Le estese furono computate dalle estremità effettive delle linee, o dai bivi di diramazione, in modo da escludere affatto le tratte comuni, le quali vennero computate una sola volta nella linea cui effettivamente appartengono.

Digitized by Google

Prospetto chilometrico delle linee

(Stato al 31

(Le linee segnate con ⊙ ⊙ sono esercitè a doppio binario; — Quelle con ⊙ sono costrutte per la doppia via

RETE

1.ª DIVISIONE

(TORINO)

Linee concesse

	Torino-Susa		50.688
	Bussoleno-Confine Francese.		
	Bussoleno-Salbertrand	22.668	47.039
⊙	Salbertrand-Beaulard	11.606	
⊙ ⊙	Beaulard-Confine Francese	12.765	
⊙ ⊙	**Torino-Genova**		171.560
	Torino P. N.-Torino P. S.		
	Curve di raccordamento da Torino P. N. a Torino P. S.	3.045	5.200
⊙ ⊙	Dal termine della curva di circonvallazione a Torino P. S.	2.155	
	Trofarello (Torino)-Cuneo-Saluzzo (1).		
⊙	Trofarello-Savigliano	37.869	88.913
	Savigliano-Cuneo	36.167	
	Savigliano-Saluzzo	14.877	
	Trofarello-Chieri		8.776
	Mondovì-Bastia		9.080
	Chilometri		381.256

Linee esercitate

⊙ ⊙	**Confine Francese-Modane**	10.178	11.269
⊙	» » »	1.091	
	Torino-Pinerolo.		
	Dal bivio a Sangone (2)	730	30.476
	Sangone-Pinerolo	29.746	
	Cantalupo (Alessandria)-Cavallermaggiore		88.715
	Savona-Acqui-Bra.		
	Savona-Bra	95.105	142.925
	S. Giuseppe-Acqui	47.820	
	Alessandria-Acqui		33.531
	Asti-Castagnole		19.450
	Genova P. B.-Ventimiglia (3).		
⊙ ⊙	Genova P. B. a Genova P. P.	2.762	150.480
	Sampierdarena-Ventimiglia	147.718	
	Chilometri		476.846

(1) La tratta Torino-Trofarello fa parte della linea Torino-Genova.
(2) La tratta da Torino al bivio di Sangone fa parte della linea Torino-Genova.
(3) La tratta da Genova P. P. a Sampierdarena fa parte della linea Torino-Genova.

2.ª DIVISIONE

(MILANO)

Linee concesse

	Milano-Torino P. S.		
⊙ ⊙	Milano-Rho	11.731	142.63
⊙	Rho-Ticino	20.437	
	Ticino-Torino P. S.	110.483	
	Valenza-Vercelli		41.26
	Alessandria-Arona.		
⊙ ⊙	Alessandria-Valenza	12.370	100.58
⊙	Valenza-Novara	52.208	
	Novara-Arona	36.006	
	Rho-Sesto Calende		43.11
	Sesto Calende-Arona.		8.18
	Gallarate-Varese		18.34
	Milano-Como.		
⊙ ⊙	Milano-Monza	12.579	47.06
⊙	Monza-Camerlata	29.554	
⊙	Camerlata-Como	4.932	
	Calolzio-Lecco		8.08
	Milano-Piacenza.		
⊙ ⊙	Milano-Rogoredo	4.193	65.46
⊙	Rogoredo-S. Stefano	53.794	
	S. Stefano-Piacenza	7.480	
⊙	**Rogoredo** (1) **(Milano)-Pavia**		31.02
	Chilometri		505.78
	Lago Maggiore (Navigazione)		61.00

Linee esercitate

	Chivasso-Ivrea		32.27
	Santhià-Biella		29.63
	Mortara-Asti		69.47
	Novara-Gozzano		35.50
	Monza-Calolzio		29.80
	Milano-Vigevano		36.47
⊙	**Vigevano-Mortara**		12.73
	Voghera-Pavia-Brescia (2).		
	Voghera-Pavia	22.554	127.86
	Pavia-Casalpusterlengo	40.560	
	Codogno-Cremona	26.648	
	Olmeneta-Brescia	38.106	
	Torreberetti-Pavia		40.51
	Chilometri		414.2

Linee in costruzione

	Como-Chiasso	4.23
	Chilometri	4.23

(1) La tratta Milano-Rogoredo fa parte della linea Milano-Piacenza.
(2) La tratta Casalpusterlengo-Codogno appartiene alla linea Milano-Piacenza, e quella Cremona-Olmeneta alla linea Cremona-Treviglio.

Digitized by Google

econcesse od appaltate alla Società.

31dicembre 1875).

ma armate ed esercite ad un solo binario; — Quelle senza indicazione alcuna sono costrutte per una sola via).

ITALIANA.

3.ª DIVISIONE

(FIRENZE)

Linee concesse

Alessandria-Tortona-Piacenza			95.827
Novi-Tortona			17.810
Piacenza-Bologna.			
⊙ ⊙ Piacenza-Pontenure	10.122	58.573	147.756
⊙ ⊙ Parma-S. Ilario	11.090		
⊙ ⊙ Modena-Bologna	37.361		
⊙ Pontenure-Parma	47.464	89.183	
⊙ S. Ilario-Modena	41.719		
Bologna-Pistoia.			
⊙ ⊙ Dal bivio Reno a Borgo Panigale	1.037	94.553	
Borgo Panigale-Pistoia	93.516		
Chilometri			355.946

Linee esercitate

Firenze-Pistoia-Pisa-Spezia.		
Firenze-Massa	140.524	173.043
Massa-Spezia	32.519	
Avenza-Carrara		4.391
Spezia-Genova P.B.		86.965
Chilometri		264.399

4.ª DIVISIONE

(VERONA)

Linee concesse

Milano-Venezia.				
⊙ ⊙ Milano-Brescia	100.671	158.796	283.805	
⊙ ⊙ Sommacampagna-S. Martino	21.092			
⊙ ⊙ Padova-Venezia	37.033			
⊙ Brescia-Sommacampagna (1)	52.808	125.009		
⊙ S. Martino-Padova	72.201			
Treviglio-Cremona				65.566
Bergamo-Calolzio				25.635
⊙ **Verona-S. Antonio (Mantova)**				32.155
Verona-Confine Tirolese.				
⊙ Dal bivio del Tirolo a Domegliara	17.533	38.598		
Domegliara-Confine Tirolese	21.065			
Bologna-Pontelagoscuro.				
⊙ Bologna-Ferrara (2)	45.673	51.369		
Ferrara-Pontelagoscuro	5.696			
Pontelagoscuro-Padova				69.870
⊙ **Mestre-Confine Illirico** (3)				144.711
Udine-Gemona				28.127
Chilometri				739.836
Lago di Garda (Navigazione)				45.000

Linee esercitate

Cremona-Mantova	60.846
Mantova-Modena	63.223
Chilometri	124.069

Linee in costruzione

Treviglio-Coccaglio (Rovato)	31.000
Gemona-Pontebba	41.000
Dossobuono (Verona)-Legnago	41.000
Legnago-Rovigo-Adria	70.400
Chilometri	183.400

(1) A rendere completa la costruzione per la seconda via non mancano che le impalcature di ferro per 7 manufatti.
(2) Meno il ponte sul Reno a Poggio Renatico costrutto per una sola via.
(3) A rendere completa la costruzione per la seconda via non mancano che le impalcature di ferro per 15 manufatti.

RIASSUNTO

	Linee concesse	Navigaz. sui Laghi	Linee esercitate	Linee in costruzione	TOTALE
	Chilometri	Chilometri	Chilometri	Chilometri	Chilometri
1.ª Divisione	381.256	—	476.846	—	858.102
2.ª »	505.788	61.000	414.284	4.259	985.331
3.ª »	355.946	—	264.399	—	620.345
4.ª »	739.836	45.000	124.069	183.400	1.092.305
	1.982.826	106.000	1.279.598	187.659	3.556.083

Digitized by Google

RETE SUD-AUSTRIACA

Linee concesse

Linea di Trieste, suoi tronchi e sue diramazioni

⊙ ⊙	Vienna-Lebring	239	665 Chilom.
⊙	Lebring-Spielfeld	20	
⊙ ⊙	Spielfeld-Trieste	319	
⊙ ⊙	Nabresina-Monfalcone	16	
⊙	Monfalcone-Cormons	34	
	Modling-Laxenburg	5	
⊙	Wiener Neustadt-Oedenburg	32	
	Bruck-Leoben	17	»
⊙	S.t Peter-Fiume	55	»

Linee di Carinzia

⊙ ⊙	Marburg S-Marburg K (1)	2.5	165 »
⊙	Marburg K (1)-Villach	162.5	
⊙	Villach-Franzensfeste	208	»

Linee di Croazia

⊙	Steinbruck-Sissek		174 »
⊙	Agram-Carlstadt		

(1) Marburg S (Stazione della linea da Vienna a Trieste).
» K (» » » di Carinzia).

Linee d'Ungheria

⊙	Pragerhof-Mura Keresztur	96	646 Chilom.
⊙ ⊙	Mura Keresztur-Kanizsa	13	
⊙	Kanizsa-Stuhlweissenburg-Buda	221	
⊙	Stuhlweissenburg-Uj Szony	80	
⊙	Oedenburg-Kanizsa	165	
	Keresztur-Barcs	71	

Linee del Tirolo

⊙	Kufstein-Innsbruck	74	307 »
⊙ ⊙	Innsbruck-Matrei	18	
⊙	Matrei-Steinach	5	
⊙ ⊙	Steinach-Brenner	14	
⊙	Brenner-Franzensfeste	41	
⊙ ⊙	Franzensfeste-Brixen	10	
⊙	Brixen-Avio	145	

Linee esercitate

	Wiener Neustadt-Grammat Neusiedl		36 »
	Ebenfurt-Neufeld		
⊙	Vienna-Pottendorf-Wiener Neustadt	31	»
	Leoben-Vordernberg	15	»

Digitized by Google

Leggi, Decreti, Atti di concessione e Convenzioni concernenti le linee concesse od appaltate per l'esercizio alla Società.

Le garanzie assicurate per le linee concesse ed i correspettivi per quelle appaltate figurano in apposito capitolo, pag. 267.

Le disposizioni relative al personale, contenute nelle varie Concessioni, sono riferite a pag. 289 e seguenti.

Le date di apertura delle linee o tronchi di linea, così concesse che appaltate per l'esercizio, sono riportate in apposito prospetto a pag. 328.

Non si fa menzione delle tariffe ed orari, nè delle altre disposizioni concernenti esclusivamente l'esercizio, perchè estranee allo scopo del presente lavoro.

Sono stampate in corsivo le linee della cui costruzione la Società fu esonerata per Convenzioni posteriori, nonchè i patti successivamente modificati.

Digitized by Google

Digitized by Google

1. Convenzione 14 marzo 1856, stipulata in Vienna, approvata colla Sovrana Risoluzione 17 aprile successivo, tra gli II. RR. Ministri Austriaci di Finanza e del Commercio, e i Signori:

Principe Adolfo di Schwarzenberg, Presidente e rappresentante dell'I. R. Istituto privilegiato di Credito per il commercio e per l'industria a Vienna;

Conte Francesco Zichy juniore,

Barone A. S. de Rothschild, Vicepresidenti e rappresentanti dell'Istituto suddetto;

La casa bancaria S. M. de Rothschild, in Vienna;

Marchese Raffaele de Ferrari, Duca di Galliera, in Bologna;

Duca Lodovico Melzi, in Milano;

S. E. Conte Giuseppe Archinto, in Milano, rappresentato dai Signori Sebastiano Mondolfo e C. F. Brot;

Pietro Bastogi, in Livorno;

Fratelli de Rothschild, in Parigi;

E. Blount e C., in Parigi;

Paolino Talabot, in Parigi;

N. M. de Rothschild e Figli, in Londra;

Samuele Laing, in Londra;

M. Uzielli, in Londra;

mediante la quale viene concesso ai suddetti Signori:

a) l'esercizio ed il godimento di tutte le II. RR. strade ferrate situate nel Regno Lombardo-Veneto (**1**), *con eccezione del tronco che da Verona s'inoltra verso il Tirolo meridionale* (**2**), con tutti i diritti ed obblighi alle medesime inerenti;

b) la costruzione e l'attivazione dei nuovi tronchi seguenti:

1.° da Coccaglio per Bergamo (**3**) *a Monza* (**4**), colla diramazione per Lecco (**5**), trasmettendo ai Concessionari ogni diritto ad esso Governo spettante in forza della Convenzione, per la quale la Città e Provincia di Bergamo si sono obbligate a cedere allo Stato gratuitamente tutti i terreni necessari per la stazione di Bergamo e per la linea da Coccaglio per Bergamo a Monza entro i confini della provincia;

2.° da Casarsa per Udine e Cormons a Nabresina, in congiunzione colle strade ferrate Meridionali dello Stato (**6**);

Digitized by Google

3.° *da Sant' Antonio di Mantova alla sponda sinistra del Po presso Borgoforte* (**7**);

4.° da Milano per Lodi a Piacenza, in congiunzione colla strada ferrata dell' Italia Centrale mediante ponte sul Po, la cui spesa (ad eccezione di quella pel collocamento del binario) sarà sostenuta per metà dall' I. R. Governo;

5.° diramazione dalla precedente *da Melegnano* (**8**) verso Pavia per rannodarsi alla strada ferrata Sarda per Genova;

6.° da Milano al confine Sardo presso Buffalora, in congiunzione colla strada ferrata Sarda per Torino, con facoltà di disporre un binario sulla parte del ponte sul Ticino presso Buffalora situata sul territorio Austriaco;

7.° diramazione dalla precedente per Sesto Calende, in corrispondenza colla navigazione sul Lago Maggiore (**9**);

8.° strada ferrata di congiunzione intorno a Milano, e costruzione ivi di una stazione centrale (**10**);

c) il diritto dell'uso gratuito del tronco della strada ferrata Meridionale dello Stato da Nabresina fino a Trieste, e dell'uso in comune con detta Amministrazione delle stazioni di Nabresina e Trieste.

Viceversa, eguale diritto è riservato allo Stato per l'uso promiscuo gratuito delle due stazioni di Verona e del tronco di strada ferrata Lombardo-Veneta che rannoderà con quelle la strada ferrata del Tirolo Meridionale.

Inoltre è accordata ai Concessionari la facoltà:

d) di riunire alla loro impresa altre strade di ferro o parte di esse, sotto riserva dell'approvazione per parte dell'Amministrazione dello Stato;

e) di costituire una Società anonima con residenza a Vienna, la quale subentri in tutti i loro diritti ed obblighi, ed alla quale è accordata la facoltà di emettere azioni ed obbligazioni di un valore nominale non inferiore di lire *seicento Austriache* (**11**), aventi queste ultime diritto di priorità sulla rendita delle ferrovie.

I Concessionari presenteranno entro l'anno 1857 una proposta per la prolungazione ed ulteriore destinazione del tronco già in esercizio da Milano a Treviglio (**12**).

Durata della concessione: *a tutto l'anno 1948* (**13**).

Prezzo d'acquisto: 100 milioni di Lire Austriache, senza interessi qualora i versamenti avvengano alle scadenze determinate, cioè: 20 milioni entro tre mesi dalla data della Sovrana Risoluzione; 50 milioni in cinque rate annuali di 10 milioni ognuna; ed i rimanenti 30 da pagarsi *con metà dei redditi netti annui delle strade ferrate cedute e concesse, in quanto i redditi stessi sorpassino il 7 per cento del capitale erogato per la costruzione ed attivazione delle strade, fatta facoltà ai Concessionari di pagarli, invece, in rate annue di 10 milioni nei due anni successivi all'effettuato pagamento degli altri 50; nel qual caso sarà ad essi fatto il condono degli ultimi 10 milioni* (**14**). Il pagamento in oro od argento, a scelta dell'Erario, però con un determinato compenso reciproco in caso di differenza fra i rispettivi valori (**15**).

Diritto di prelazione per le strade da costruirsi nel Regno Lombardo-Veneto.

Digitized by Google

Indivisibilità della rete concessa, di cui non potrà essere alienata parte alcuna, nemmeno sotto forma di affitto (**16**).

Condono della metà dei dazi d'introduzione dei materiali necessari alla costruzione e all'esercizio, e degli approvvigionamenti occorrenti per la costruzione e per tre mesi di esercizio.

Esenzione dall'imposta sulla rendita fino al *termine dell'anno 1861* (**17**).

Esenzione dall'imposta di trasferimento per acquisti di immobili (**18**).

Facoltà di riscatto da parte del Governo *dopo l'anno 1889* (**19**), contro lo sborso, fino al termine della concessione, di una rendita annua da liquidarsi sopra una media degli utili netti percepiti in un determinato numero d'anni, rendita che in alcun caso non dovrà essere inferiore a 5 $^1/_5$ per cento del capitale erogato.

Facoltà al Governo, pel caso che la Società avesse a sciogliersi prima del termine naturale della concessione, di procedere come è stabilito per l'epoca dell'espiro della concessione.

Decisione di tutte le controversie relative alla interpretazione della Convenzione, rimessa ad arbitri *secondo determinate modalità* (**20**).

Per tutte le vertenze relative e scaturienti dalla Convenzione, le istanze saranno dirette all' I. R. Ministero del Commercio, dal quale verranno emanati gli ordini e le decisioni.

Facoltà di creare stabilimenti, opifici, officine ecc. (**21**).

Gli obblighi verso i possessori di fondi espropriati od intersecati dalle ferrovie, e, in generale, gli obblighi di qualsiasi natura di scadenza anteriore al giorno della Sovrana sanzione della Convenzione, *a carico dell'I. R. Erario* (**22**), ed in quel giorno i Concessionari subentreranno in tutti i diritti ed obblighi spettanti allo Stato per contratti di costruzione in corso.

Consegna delle strade ferrate e loro pertinenze, da cominciarsi non più tardi di un mese dopo l'approvazione Sovrana della Convenzione, mediante esatto inventario, e da essere compiuta o considerata come tale, in modo che col 1.° gennaio 1857 i Concessionari debbano entrare in possesso delle ferrovie concesse ed assumerne essi medesimi l'amministrazione (**23**).

Però, l'esercizio sarà fatto dallo Stato per conto dei Concessionari cominciando dal primo giorno della quindicina successiva all'approvazione Sovrana.

---

2. Atto di concessione 17 marzo 1856, stipulato in Vienna, con annesso Capitolato, mediante il quale i Rappresentanti delle cinque Potenze interessate, cioè:

Conte Gaetano Zucchini, per la S. Sede;
Conte Antonio Paulovich, per l'Austria;
Conte Teodoro Bayard de Volo, per gli Stati di Modena e Parma;
Avv. Giuseppe Mantellini, per la Toscana,

in adempimento al disposto dalla Convenzione 1.° maggio 1851 (**24**), trasferiscono e concedono, *fino a tutto l'anno 1948* (**25**), a S. E. il Marchese Raf-

Digitized by Google

FAELE DE FERRARI, DUCA DI GALLIERA, come mandatario dei Signori Concessionari delle strade di ferro Lombardo-Venete, il diritto di costruire e di attivare la strada ferrata dell'Italia Centrale dalla sponda destra del Po presso Piacenza, per Parma, Reggio e Modena a Bologna, e di là, per la valle del Reno, a Pistoia, in congiunzione colle strade ferrate Toscane, *con una diramazione dalla precedente presso Reggio, per Guastalla e Suzzara, la quale, attraversando il Po con apposito ponte a Borgoforte, andrà a congiungersi colle strade ferrate Lombardo-Venete* (**26**); con facoltà di combinare l'operazione finanziaria per raccogliere il capitale occorrente alla impresa su quelle basi e sotto quelle forme che i Concessionari reputeranno del loro interesse, ma però *con titoli rappresentativi distinti da quelli dell'intrapresa della rete Lombardo-Veneta* (**27**), la cui emissione sia regolata in modo da non superare in interesse e fondo d'ammortizzazione l'annualità garantita, ed i quali godranno, in tutti gli Stati dei Governi contraenti, le garanzie, prerogative e facilità accordate rispettivamente ai titoli delle Società indigene, e coll'obbligo di istituire, in una città di alcuno dei cinque Stati, un apposito Consiglio di Direzione ed Amministrazione per la Centrale Italiana (28), mantenute le attribuzioni della Commissione internazionale dei cinque Governi residente in Modena, stabilite nella Convenzione del 1851 (**29**).

Diritto di preferenza per la concessione di altre ferrovie che in alcuno dei territori dei cinque Stati andassero a congiungersi colla Centrale.

Indivisibilità delle ferrovie concesse tanto nel privilegio che nel loro esercizio, e proibizione di cedere l'uno o l'altro, anche temporaneamente e sopra tronchi parziali (**30**).

Pagamento di It. L. 6,840,000 in effettivo contante, come prezzo dei lavori anteriormente eseguiti dalla Società precedente.

Diritto nei cinque Governi di riscatto complessivo dopo l'anno 1888 (**31**), contro lo sborso, fino al termine della concessione, di una rendita annua da liquidarsi sopra una media degli utili netti percepiti in un determinato numero d'anni non inferiore a It. L. 6,500,000.

Esenzione da qualunque imposta: ordinaria, straordinaria e speciale sulla strada, suoi accessori ed oggetti per l'esercizio della medesima, tranne l'imposta territoriale (**32**).

Introduzione esente da dazio dei ferri, attrezzi, macchine ecc. strettamente ed esclusivamente necessari alla costruzione della strada, primo armamento ed attivazione della stessa.

Esenzione dai diritti proporzionali e dalla tassa di trapasso per gli atti da stipularsi per la costruzione.

Il piano stradale per tutto il tratto in pianura e fino al piede dell'Appennino, da formarsi per due binari, ma non applicando il secondo binario se non quando il reddito netto della strada, in termine ragguagliato, ammonti a It. L. 24,000 al chilometro (**33**).

Nell'Appennino il piano stradale sarà costrutto per un solo binario.

Quanto al ponte sul Po presso Borgoforte, la determinazione della formazione per semplice o doppio binario è rimessa al momento dell'approvazione del progetto (**34**).

Digitized by Google

L'amministrazione e la contabilità della Centrale Italiana dovranno essere interamente distinte da quelle della Lombardo-Veneta.

Le contestazioni che potessero insorgere sull'interpretazione ed esecuzione delle condizioni imposte coll'Atto di concessione saranno inappellabilmente decise dalla Commissione internazionale; e quelle che involgessero questioni di diritto, o non fossero meramente amministrative, lo saranno parimenti dalla Commissione, ma riservato il ricorso al Supremo Tribunale di Modena, che giudica secondo le massime della legislazione Estense.

Facoltà di creare stabilimenti, officine ecc. (**35**).

---

3. **Costituzione per parte dei Concessionari delle ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale** di una Società anonima portante il nome di I. R. Società Privilegiata delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale; e riunione in Vienna di un Consiglio provvisorio di Amministrazione, sedente, per la prima volta, il 7 maggio 1856 (**36**).

---

4. **Statuti** dell'I. R. Privilegiata Società delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, approvati con Sovrana Risoluzione 19 settembre 1856, comunicata con Ministeriale Ordinanza 31 dicembre detto anno (*Vedi Statuti N.* **I**, *pag. 300*).

---

5. **Convenzione 8 aprile 1857,** stipulata in Vienna tra l'I. R. Ministero del Commercio, Industria e Lavori Pubblici Austriaco e la Società, approvata con Sovrana Risoluzione 27 novembre 1856, comunicata dall'I. R. Ministero suddetto con Dispaccio 7 dicembre detto anno, N. 4318, e dall'Assemblea generale degli Azionisti del 30 maggio 1857, colla quale:

a) in sostituzione al tronco Bergamo-Monza (**37**), la Società è obbligata a costruire un tronco di ferrovia che da Bergamo venga a congiungersi colla linea Milano-Treviglio in un punto fra Treviglio e Cassano (**38**);

b) viene imposta la costruzione di un tronco da Treviglio a Cremona per Crema, in continuazione della ferrovia Milano-Treviglio;

c) viene imposto l'obbligo eventuale di stabilire anche la congiunzione ferroviaria da Treviglio a Coccaglio *nel caso che, dopo il periodo di cinque anni ed in seguito alla fattane esperienza, l'Amministrazione Governativa la dichiarasse necessaria o desiderabile in considerazione di interessi dello Stato* (**39**).

I tronchi Bergamo-Cassano, ed eventualmente Treviglio-Coccaglio, dovranno essere costrutti colla sede stradale per il doppio binario.

Per la diramazione Treviglio-Crema-Cremona, i Concessionari non saranno obbligati a stabilire il secondo binario se non quando il reddito lordo di

Digitized by Google

questo tronco raggiunga la cifra di fiorini 120,000 (moneta di convenzione) per lega Austriaca, cioè franchi 39,839. 46 per chilometro.

Fino a tanto che non sia costrutta ed aperta la linea Treviglio-Coccaglio, non si potrà esigere, per le merci che saranno spedite da Milano a Brescia ed oltre o viceversa, una tassa maggiore di quella che importerebbe il trasporto per la linea diretta Treviglio-Coccaglio.

Con questa Convenzione rimane naturalmente soddisfatto all'obbligo assunto dai Concessionari con quella del 14 marzo 1856, di presentare entro l'anno 1857 le loro proposte circa la continuazione del tronco Milano-Treviglio.

La Società è autorizzata, in quanto occorresse, per la costruzione del tronco Crema-Cremona e per quella eventuale del tronco Treviglio-Coccaglio, di aumentare il proprio fondo sociale, previa approvazione Governativa.

---

6. Atto di concessione 23 settembre 1858 e relativi Protocolli in data 23 settembre e 8 dicembre 1858 (**40**), approvati da S. M. l'Imperatore d'Austria colle Sovrane Risoluzioni 30 novembre e 9 dicembre successivi, mediante i quali lo Stato:

a) concede ai Signori:

ADOLFO Principe di SCHWARZENBERG,
MASSIMILIANO EGONE Principe di FÜRSTENBERG,
LEOPOLDO Cav. di LÄMEL,
A. S. DE ROTHSCHILD,
PAOLINO TALABOT,
E. BLOUNT,
S. LAING,
M. UZIELLI,

per sè e loro mandanti, le linee seguenti:

1.° l'I. R. strada ferrata del Sud dello Stato, comprendente la linea da Vienna a Trieste, colle sue diramazioni da Mödling a Laxenburg e da Wiener Neustadt a Oedenburg (**41**);

2.° la ferrovia della Carinzia da Marburg a Klagenfurth, con prosecuzione fino a Villach (**42**);

3.° la ferrovia da Steinbrück a Sissek per Agram, con diramazione a Carlstadt (**43**);

4.° la ferrovia del Tirolo da Verona a Kufstein per Bolzano, Bressanone e Innsbruck (**44**);

5.° le torbiere dello Stato presso Lubiana, con tutti i fabbricati, gli apparati e le macchine annesse;

6.° La sostituzione allo Stato in tutti i diritti ed oneri risultanti per esso dalla Convenzione 5 ottobre 1857 colla Società dell'acquedotto Auresina di Trieste (**45**);

7.° il diritto di far transitare, verso compenso da convenire, i propri convogli sulla strada di circonvallazione di Vienna (**46**);

Digitized by Google

b) accorda facoltà ai Concessionari di fondare una Società anonima con residenza a Vienna, e con facoltà di emettere azioni del valore nominale non inferiore a fiorini 200 val. Austr., ed obbligazioni (aventi diritto di priorità sulla rendita delle ferrovie) del valore nominale non inferiore a fiorini 100 val. Austr.;

oppure di annettere alle linee precedenti, formando, d'accordo colle Società rispettive, una sola ed unica Società:

1.° le strade ferrate state cedute e concesse all' I.R. Privilegiata Società delle strade ferrate Lombardo-Venete, coll' obbligo aggiuntovi di costruire una strada:

da Padova a Rovigo, ed autorizzazione di trattare coi Concessionari della linea Ferrara-Bologna (qualora questa venisse costrutta) per l'eventuale congiunzione Rovigo-Ferrara e conseguente costruzione del ponte sul Po (**47**);

2.° la rete ferroviaria stata precedentemente concessa alla Società I. R. Privilegiata della strada ferrata Orientale Imperatore Francesco Giuseppe (**48**), però limitata alle linee seguenti:

da *Marburg* (**49**) (Pragerhof) a Buda per Pettau, Kanizsa e Stuhlweissenburg:

da Stuhlweissenburg ad Uj Szöny;

da Oedenburg a Kanizsa;

ed eventualmente (qualora dalle strade ferrate del Banato fosse costrutta una diramazione ad un punto della sponda sinistra del Danubio fra Esseg e Vukovar), obbligo nei Concessionari, dopo terminata la linea Oedenburg-Kanizsa, di costruire *una linea da Kanizsa per Esseg fino a detto punto,* sostenendo la metà della spesa del ponte sul Danubio; e contemporaneamente,

una diramazione verso Fünfkirchen in congiunzione colla linea Fünfkirchen-Mohacs (**50**);

3.° eventualmente, qualora i prodotti delle linee Orientali e della Croazia oltrepassassero un determinato limite,

una ferrovia di congiunzione tra le linee Agram-Sissek e Kanizsa-Esseg (**51**);

4.° dopo l'anno 1865 e sulla domanda del Governo:

una diramazione da Saint Peter a Fiume, e

la linea da Villach a Bressanone, *restando a carico della Società un terzo delle spese di costruzione* (**52**);

c) accorda facoltà ai Concessionari di unire alla loro impresa altre strade ferrate coll'approvazione del Governo.

Durata della concessione: *novant'anni,* da computarsi *dal 1.° gennaio 1865* (**53**).

Prezzo di cessione delle linee: 100 milioni di fiorini Austriaci, senza interesse qualora i pagamenti siano effettuati alle scadenze stabilite, da pagarsi in valuta sonante fino all'ammontare di 70 milioni, in nove determinate rate fra il 1858 ed il 1866, e, pei rimanenti 30 milioni, *mediante un prelevamento della metà dell'eccedenza dei prodotti netti della*

Digitized by Google

intera rete al di là del 7 per cento sul capitale d' impianto, cominciando dall'esercizio 1870, fatta facoltà ai Concessionari di dichiarare, prima del 1.° novembre 1866, se intendono pagare 5 milioni al 1.° novembre di ognuno degli anni 1871-1872-1873-1874, qualunque sia il prodotto netto delle ferrovie; effettuati i quali pagamenti, essi sarebbero esentati dall'obbligo del pagamento dei residui 10 milioni (**54**).

Diritto di prelazione *per tutta la durata della concessione per le linee situate sul territorio Austriaco alla destra del Danubio in diramazione o prolungamento delle linee concesse* (**55**).

Nessuna linea che congiunga due punti della rete concessa potrà essere accordata se non in quanto tocchi dei punti che il Governo riconoscesse sommamente importanti strategicamente, politicamente e commercialmente.

Indivisibilità della rete concessa e proibizione di cederne parte, anche sotto forma di appalto (**56**).

Esenzione dall' imposta sulla rendita *fino al 31 dicembre 1868* (**57**), *e condono della metà dei dazi di introduzione per i materiali necessari alla costruzione ed all'esercizio entro un determinato limite* (**58**).

Esenzione dall'imposta di trasferimento pei contratti relativi ad acquisti di terreni e fabbricati, ripresa o riscatto delle linee facenti seguito della concessione, e facoltà di emettere, senza bollo, titoli provvisori di azioni ed obbligazioni valevoli fino a che ne sia completato il versamento (**59**).

Diritto di riscatto, per parte dello Stato, alla fine del 1895, contro lo sborso, fino al termine della concessione, di una rendita annua da liquidarsi sopra una media degli utili netti percepiti in un determinato numero di anni, rendita che in alcun caso non dovrà essere inferiore al 5 $^1/_5$ per cento del capitale erogato.

Facoltà al Governo, pel caso che la Società avesse a sciogliersi prima del termine naturale della concessione, di procedere come è stabilito per l'epoca dell'espiro della concessione.

Decisione delle eventuali contestazioni, rimessa esclusivamente agli arbitri secondo determinate modalità.

Facoltà ai Concessionari di creare, comperare ed esercitare fabbriche, opifici, stabilimenti ecc. (**60**).

I Concessionari prendono a loro carico gli obblighi di ogni specie e i pagamenti non ancora scaduti, sia che riguardino il passato o l'avvenire, e subentrano al Governo in tutti i diritti ed obblighi dipendenti da contratti in corso, sia di lavori che di forniture (**61**).

La consegna delle ferrovie e loro dipendenze comincerà nel termine di un mese dopo l'approvazione Sovrana della Convenzione.

I Concessionari entreranno nel godimento delle linee loro cedute al 1.° novembre 1858 (**62**), tranne che per la linea del Tirolo settentrionale, la quale, venendo aperta all'esercizio prima di quell'epoca, sarà amministrata per conto dei Concessionari dal giorno dell'apertura (**63**).

Digitized by Google

7. **Convenzione fra l'I. R. Privilegiata Società delle ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale ed i Concessionari delle II. RR. strade ferrate Meridionali dello Stato,** approvata dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società ferroviaria Lombardo-Veneta del 18 novembre 1858 e da S. M. I. R. A. colle Sovrane Risoluzioni 30 novembre e 9 dicembre 1858, pei seguenti oggetti:

1.° Costituzione di una sola Società portante il nome di I. R. Privilegiata Società delle ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, colla fusione nella medesima di tutte le concessioni accordate coll'Atto di concessione 23 settembre 1858 e sue appendici, comprese quelle della ferrovia Orientale Imperatore Francesco Giuseppe;

2.° Determinazione del nuovo capitale sociale in 750000 azioni della Società delle ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, del valore nominale di franchi 500, ossia fior. 200 val. Austr., delle quali:

312500 saranno rilasciate agli Azionisti della precedente Società ferroviaria Lombardo-Veneta e dell'Italia Centrale in iscambio di altrettante quitanzate per egual somma;

104166 $^2/_3$ verranno consegnate ai possessori delle azioni Lombardo-Venete nella proporzione di una nuova azione per tre delle antiche e contro pagamento di 150 franchi per ognuna delle nuove; le altre

333333 $^1/_3$ rimangono ai Concessionari della ferrovia Vienna-Trieste, e si rilasceranno contro un versamento di 150 franchi per azione;

3.° Sostituzione della nuova Società alle parti contraenti attivamente e passivamente e, per conseguenza, assunzione per parte della medesima di tutti gli obblighi e vincoli derivanti, sia verso lo Stato che verso i terzi, nominativamente comprese le obbligazioni emesse dalla precedente Società Lombardo-Veneta e dell'Italia Centrale;

4.° Composizione del nuovo Consiglio d'Amministrazione della Società delle strade ferrate Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale. Formano parte di questo Consiglio: tutti i Consiglieri d'Amministrazione della preesistente Società ferroviaria Lombardo-Veneta, e dieci nuovi membri eletti dai Concessionari della ferrovia Vienna-Trieste;

5.° Dichiarazione che i nuovi Statuti della Società delle ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale *abbiano ad essere gli unici in vigore per l'avvenire* (**64**).

---

8. **Convenzione 11 dicembre 1858,** stipulata in Vienna tra l'I. R. Privilegiata Società della ferrovia Orientale Imperatore Francesco Giuseppe, rappresentata dal Signor G. Maniel, come procuratore speciale dei membri del Consiglio d'Amministrazione, stati delegati per la sua stipulazione dall'Assemblea generale degli Azionisti di detta Società con deliberazione 10 novembre 1858, ed

Digitized by Google

i Concessionari delle II. RR. Privilegiate strade ferrate Meridionali dello Stato, rappresentati dal Signor PAOLINO TALABOT, altro dei Concessionari stessi, munito di atto di procura speciale in data 23 settembre 1858.

Con questa Convenzione viene stabilito:

1.° Che la rete della strada ferrata Orientale Imperatore Francesco Giuseppe, circoscritta alle linee determinate nell'Atto di concessione 23 settembre 1858, viene unita alle linee con quella concesse alla strada ferrata Meridionale, la quale viene quindi sostituita alla prima in tutti i diritti ed obblighi così verso lo Stato che verso i terzi, contratti ecc.;

2.° Sono designati i nomi di cinque membri del Consiglio d'Amministrazione dell'I. R. Privilegiata Società della ferrovia Orientale Francesco Giuseppe, i quali dovranno far parte del Consiglio d'Amministrazione della nuova Società;

3.° Le azioni della Società della ferrovia Orientale sono annullate e sostituite con obbligazioni della nuova Società identiche a quelle della Lombardo-Veneta, sul calcolo che 25 azioni Orientali liberate di 150 franchi vengono sostituite da 16 obbligazioni intieramente pagate della nuova Società.

---

9. Statuti dell'I. R. Privilegiata Società delle strade ferrate Meridionali dello Stato, del Regno Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale, approvati colle Sovrane Risoluzioni 30 novembre e 9 dicembre 1858 (*Vedi Statuti N.* **II**, *pag. 300*).

---

10. R. Decreto 1.° dicembre 1859, N. 3811, di S. M. VITTORIO EMANUELE, con cui il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intiera esecuzione al Trattato conchiuso tra la Sardegna e la Francia, ed a quello conchiuso tra la Sardegna, la Francia e l'Austria a Zurigo il giorno 10 del precedente novembre, mediante i quali:

a) il Governo del Re riconosce e conferma le concessioni per ferrovie accordate dal Governo Austriaco sul territorio ceduto, e nominatamente quelle risultanti dalle Convenzioni 14 marzo 1856, 8 aprile 1857 e 23 settembre 1858 (**65**);

b) dopo lo scambio delle ratifiche del Trattato, il Governo Sardo è sostituito in tutti i diritti e gli obblighi che spettavano al Governo Austriaco in forza delle Concessioni suddette per tutto ciò che riguarda le linee di strade ferrate esistenti sul territorio ceduto; ed il diritto di devoluzione che spettava su queste al Governo Austriaco è trasferito nel Governo Sardo;

c) i pagamenti che restano ancora da farsi sulle somme dovute allo Stato dai Concessionari, in forza della Convenzione 14 marzo 1856, come correspettivo delle spese di costruzione delle strade ferrate suddette, saranno

Digitized by Google

intieramente effettuati nel Tesoro Austriaco; dal quale, all'incontro, saranno pagati i crediti eventualmente tuttora esistenti per espropriazioni, costruzioni e forniture riferentisi al periodo in cui le dette ferrovie erano amministrate per conto dello Stato, sotto riserva di quanto fosse pattuito fra esso ed i Concessionari (**66**), e ritenuto che la riscossione dei crediti di cui sopra non dà alcun diritto al Governo Austriaco per controllare e sorvegliare la costruzione e l'esercizio delle ferrovie nel territorio ceduto.

Il Governo Sardo dal suo canto si obbliga a fornire al Governo Austriaco tutti gli schiarimenti che potessero essergli richiesti in proposito.

---

11. Legge 8 luglio 1860, N. 4241, che approva la Convenzione 25 giugno precedente, stipulata in Torino tra i MINISTRI DELLE FINANZE e DEI LAVORI PUBBLICI del Regno Sardo ed il Sig. PAOLINO TALABOT, rappresentante della Società in forza dei poteri avuti dalla medesima, come da Verbale dell'Assemblea generale degli Azionisti del 30 aprile 1860 e da Verbale del Consiglio d'Amministrazione di Vienna del 19 giugno 1860, con annesso Capitolato; mediante i quali atti, stati definitivamente approvati dall'Assemblea generale degli Azionisti del 30 aprile 1861, vengono confermate le Concessioni 14 e 17 marzo 1856, 8 aprile 1857 e 23 settembre 1858 (**67**), ma però coll'espressa dichiarazione che i rapporti fra il Governo e la Società, per quanto si riferiscono alla concessione, costruzione ed esercizio delle reti, saranno quindi innanzi esclusivamente regolati dalla Convenzione e dal Capitolato presenti.

Le linee di cui viene riconosciuta e confermata la concessione in favore della Società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale sono le seguenti:

A. SUL TERRITORIO LOMBARDO:

1.° la linea da Milano al confine Veneto, fra Peschiera e Desenzano, per Treviglio, Bergamo, Coccaglio e Brescia, già in esercizio, compresavi la linea di circonvallazione destinata a congiungere i diversi tronchi che mettono capo a Milano (**68**);

2.° la linea da Bergamo a Lecco;

3.° la linea da Milano a Camerlata (**69**);

4.° la linea da Treviglio a Coccaglio, da eseguirsi *qualora, dopo trascorso il termine prefisso pel compimento della linea Lombarda, il Governo riconoscesse essere questo tronco diretto necessario al commercio e desiderabile nell'interesse dello Stato* (**70**), e ritenuto che, finchè detta linea non sia eseguita ed aperta, la Società non potrà esigere per le merci procedenti o dirette per Milano e Brescia ed oltre, o viceversa, una tassa maggiore di quella cui avrebbe diritto se il trasporto si effettuasse per mezzo della linea diretta Treviglio-Coccaglio;

5.° la linea da Milano al Ticino presso Buffalora (**71**), con una diramazione da Rho a Sesto Calende;

Digitized by Google

6.° la linea da Milano a Piacenza per Lodi, con una diramazione verso Pavia fino al Gravellone (72), per congiungersi alla ferrovia di Genova, e con un ponte sul Po, la cui spesa, ad eccezione di quella pel collocamento del binario, sarà sostenuta per metà dallo Stato (73);

7.° la linea da Treviglio a Cremona per Crema.

B. Sul territorio dell'Italia Centrale:

1.° la linea da Piacenza a Bologna per Parma, Reggio e Modena (74);

2.° la linea da Bologna a Pistoia;

3.° in sostituzione della linea da Reggio a Borgoforte, quella da Bologna per Ferrara a Pontelagoscuro, compreso il ponte sul Po, quando il Governo ne ordinerà la costruzione (75).

In tutte le linee suddette i terreni dovranno essere comperati per due binari.

Le opere di terra ed i manufatti dovranno, a richiesta del Governo, essere eseguiti per due binari su tutte le linee, meno quelle da Rho a Sesto Calende, da Treviglio a Cremona, da Bergamo a Lecco ed il passo degli Appennini da Bologna a Pistoia, tranne per quest'ultimo i tronchi nei quali il Governo, per la regolarità e sicurezza del servizio, ravvisasse il bisogno di costruire un secondo binario.

Sulle linee o tronchi di linea preparati per due binari, il collocamento del secondo binario sarà obbligatorio quando l'introito lordo arrivi a L. 24,000 per chilometro sulla linea Piacenza-Bologna (76), ed a L. 30,000 su *tutte* (77) le altre linee.

Per il ponte sul Po presso Ferrara, la determinazione della costruzione a doppio od a semplice binario è rimessa all'approvazione del progetto (78).

L'amministrazione delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale, già concesse o che lo fossero più tardi alla Società, sarà affidata ad un Consiglio d'Amministrazione residente negli Stati di S. M., e sarà tenuta affatto indipendente da quella delle altre linee appartenenti alla medesima Società e situate all'infuori degli Stati medesimi.

Il domicilio legale della Società sarà in quella città dei RR. Stati dove risiede il Consiglio d'Amministrazione (79).

Le Assemblee generali degli Azionisti della Società avranno luogo a Parigi, ed il Governo avrà diritto di farvisi rappresentare da uno o più Commissari.

La Società dovrà presentare, entro tre mesi, l'elenco delle azioni e delle obbligazioni emesse, e non potrà procedere a nuove emissioni senza previa approvazione del Governo.

Gli interessi e l'ammortamento delle obbligazioni hanno il diritto di priorità sugli introiti e sulle guarentigie dello Stato.

Il capitale delle strade ferrate dell'Italia Centrale sarà rappresentato da serie speciali di obbligazioni (80) proporzionate alla garanzia assicurata per questa rete, e la contabilità di questa rete sarà tenuta affatto separata da quella della rete Lombarda.

Digitized by Google

La Società si assume l'obbligo di regolare, nel termine di un anno, col Governo Austriaco l'applicazione di quanto è disposto nelle Convenzioni 14 marzo 1856 e 23 settembre 1858 sul pagamento del residuo prezzo d'acquisto, in modo da svincolare assolutamente in qualunque caso la rete Lombarda dalla clausola che stipula una eventuale partecipazione dello Stato Austriaco nei redditi superiori al 7 per cento (**81**).

Durata della concessione: *per la rete Lombarda, fissata a 90 anni, dal 1.° gennaio 1865, cioè a tutto dicembre 1954; per le ferrovie dell'Italia Centrale la concessione spirerà il 31 dicembre 1948* (**82**).

Diritto di prelazione, *per tutta la durata della concessione, per le diramazioni o prolungamenti di linee che in Lombardia o nell'Italia Centrale venissero chieste da terzi o di cui in Lombardia il Governo volesse prendere l'iniziativa; ed obbligo nel Governo di non costruire nè concedere alcuna nuova linea tendente a riunire tra loro per altra via punti appartenenti alle linee concesse nell'Italia Centrale, e neppure in Lombardia, a meno però, per quest'ultimo territorio, che la nuova strada non tocchi punti intermedi situati fuori delle linee concesse ai quali il Governo attribuisca una particolare importanza strategica, politica o commerciale* (**83**).

Facoltà alla Società di congiungere alle sue linee altre strade ferrate sia in tutto sia in parte.

Condono di metà del dazio per la Lombardia, ed esenzione completa per l'Italia Centrale pegli oggetti destinati alla costruzione ed esercizio delle ferrovie concesse, compresi gli approvvigionamenti per i primi tre mesi d'esercizio, previa constatazione per parte di un Commissario Regio.

Esenzione dall'imposta sulla rendita fino al termine del 1868 per la Lombardia, e *per tutto il corso della concessione per l'Italia Centrale* (**84**), non essendo la Società tenuta a pagare che l'imposta prediale e la territoriale.

Esenzione da ogni diritto proporzionale di registrazione per tutti i contratti ed atti relativi alla costruzione delle linee concesse, soggetti unicamente al diritto fisso di una lira.

Facoltà di creare, acquistare ed esercire stabilimenti, officine ecc. (**85**).

Il *1.° gennaio 1955* il Governo rientrerà in possesso ed in godimento delle ferrovie, gratuitamente per la rete Lombarda, ed *il 1.° gennaio 1949* per quella dell'Italia Centrale, pagando per questa il valore del materiale mobile, strumenti, utensili, approvvigionamenti di combustibili ecc. (**86**).

Diritto di riscatto nel Governo: *dopo l'anno 1895 per le ferrovie Lombarde, e 1888 per quelle dell'Italia Centrale* (**87**), contro lo sborso, fino al termine della concessione, di una rendita annua da liquidarsi sopra una media degli utili netti percepiti in un determinato numero di anni, rendita che in alcun caso non dovrà essere inferiore al 5 $^1/_5$ per cento del capitale erogato per la rete Lombarda e di L. 6,500,000 per quella dell'Italia Centrale.

Facoltà al Governo, pel caso che la Società avesse a sciogliersi prima del termine naturale della concessione, di procedere come è stabilito per l'epoca dell'espiro di essa.

Insorgendo qualche difficoltà sull'esecuzione della Convenzione ed an-

Digitized by Google

nesso Capitolato, la Società dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei Lavori Pubblici, cui spetta deliberare, e, in caso di discrepanza, si ricorrerà agli arbitri, *da nominarsi secondo determinate modalità* (88).

---

12. Statuti per la rete Italiana della Società, approvati con R. Decreto 27 gennaio 1861, dai quali si dispone che la Società si intitoli:

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL SUD DELL'AUSTRIA E DELLA VENEZIA, per tutte le linee poste nei dominî Austriaci;

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DELLA LOMBARDIA E DELL'ITALIA CENTRALE, per tutte le linee comprese negli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele;

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL SUD DELL'AUSTRIA E DELLA VENEZIA, DELLA LOMBARDIA E DELL'ITALIA CENTRALE, per tutti gli atti di interesse generale.

(*Vedi Statuti N.* **III**, *pag. 301*).

---

13. Convenzione 20 novembre 1861, stipulata in Vienna fra l'I. R. MINISTERO DELLE FINANZE AUSTRIACO ed il CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE DELLA SOCIETÀ DELLE FERROVIE MERIDIONALI DELLO STATO, LOMBARDO-VENETE E DELL'ITALIA CENTRALE, autorizzata con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861 e dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società del 30 aprile 1861, colla quale la precedente Convenzione 25 giugno 1860 (89), in forza delle stipulazioni del Trattato di Zurigo (90), viene approvata relativamente alle linee ferroviarie Lombarde, e ritenuta a notizia come circostanza esistente di fatto, e sotto riserva della questione di diritto, nella parte che si riferisce alla ferrovia dell'Italia Centrale, rinunziando la Società, verso il Governo Austriaco, a tutte le ragioni che le fossero derivate o potessero derivarle dall'Atto di concessione 17 marzo 1856 e, rispettivamente, dalla Convenzione di Roma 1.° maggio 1851 riguardo alla ferrovia dell'Italia Centrale, in quanto non vengano ristabilite le primiere condizioni di diritto relative a detta ferrovia.

È pure fissato che le disposizioni delle Convenzioni 14 marzo 1856 e 23 settembre 1858, in forza delle quali una parte dei prodotti della rete è applicabile al pagamento del residuo prezzo d'acquisto delle reti colle Convenzioni state cedute, vanno riferite soltanto alle linee esistenti sul territorio Austriaco (91).

A datare dal 1.° gennaio 1862, l'I. R. Amministrazione dello Stato potrà, in qualunque tempo, chiedere la divisione della Società in due Società separate ed indipendenti fra loro, per la rete Austriaca da una parte e l'Italiana dall'altra, coll'obbligo nella Società di effettuare questa divisione per intero, sotto riserva dell'approvazione del Governo Austriaco, entro un anno dal giorno della domanda (92), ritenuto che fino a quell'epoca l'Assemblea generale della Società continuerà a radunarsi a Parigi, sotto riserva della

Digitized by Google

presentazione ed approvazione, per parte dell'I. R. Governo Austriaco, delle decisioni dell' Assemblea stessa, e che il Consiglio d'Amministrazione fino allora resterà diviso in due sezioni indipendenti tra loro: una per l'esclusiva amministrazione delle ferrovie situate sul territorio Austriaco, l'altra di quelle fuori del confine Austriaco, Lombarde e dell'Italia Centrale.

Sono tolte alla Società le facilitazioni doganali accordate colle precedenti Concessioni, ad eccezione di una determinata quantità di oggetti specificati in apposito catalogo.

Per ciò che concerne i pagamenti effettuati dalla Società per conto dell'Erario in seguito all'Atto di concessione ed al separato Protocollo 23 settembre 1858, è dichiarato che, se dalle liquidazioni in corso risultasse che i pagamenti finora eseguiti dalla Società e da portarsi in conto all'Erario non raggiungessero la somma di 10 milioni di fiorini val. Austr., la Società dovrà pagare all'Erario la somma mancante, e viceversa riceverà dallo Stato la eccedenza eventualmente risultante.

Sia che la Società abbia pagato la somma ancora mancante per compiere i 10 milioni di fiorini, sia che dalla liquidazione risulti oltrepassata questa somma, la Società verrà sollevata da ogni ulteriore pagamento che essa potrà portare in conto all'Erario per essere dallo Stato effettuato, e da quel momento l'I. R. Amministrazione dello Stato assume anche la liquidazione coi creditori dell'Erario, restando riservata la soluzione della questione sul modo di calcolare nella liquidazione stessa i pagamenti effettuati parte in argento e parte in banconote (**93**).

Vengono condonati alla Società i pagamenti per le spese occorse per lavori d'armamento e dazi non pagati per le linee Tirolesi, e vengono ceduti alla stessa i contributi dovuti dal Governo Bavarese per l'uso comune della stazione di Kufstein e dell'esercizio della linea da Kufstein al confine, sotto determinate condizioni, accollando alla Società tutti gli obblighi ed impegni assunti in proposito dal Governo Austriaco verso quello Bavarese (**94**).

Viene data facoltà alla Società di emettere azioni, obbligazioni e stacchi senza bollo, pagando immediatamente le rispettive tasse di bollo. Siccome però una parte del capitale trovasi fuori del territorio Austriaco, così la Società pagherà all'Amministrazione delle finanze dell'Austria per le azioni, obbligazioni e stacchi da emettersi fino all'eventuale divisione, soltanto due terzi della relativa tassa (**95**).

---

14. Statuti per la rete Sud-Austriaca della Società, approvati con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con Dispaccio dell'I. R. Ministro di Stato Lasser 20 giugno 1862, N. 9571, dai quali si dispone che la Società si intitoli:

Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria, per tutte le linee situate negli Stati di S. M. l'Imperatore d'Austria;

Società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale, per le linee situate negli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele.

Digitized by Google

Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria, della Lombardia e dell'Italia Centrale, per tutti gli atti di interesse generale (*Vedi Statuti N.* **IV**, *pag. 301*).

---

15. R. Decreto 27 dicembre 1863, N. 1623, che ratifica la Convenzione in data di Torino 21 ottobre 1863, approvata dal Consiglio d'Amministrazione di Torino nella seduta 3 novembre 1863, da quello di Vienna il 4 dicembre 1863, dal Comitato di Parigi il 30 ottobre 1863 e dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società il 30 aprile 1864, mediante la quale i Signori Cav. Carlo Carcano e C. cedono alla Società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale, che d'ora in avanti sarà riconosciuta come Concessionaria, la concessione ad essi fatta *fino al 1.° gennaio 1955*, mediante la Legge 11 agosto 1863, N. 1441, per la costruzione e l'esercizio di un tronco di strada ferrata da Gallarate a Varese (**96**), obbligandosi ad acquistare 7000 obbligazioni della Società delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale al prezzo effettivo di L. 300 per ogni obbligazione, con godimento dal giorno della consegna e pagamento, e con facoltà, per un numero non maggiore di 3000 di tali obbligazioni, di pagare alla Società un compenso proporzionale a capitale perduto in ragione di L. 40 per ogni obbligazione acquistata o collocata (**97**).

---

16. Legge 14 maggio 1865, N. 2279, colla quale, approvandosi la Convenzione conchiusa in Torino il 30 giugno 1864 tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici ed i Rappresentanti delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale, in forza dei pieni poteri deferiti a questi ultimi dall'Assemblea generale degli Azionisti del 28 aprile 1863, nonchè il relativo Capitolato e gli Atti suppletivi 2 e 17 febbraio 1865:

A) lo Stato cede alla Società:

1.° la linea da Torino a Genova, compresa la linea e stazione di Piazza Caricamento, il binario detto della Coscia, la ferrovia a cavalli e le diramazioni e stazioni di proprietà del Governo, rimanendo a carico di quest'ultimo la corresponsione delle annualità dovute al Municipio di Sampierdarena per l'acquisto della linea a cavalli di quel Comune, a mente della Convenzione 10 febbraio 1858 (**98**);

2.° la linea da Alessandria ad Arona (**99**), compreso il servizio della navigazione sul Lago Maggiore (**100**);

3.° la linea da Alessandria e da Novi a Piacenza (**101**), assumendosi il Governo il riscatto delle azioni della ferrovia di Piacenza;

4.° la linea da Torino a Cuneo e Saluzzo (**102**), assumendosi il Governo il servizio delle obbligazioni ed il riscatto delle azioni;

5.° il servizio di navigazione sul Lago di Garda (**103**);

6.° la linea da Torino al Ticino (**104**);

Digitized by Google

7.° la linea da Valenza a Vercelli per Casale (**105**);

8.° le 9011 azioni della ferrovia di Susa delle quali il Governo trovasi in possesso, con tutte le ragioni, diritti, obblighi e carichi ad esso spettanti come comproprietario ed esercente di detta strada, inclusa la facoltà di riscatto e con riserva dei diritti competenti ai terzi detentori di azioni non riscattate (**106**).

B) La Società è surrogata allo Stato nelle Convenzioni da questo conchiuse per l'esercizio delle linee seguenti di spettanza di Società private:

Torino-Pinerolo (**107**);
Mortara-Vigevano (**108**);
Acqui-Alessandria (**109**);
Cavallermaggiore-Alessandria (**110**);
Chivasso-Ivrea (**111**);
Cava d'Alzo-Novara (**112**);
Biella-Santhià (**113**),

nonchè in tutti gli obblighi, facoltà e diritti spettanti al Governo ed alla Società di Cuneo verso la Società della ferrovia di Savona per quanto concerne l'esercizio di quella strada e l'uso di tronchi e di stazioni comuni (**114**).

(**115**).

C) Lo Stato impone l'obbligo alla Società di assumere, sopra sua richiesta e sotto determinate condizioni e riserve, l'esercizio delle linee:

Castagnole-Casale-Mortara (**116**);
Mondovì-Bastia o Carrù (**117**);
Monza-Calolzio (**118**);
Ivrea-Aosta (**119**);
Mortara-Vercelli (**120**);
Vigevano-Abbiategrasso-Milano (**121**).

(**122**).

D) Venendo concessa la linea ferroviaria Torino-Ciriè (**123**), il Governo autorizza la Società concessionaria di detta linea a raccordare a proprie spese la sua stazione di Torino con quella di Porta Susa, esclusivamente però pei trasporti di convogli di truppe e materiale militare.

E) Il Governo cede alla Società i diritti che ad esso competono sopra una parte della portata dell'acquedotto Nicolay per il servizio delle ferrovie, giusta la Convenzione sancita colla Legge 5 giugno 1854 ed i giudicati intervenuti nella causa vertita tra l'Amministrazione dello Stato e la Società Nicolay (**124**).

F) Impone l'obbligo:

1.° di riunire con un tratto di ferrovia ad un solo binario la stazione di Sesto Calende colla linea da Novara ad Arona in prossimità di quest'ultima stazione e colla costruzione di un ponte sul Ticino (**125**) a doppio uso della ferrovia e del carreggio ordinario, restando la metà della spesa di detto ponte a carico del Governo;

2.° di prolungare fino all'incontro delle linee Ticinesi la linea Milano-Monza-Camerlata, passando per Como e mettendola in comunicazione col porto (**126**);

Digitized by Google

G) Impone l'obbligo alla Società di contribuire per L. 500,000 nei lavori della Stazione Centrale di Torino, della cui prosecuzione, compimento e liquidazione rimane incaricato il Governo.

Nel caso che venga approvata per legge la Convenzione 6 maggio 1864 tra l'Amministrazione dello Stato ed il Municipio di Torino per una permuta di terreni contigui alla predetta stazione centrale, la Società viene sostituita al Governo per l'eseguimento di detta Convenzione (**127**).

H) Incombe alla Società dell'Alta Italia:

1.° di eseguire tutti i lavori di completamento e coordinamento (binari, scali, tettoie ecc.) della nuova stazione merci che il Governo volesse stabilire in Genova lungo il porto, in sostituzione dell'attuale, sopra un terreno dal Governo stesso somministrato;

Qualora invece il Governo volesse stabilire una nuova stazione di viaggiatori a Genova per soppressione dell'attuale di Piazza Principe, la Società non avrà a sostenere spesa alcuna, la quale, insieme alla determinazione del sito e del progetto, spetterà esclusivamente al Governo, che entrerà in pieno ed intero possesso della stazione e dei tratti di terreno abbandonati, ed il quale dovrà prendere, d'accordo colla Società, tutte le misure per non incagliare il servizio durante i lavori;

2.° di non opporsi all'eventuale stabilimento, accanto alla stazione di Piazza Principe in Genova, di una stazione pel servizio viaggiatori della linea del Litorale; oppure di fare nella detta stazione di Piazza Principe il servizio dei convogli del Litorale verso le indennità da determinarsi, percependo in entrambi i casi, per il percorso sulle sue linee, un pedaggio eguale a quello che il Governo percepisce attualmente dalla Società per la linea di Voltri, e regolando le indennità per l'uso della stazione di Sampierdarena colle stesse norme stabilite per l'uso della stazione di Porta Pila (**128**);

3.° di concorrere alle spese dei lavori assunti dal Governo per il porto di Genova nella somma di 3 milioni in numerario od in lavori preventivamente approvati dal Governo (**129**).

I) Incombe pure alla Società:

1.° di provvedere di una tettoia le stazioni di Novara, Novi e Casale (**130**), e collocare adatti tettucci (marquises) nelle stazioni di seconda classe indistintamente, ed in quelle di terza nelle quali fossero richiesti dal Governo in base all'importanza del movimento dei viaggiatori (**131**);

2.° di fornire gratuitamente, a disposizione del Ministero dell'Interno, nei riguardi della pubblica sicurezza e della Direzione generale dei telegrafi, i locali che dalle Autorità rispettive venissero richiesti (**132**);

3.° di costruire il doppio binario sulle linee costituenti la rete ceduta dallo Stato, nonchè, in via di eccezione ed in deroga al disposto dalla Convenzione 25 giugno 1860, anche sulla linea Rho-Magenta, quando il prodotto lordo di esse raggiunga le L. 35,000 per chilometro (**133**).

Quando il Governo esigesse il collocamento del doppio binario prima che questo limite fosse raggiunto, esso ne anticiperà la spesa con titoli di rendita dello Stato, salvo a farsi rimborsare dalla Società qualora siasi verifi-

Digitized by Google

cata la condizione di cui sopra, restando però sempre a carico della Società la manutenzione anche di questi binari.

La Società è autorizzata ad eseguire sui ponti del Ticino e della Sesia i lavori necessari per renderli atti a dar sede al secondo binario, in quanto ciò possa eseguirsi senza incagliare il movimento sulla strada ordinaria (**134**).

Così pure, a chiarimento delle stipulazioni contenute nel Capitolato annesso alla Convenzione 25 giugno 1860, viene dichiarato che l'obbligo di costruire la linea Treviglio-Coccaglio non verrà imposto prima che il prodotto lordo della linea Milano-Peschiera per Bergamo abbia raggiunto le L. 35,000 per chilometro (**135**);

4.° Stabilito un passaggio ferroviario attraverso le Alpi Elvetiche ad oriente della Toce, di concorrere nelle spese necessarie in una somma non minore di 10 milioni, da pagarsi entro il periodo dell'eseguimento dei lavori nei modi e tempi che saranno concertati a tempo opportuno (**136**).

K) Viceversa, è espressamente dichiarato che nella cessione non sono comprese le ragioni, i diritti ed i carichi già spettanti alla Società anonima della strada ferrata Vittorio Emanuele in dipendenza del Capitolato di concessione approvato colla Legge 15 agosto 1857, N. 2380, nonchè della Convenzione stipulata il 7 maggio 1862 tra il Governo Italiano e quello di Francia in ordine al traforo delle Alpi ed alla strada di accesso sul versante Italiano tra Susa e Bardonnèche, *le quali comunicazioni rimangono in pieno ed intero possesso e proprietà del Governo Italiano*, che potrà concederne tanto i relativi lavori di costruzione quanto l'esercizio a chi meglio sarà di suo gradimento (**137**).

Però la Società assume l'obbligo di sostituirsi al Governo nei contratti conchiusi pei trasporti lungo l'attuale strada del Moncenisio, mantenendoli sino alla loro scadenza, e, quando questa sia per verificarsi, presentare a tempo debito all'approvazione del Governo le proposizioni opportune per assicurare il detto servizio, o direttamente per conto proprio della Società, o mediante nuovo contratto (**138**).

Le strade ferrate cedute da Genova a Torino e da Alessandria al Lago Maggiore continueranno ad essere ipotecate in guarentigia della rendita alienata in forza della Legge 26 giugno 1851, N. 1205, e del relativo R. Decreto 22 luglio successivo, N. 1254 (**139**).

Però lo Stato provvederà direttamente per il servizio degli interessi e dell'ammortizzazione del prestito Hambro nei termini del Decreto Reale citato del 22 luglio 1851 e della relativa Convenzione del 2 dello stesso mese, gli effetti della quale non potranno in verun caso impedire o ritardare il pagamento integrale del prezzo di vendita della rete stipulato colla Società acquirente.

Approvata per legge la Convenzione, le ferrovie attualmente possedute nel Regno dalla Società della Lombardia e dell'Italia Centrale, e le ferrovie ed i servizi di navigazione colla presente ceduti, nonchè i tronchi da costruirsi dalla Società in forza della Legge stessa, costituiranno una sola rete, e la Società assumerà il nome di Società Ferroviaria dell'Alta Italia (**140**).

Digitized by Google

Essa presenterà all'approvazione del Governo, entro il termine di sei mesi dalla data della Legge, appositi Statuti (**141**), nei quali sarà provveduto alla ricomposizione dell'Amministrazione sociale per renderla in modo assoluto indipendente da quella delle ferrovie del Sud dell'Austria e per ottenere la completa separazione degli interessi delle linee cadenti sul territorio del Regno.

La sede della Società sarà in una città dei RR. Stati (**142**).

Il domicilio legale della Società, per tutto ciò che riguarda le ferrovie concesse, s'intenderà essere in quella città dei RR. Stati ove risiederà il Consiglio d'Amministrazione.

Il Consiglio d'Amministrazione sarà composto, per i quattro quinti, di Italiani.

Durata della cessione: stabilita ad *anni 95, decorrendi dal 1.° gennaio 1865* (**143**), salvo la facoltà di riscatto *nel termine stabilito dalla Legge* (**144**), contro lo sborso, fino al termine della cessione, di una rendita annua da liquidarsi sopra una media degli utili netti percepiti in un determinato numero di anni, rendita che in alcun caso non dovrà essere inferiore al 5 $^1/_5$ per cento del capitale erogato.

Facoltà al Governo, pel caso che la Società avesse a sciogliersi prima del termine naturale della cessione, di procedere come è stabilito per l'epoca dell'espiro della medesima.

Prezzo della cessione: 200 milioni, dei quali 25 al 5 maggio 1865, e gli altri in sette uguali rate semestrali senza interesse (**145**). Su detta somma però viene rilasciato alla Società un milione di lire a titolo di compenso per le minori spese di mantenimento del corpo stradale e del materiale fisso e mobile effettuate sulla rete dal 1864 in poi, ritenuto che, nell'intervallo tra la sottoscrizione della Convenzione e la presa di possesso per parte della Società, non potrà il Governo fare alcun atto che rechi modificazione alle linee concesse ed al materiale ceduto (**146**).

Oltre al servizio delle obbligazioni della ferrovia di Cuneo ed al riscatto delle azioni di essa ferrovia e di quelle di Piacenza, oltre alla corresponsione delle annualità dovute al Municipio di Sampierdarena, come fu accennato ai rispettivi luoghi, il Governo:

1.° assume il pagamento di tutte le passività, risultanti dalla costruzione o dall'acquisto delle strade concesse e loro dipendenze, che non fossero interamente estinte all'epoca della consegna;

2.° garantisce la Società da ogni molestia per parte di terzi;

3.° investe la Società dei suoi diritti verso i terzi per l'esercizio e l'uso delle linee e laghi, e la immette in suo luogo negli obblighi e nei contratti per lavori, provviste ecc. da esso stipulati.

Viceversa, tutti i prodotti delle linee, dei servizi e degli esercizi ceduti, che si riferiscono ad un'epoca anteriore alla consegna da farsi un mese dopo la promulgazione della Legge che approva la cessione, spetteranno allo Stato (**147**).

Gli introiti delle ferrovie e la guarentigia dello Stato saranno attribuiti, per ordine di priorità, al pagamento degli interessi ed all'ammortizzazione delle obbligazioni.

Digitized by Google

DISPOSIZIONI SPECIALI SUL DIRITTO DI PRELAZIONE (**148**).

Linee **parallele** aventi per iscopo di servire gli stessi centri di popolazione o di commercio ai quali serve una linea compresa nella rete ceduta, non possono essere dal Governo concesse ad altri;

Diramazioni, ossia linee che si collegano colla rete ceduta da una sola estremità. — È riservato alla Società per un decennio il diritto di prelazione, con obbligo ad essa di dichiararsi entro quattro mesi dal giorno della notificazione delle condizioni proposte. Qualora la Società rifiuti la prelazione, sarà suo obbligo di assumerne l'esercizio verso rifusione delle spese da essa sostenute per esercizio propriamente detto, per mantenimento del suolo stradale, delle opere d'arte, dei fabbricati e dell'armamento, ed inoltre verso una somma fissa annua per spese generali, affitto ed ammortizzazione del materiale mobile che dovrà essere da essa somministrato.

Ove però i prodotti dell'esercizio non coprano le spese, non sarà la Società obbligata a continuarlo, se non qualora i proprietari della linea le dieno particolari guarentigie;

Linee **trasversali,** destinate esclusivamente a congiungere due punti della rete ceduta. — La Società avrà diritto di prelazione per tutto il periodo della concessione; non valendosene, non potrà essere tenuta ad assumerne l'esercizio (**149**);

Stazioni e tronchi di linea di uso comune. — La Società dovrà sempre cederne l'uso, mediante i compensi e le condizioni da stabilirsi;

Il diritto di prelazione non potrà essere dalla Società invocato per la costruzione delle linee:

Torino-Ciriè,

Castagnole-Casale-Mortara,

Cuneo-Mondovì-Bastia o Carrù,

Vigevano-Milano, e per le altre, per le quali fu ad altri in anteriori Capitolati concessa la preferenza;

Parma-Spezia, rinunziando al diritto che le potrebbe competere per la concessione di questa linea in forza della Convenzione approvata colla Legge 25 giugno 1860 (**150**);

e per le ferrovie da esercitarsi a cavalli, per le quali la Società non potrà in nessun caso essere costretta ad assumere l'esercizio.

Le linee cedute, sottoposte alla tassa del decimo, all'imposta fondiaria ed accessorie ed a quelle altre che fossero sancite per legge (**151**).

Contratti ed atti riferibili esclusivamente all'esercizio, soggetti al diritto fisso di una lira ed esenti da diritto proporzionale.

Facoltà di creare stabilimenti, officine ecc. (**152**);

Contabilità delle linee e servizi di navigazione ceduti, affatto distinta da quella delle altre linee possedute precedentemente dalla Società e da quella delle linee sociali da essa esercitate.

Diritto nel Governo di sorvegliare e controllare nel modo più lato la gestione della Società e di farsi rappresentare alle Assemblee generali (**153**).

Digitized by Google

Insorgendo difficoltà nell'esecuzione della Convenzione e del Capitolato, la Società dovrà rivolgersi prima al Ministero dei Lavori Pubblici cui spetta deliberare. In caso di discrepanza fra il Ministero e la Società si ricorrerà ad arbitri *secondo determinate modalità* (**154**).

---

17. Convenzione 30 ottobre 1865, stipulata in Torino fra il Cav. Paolo Amilhau, Direttore dell'Esercizio della Società dell'Alta Italia, ed i Rappresentanti della Società anonima della ferrovia da Santhià a Biella, Cav. Edoardo della Marmora e Consigliere Luigi Nasi, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società ferroviaria dell'Alta Italia il 21 novembre 1865, e dall'Assemblea generale degli Azionisti della stessa il 18 aprile 1866, colla quale, in continuazione alla spirata Convenzione 4 gennaio 1863 stipulata col Governo, la Società dell'Alta Italia si obbliga di continuare per un decennio, cioè a tutto dicembre 1875, l'esercizio e la manutenzione ordinaria della ferrovia da Santhià a Biella (**155**), accettando la Società di questa linea che sia messa a suo carico una somma di L. 60,000 per una volta tanto, che riconosce doversi spendere fino da ora per poi continuare una manutenzione normale.

---

18. R. Decreto 31 luglio 1866, N. 3109, col quale S. A. R. il Principe Eugenio di Savoia Carignano, Luogotenente Generale di S. M., in virtù dei poteri a Lui conferiti colle Leggi 1.° maggio 1866, N. 2872, e 27 giugno successivo, N. 2987, colle quali fu data facoltà al Governo del Re di provvedere con Decreti Reali a tutto dicembre 1866 al modo di impedire la interruzione dei lavori di costruzione e di esercizio delle ferrovie;

Vista la Convenzione conchiusa nel 28 luglio 1866 tra il Ministro dei Lavori Pubblici ed i Signori Cav. Giulio Daigremont, Direttore delle Costruzioni e della Manutenzione, e Cav. Paolo Amilhau, Direttore dell'Esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, ed approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società medesima con deliberazione 31 luglio successivo, per la costruzione e l'esercizio di un tronco di strada ferrata da Pontelagoscuro a Rovigo in congiunzione delle ferrovie già costrutte da Ferrara a Pontelagoscuro e da Rovigo a Padova, e per l'eseguimento dei lavori provvisori occorrenti per riattivare l'esercizio delle ferrovie nel Veneto;

Considerando che le condizioni politiche del momento ed i bisogni del servizio militare per la difesa dello Stato imperiosamente impongono che con mezzi straordinari sia provveduto alla più sollecita apertura di una non interrotta comunicazione ferroviaria fra Pontelagoscuro e Rovigo ed al ripristinamento più pronto, mercè opere provvisorie, delle ferrovie che pel fatto della guerra sono interrotte nel territorio Veneto,

Approva la Convenzione 28 luglio predetto ed autorizza lo stanziamento nel bilancio passivo di un fondo di L. 5,200,000 per far fronte alle spese conseguenti.

Digitized by Google

Mediante tale Convenzione:

1.° La Società dell'Alta Italia si obbliga di porre immediatamente mano ai lavori occorrenti per una strada ad un solo binario da Rovigo al Po e per un ponte provvisorio in legno a Pontelagoscuro per congiungerla colla linea di Ferrara in esercizio, e di dare compiuto questo lavoro entro quattro mesi, salvo i casi di forza maggiore (**156**);

2.° A termini della Convenzione e Capitolato 25 giugno 1860, la Società si impegna di por mano alla costruzione del ponte definitivo subito che sia approvato dal Governo il relativo progetto (**157**);

3.° Il tracciato della strada sarà conforme al progetto redatto dallo Ingegnere Capo di Divisione Cav. De Zorzi;

4.° Le spese occorrenti per la costruzione della ferrovia, calcolate in una media di L. 140,000 per chilometro e per una lunghezza di 30 chilometri, non compreso il ponte provvisorio, saranno sopportate dal Governo, a carico del quale starà pure la metà della spesa di costruzione del ponte provvisorio e della rampa relativa di accesso, restando in proprietà del Governo medesimo tanto le rampe *quanto il materiale impiegato nella costruzione del ponte,* ad eccezione dell'armamento (**158**);

5.° Il Governo concede fin d'ora l'esercizio della strada e del ponte provvisorio alla Società ferroviaria dell'Alta Italia, che si obbliga di eseguirlo con materiale proprio contro rimborso della spesa effettiva, rimanendo il di più dei prodotti a vantaggio del Governo;

6.° Quando la Società ferroviaria abbia ottenuta la concessione della linea dal Po a Rovigo (**159**), essa dovrà rimborsare al Governo la somma dal medesimo spesa, sotto deduzione di quanto verrà da arbitri dichiarato doversi compensare per maggior dispendio occasionato dalle eccezionali condizioni in cui fu eseguito il lavoro (**160**);

7.° È concessa alla Società l'esenzione di dazio pei ferri e macchinismi esclusivamente destinati ed assolutamente necessari a questo lavoro, nonchè per dieci locomotive;

8.° La Società dell'Alta Italia si obbliga di provvedere senza ritardo all'eseguimento dei lavori provvisori per rimettere in buono stato la linea già costrutta da Rovigo a Padova e le altre state danneggiate, costruendo, ove occorra, ponti provvisori, e di riattivare l'esercizio entro il successivo settembre.

La spesa relativa verrà rimborsata per metà dal Governo alla Società, dietro presentazione e verificazione dei conti di spesa (**161**).

La Convenzione 28 luglio 1866 fu approvata dall'Assemblea generale degli Azionisti del 30 aprile 1867.

---

19. Convenzione tra gli II. RR. Ministeri delle Finanze e del Commercio Austriaci e l'I. R. Privilegiata Società del Sud dell'Austria, stipulata in Vienna in data 13 aprile 1867, ma dichiarata valevole per la Società a partire dal 1.° giugno 1866, approvata dall'Assemblea generale degli

Digitized by Google

Azionisti della Società il 30 aprile 1867, colla quale, in seguito alle Autorizzazioni Sovrane 30 giugno 1866 e 9 aprile 1867, ed in base alla precedente Convenzione 27 febbraio 1866 (**162**) ed agli articoli 10, 11, 12 del Trattato di pace 3 ottobre 1866 (**163**):

a) la Società si obbliga:

1.° ad eseguire le costruzioni del porto di Trieste secondo i progetti concretati fra le parti, ma però come un imprenditore che eseguisce per conto dello Stato (**164**), per la somma fissa di fiorini 13,500,000, da pagarsi in danaro sonante, in dodici annualità eguali, compresi gli interessi calcolati al 5 per cento, ritenuto: che tutte le opere costituenti le diverse parti del porto da costruire, all'infuori degli spazi del terreno riservato per la stazione, diverranno immediatamente proprietà dello Stato, senza che la Società possa disporne o farne uso in modo esclusivo; che la Società, incaricandosi dell'esecuzione del complesso dei lavori a prezzo assoluto, sosterrà le spese necessarie per l'esecuzione dei medesimi, quali: redazione dei progetti di dettaglio, espropriazioni, acquisti di materiali ecc., e che saranno pure a suo carico tutti i rischi per ciò che concerne i lavori ed i materiali approvvigionati fino all'intero compimento ed alla consegna delle opere al Governo.

La Società dovrà inoltre collocare sugli scali del nuovo porto i binari occorrenti per il movimento delle merci e farne l'esercizio; potrà, previa approvazione del Governo, prolungare i detti binari anche sugli scali dell'antico porto, e dovrà permettere la congiunzione coi suoi dei binari che fossero eseguiti da terzi.

La Società non sarà tenuta a pagare indennità pei terreni appartenenti allo Stato che venissero occupati temporariamente o stabilmente;

2.° a costruire ad un solo binario, però acquistando i terreni per due, le seguenti ferrovie:

una linea che, partendo da un punto situato fra Kottori e Kanizsa, farà capo a Barcs (**165**);

una diramazione da Bruck a Leoben (**166**).

All'incontro, la Società viene sollevata dall'obbligo impostole dall'art. 2 della Convenzione 23 settembre 1858 relativamente alla costruzione del tronco Marburg-Pettau, sotto condizione che il calcolo dei prezzi di tariffa fra Marburg e Pettau continui ad essere fatto, come fu praticato fino al presente, a norma della distanza diretta tra questi due punti (**167**);

b) La Società è esentata, fino al 1.° gennaio 1880, dal pagamento dell'imposta sulla rendita, nonchè di tutte le imposte dirette che venissero attivate in questo periodo di tempo (**168**);

c) Vengono modificate le disposizioni dell'ultimo alinea dell'art. 16 dell'Atto di concessione 23 settembre 1858, relativo al pagamento del residuo prezzo di acquisto, determinando che, a partire dall'esercizio 1870, questo sarà realizzato mediante un prelevamento di 1/10 sull'eccedenza del prodotto lordo al disopra di fiorini 107,000 per miglio e per anno, e di 1/4 sopra questa eccedenza al disopra di fiorini 110,000, e prorogando fino al 1.° gennaio 1872 la facoltà di liberarsi dalla compartecipazione mediante il pagamento di una somma fissa; nel qual caso le quattro rate di 5 milioni verrebbero

Digitized by Google

a scadere nei quattro anni successivi al 1872, e le somme che avessero potuto essere prelevate dallo Stato a titolo di compartecipazione per gli esercizi 1870 e 1871 saranno considerate come un acconto sulla prima di queste scadenze (**169**).

Qualora dopo il 1.° gennaio 1880 la Società fosse soggetta all'imposta sulla rendita, l'ammontare di detta imposta sarà prelevato fino alla dovuta concorrenza sulla quota così attribuita allo Stato;

d) La durata della concessione è prorogata a 99 anni dal 1.° gennaio 1870 (**170**). Questa proroga però non si estende ai diritti di prelazione stipulati nell'Atto di concessione 23 settembre 1858;

e) La Società rinuncia per sette anni, a partire dal 1.° gennaio 1867, al diritto di prelazione per le diramazioni e prolungamenti di linee da costruirsi sulla riva destra del Danubio fra i confini dei Regni d'Ungheria, Croazia e Slavonia, ad eccezione della linea da Barcs ad Esseg, per la quale rimangono in vigore le stipulazioni dell'Atto di concessione 23 settembre 1858.

La Società rinuncia pure al diritto di prelazione riguardo ad una linea che, partendo da una stazione della linea dell'Ovest, andrebbe a far capo ad Udine o Gorizia, ed eventualmente al mare, passando per Leoben e Villach, nonchè ad un' altra linea che, partendo da un punto di quella del Tirolo, si dirigerebbe verso il Vorarlberg o verso il confine Bavarese (**171**);

f) In seguito al cambiamento avvenuto nella proporzione del capitale rappresentato dalle due reti della Società, la Società della strada ferrata del Sud, a modificazione di quanto è disposto nella Convenzione 20 novembre 1861, non pagherà per le azioni, obbligazioni e stacchi, fino al momento della separazione, che la metà dei diritti sul bollo, riservandosi il Governo, dopo la separazione, di fare esattamente valutare, in base al capitale d'impianto rappresentato dalle linee Austriache, i diritti di bollo che si riferiscono a queste linee, e di curare su questa base la liquidazione dei medesimi a partire dal 1.° gennaio 1867 (**172**);

g) La Società rinuncia agli interessi che l'Amministrazione dello Stato doveva bonificarle per le spese di collocamento del secondo binario tra Nabresina e Monfalcone e della congiunzione al bivio di Duino;

h) La separazione della Società in due Società distinte ed indipendenti, prescritta dalla Convenzione 20 novembre 1861, dovrà essere effettuata il 1.° gennaio 1867.

A partire da quest'epoca, la gestione della rete Austriaca sarà intieramente indipendente da quella della rete Italiana, dimodochè principalmente l'Assemblea generale che rappresenterà la prima di queste due reti dovrà riunirsi a Vienna, e questa Assemblea sola sarà chiamata a chiudere il bilancio relativo alla rete Austriaca.

Viene accordato alla Società, a partire dal 1.° gennaio 1867, un periodo di cinque anni per la regolarizzazione dei suoi piani finanziari. In questo periodo essa è obbligata di fissare il capitale azioni ed obbligazioni da attribuire a ciascheduna rete, e di cambiare le vecchie azioni contro quelle che ognuna delle due nuove Società dovrà creare per la propria rete.

Digitized by Google

Tuttavia le due Società rimarranno solidarie per le obbligazioni che, in conformità all'art. 40 dell'Atto di concessione ed agli Statuti, sono già emesse o da emettersi pel compimento delle due reti, quali si troveranno costituite al momento della separazione.

Le basi della separazione, le modificazioni da introdurre conseguentemente negli Statuti, nonchè gli accordi da prendere fra le due Società per il servizio comune dei prestiti, saranno sottoposti all'approvazione del Governo (**173**);

i) Le due parti contraenti si obbligano di terminare nel più breve tempo la liquidazione in corso dei vecchi conti pendenti tra il Governo e la Società (**174**).

---

20. Altra Convenzione in egual data 13 aprile 1867 tra gli II. RR. Ministeri delle Finanze e del Commercio Austriaci e l'I. R. Privilegiata Società del Sud dell' Austria, autorizzata con Sovrana Risoluzione 9 detto mese, colla quale, in base al Trattato di pace 3 ottobre 1866 ed alle stipulazioni della Convenzione precedente, ed in forza dei poteri accordati ai Consigli d'Amministrazione dall'Assemblea generale degli Azionisti del 18 aprile 1866, viene stabilito che anche il residuo della somma d'acquisto da pagarsi, a norma dell'Atto di concessione 14 marzo 1856, come correspettivo delle spese di costruzione delle ferrovie Lombardo-Venete, abbia ad essere corrisposto rateatamente, cominciando dall'anno di esercizio 1870, con 1/10 del prodotto lordo ove il medesimo superi i fiorini 107,000 per miglio ed anno di esercizio, o con 1/4 del prodotto lordo ove questo superi i fiorini 110,000 val. Austr., pure per miglio ed anno di esercizio (**175**).

---

21. Legge 25 aprile 1867, N. 3665, colla quale il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al Trattato di pace tra l'Italia e l'Austria 3 ottobre 1866, in forza del quale il Governo del Re, succeduto nei diritti ed obblighi risultanti dai contratti regolarmente stipulati coll'Amministrazione Austriaca per oggetto di interesse pubblico, riguardanti specialmente il paese ceduto:

I. Riconosce e conferma:

a) le Concessioni di strade ferrate accordate dal Governo Austriaco sul territorio ceduto (Provincie Venete e di Mantova), e nominatamente le Concessioni risultanti dai contratti stipulati in data 14 marzo 1856, 8 aprile 1857 e 23 settembre 1858, superiormente riportati (**176**);

b) la Convenzione 20 novembre 1861 fra l'Amministrazione Austriaca ed il Consiglio d'Amministrazione della Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, pure superiormente riportata (**177**);

c) la Convenzione stipulata il 27 febbraio 1866 fra gli II. RR. Ministeri

Digitized by Google

DELLE FINANZE E DEL COMMERCIO e la SOCIETÀ DEL SUD DELL' AUSTRIA (**178**), in forza della quale la Società è obbligata:

1.° a stabilire un tratto di ferrovia destinato a congiungere l'attuale stazione di Venezia *collo sbarcatoio e cogli scali che verranno eseguiti sulla riva delle Zattere, e coll'obbligo di prolungarlo allorchè il Governo avrà messo lo scalo in istato di ricevere i binari* (**179**).

La Società è incaricata dell'esecuzione dei lavori, della posa dei binari, della costruzione delle rimesse e dell'esercizio della diramazione, la quale rimarrà proprietà dello Stato pel prezzo assoluto fissato di concerto in fiorini 1,500,000 da pagarsi alla Società in 12 rate uguali, compresi gli interessi al 5 per cento; e ciò alle stesse condizioni pattuite pel porto di Trieste (**180**), sotto la riserva che i terreni necessari all'esecuzione di questi lavori saranno consegnati alla Società dal Governo, il quale ne assumerà le indennità di occupazione;

2.° a costruire il tronco di ferrovia da Rovigo al Po per congiungersi con quello da Pontelagoscuro a Bologna (**181**), e

3.° all'incontro, la Società viene esonerata dall' obbligo di costruire la diramazione da Mantova a Borgoforte (**182**).

II. Viene convenuto che i pagamenti che rimangono da effettuare sulle somme dovute allo Stato dai Concessionari in forza del contratto 14 marzo 1856, come correspettivo delle spese di costruzione delle strade ferrate sul territorio ceduto, saranno intieramente effettuati nel Tesoro Austriaco, dal quale all'incontro saranno pagati i crediti eventualmente tuttora esistenti per espropriazioni, costruzioni e forniture riferentisi al periodo in cui le dette strade erano amministrate per conto dello Stato, salvo il pattuito in proposito tra il Governo stesso ed i Concessionari, e senza che l'esazione delle somme di cui sopra possa mai dare al Governo Austriaco alcun diritto di controllo e di sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate nel territorio ceduto (**183**).

III. Viene stabilito:

a) che le Alte Potenze contraenti si obbligano a stipulare, non appena sarà possibile e di concerto colle strade ferrate del Sud dell'Austria, una Convenzione per la separazione amministrativa ed economica dei gruppi di strada ferrata Veneti ed Austriaci (**184**);

b) che i Governi Austriaco ed Italiano si impegnano di facilitare le comunicazioni mediante ferrovie e di favorire la costruzione di nuove linee per congiungere fra di loro le reti Austriaca ed Italiana, promettendo inoltre il Governo Austriaco di sollecitare, per quanto è possibile, l'ultimazione della linea del Brennero, destinata ad unire la valle dell'Adige con quella dell' Inn (**185**).

---

22. Convenzione 2 novembre 1867, stipulata in Firenze fra i Signori Commendatore BONA, Direttore Generale della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, e Comm. PAOLO AMILHAU, Direttore dell'Esercizio delle

Digitized by Google

ferrovie dell'Alta Italia, approvata dall'Assemblea generale degli Azionisti delle ferrovie del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia del 24 aprile 1868, da quella degli Azionisti della Società Italiana per le ferrovie Meridionali del 10 dicembre 1867, e dal R. Governo con Decreti del Ministero dei Lavori Pubblici 13 novembre 1867, N. 3002, e 31 luglio 1868, N. 1775; colla quale la Società Italiana per le strade ferrate Meridionali commette e concede alla Società ferroviaria dell'Alta Italia, che lo accetta ed assume per tutta la durata della concessione, salvo il caso di riscatto per parte del Governo, e con materiale suo proprio, l'esercizio della linea di strada ferrata da Voghera a Pavia e Brescia per Cremona, alla prima concessa colla Legge 21 agosto 1862 (**186**), nonchè la continuazione dell'esercizio della linea Torreberetti-Pavia, che, in virtù della Legge anzidetta, la Società delle ferrovie Meridionali era tenuta ad assumere cogli stessi diritti ed obblighi derivanti all'Amministrazione dello Stato dal R. Decreto 16 ottobre 1859, N. 3726 (**187**), tostochè fosse stata aperta all'esercizio la linea da Voghera a Pavia, e che nel frattempo era stata esercitata di fatto dall'Alta Italia; e ciò alle condizioni seguenti:

A) Rimangono a carico della Società delle Meridionali:

1.° la liquidazione dei conti cogli appaltatori dei lavori di costruzione e l'obbligo di tenere sollevata l'Alta Italia da qualunque molestia per questo e per ogni altro riguardo relativo alla costruzione di detta linea;

2.° la manutenzione per sei mesi della linea Voghera-Gravellone; per cinque anni del nuovo canale del Po e degli argini del medesimo; e per tutta la durata della concessione i danni arrecati alle linee e dipendenze da cause straordinarie e di forza maggiore.

B) La Società dell'Alta Italia anticipa a quella delle Meridionali la somma di sei milioni di lire al saggio d'interesse dell'8 per cento all'anno, da rimborsarsi sulla quota annua spettante alla seconda sul prodotto garantito delle linee (**188**).

C) La Società delle Meridionali cede a quella dell'Alta Italia i suoi diritti sui piazzali e fabbricati esistenti nelle stazioni comuni.

D) L'imposta fondiaria e le altre stabilite e da stabilirsi, a carico dell'Alta Italia; quelle per titolo di ricchezza mobile, a carico delle Meridionali.

E) Le spese di sorveglianza Governativa, a carico dell'Alta Italia.

F) Le difficoltà che emergessero nella esecuzione della Convenzione, rimesse ad arbitri.

---

23. R. Decreto 23 ottobre 1868, N. 4763, col quale viene approvata la Convenzione 4 ottobre 1868, intesa tra il Commendatore Giuseppe Biancheri, Ispettore del Genio civile, delegato del Governo, ed il Commendatore Giulio Daigremont, Direttore delle Costruzioni delle ferrovie dell'Alta Italia, delegato della Società, e relativa all'erezione della stazione ferroviaria marittima in Venezia; e si dànno le disposizioni per lo stanziamento dei fondi occorrenti nel bilancio dei lavori pubblici.

Digitized by Google

Mediante questa Convenzione, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società in Torino il 20 ottobre 1868 e notificata all'Assemblea generale degli Azionisti del 28 aprile 1869, viene stabilito:

1.° che, in sostituzione al progetto di ferrovia, sbarcatoi e scali da farsi sulla riva delle Zattere in Venezia, come è stabilito nella Convenzione 27 febbraio 1866 stipulata fra la Società ed il Governo Austriaco ed accettata dal Governo del Re col Trattato di pace 3 ottobre 1866, reso esecutorio colla Legge 25 aprile 1867 (**189**), sarà eseguito il progetto suggerito con Rapporto 27 agosto 1867 della Regia Commissione Lagunare, creata con R. Decreto 6 ottobre 1866 (**190**), incaricandosi la Società di tutte le opere necessarie a mandarlo ad effetto, tanto per ciò che concerne la nuova stazione, quanto la ferrovia di congiunzione colla stazione attuale ed i ponti di accesso alla nuova stazione;

2.° viceversa, il Governo, in sostituzione dell'obbligo che gli risulta dalla Convenzione 27 febbraio 1866 di consegnare i terreni occorrenti per l'eseguimento del progetto, farà eseguire a proprie spese le escavazioni necessarie alla regolare sistemazione del canale Scomenzera e del bacino interno di ancoraggio alla profondità e nelle condizioni stabilite;

3.° saranno presi gli opportuni concerti fra gli agenti del Governo e quelli della Società perchè i lavori rispettivamente incombenti alle due Amministrazioni possano proseguire in armonia e nel miglior modo;

4.° La nuova stazione ed il tronco di ferrovia di collegamento di essa colla stazione attuale che risulteranno dai lavori eseguiti dalla Società, faranno parte integrante della stazione di Venezia e quindi delle linee concesse alla Società ferroviaria dell'Alta Italia.

Il terrapieno di separazione del bacino interno dalla laguna, che verrà costituito coi lavori di rinterro, rimarrà a libera disposizione del Governo dopo l'ultimazione dei lavori, con obbligo alla Società di protendervi i binari occorrenti pel servizio. Il bacino interno ed i canali adiacenti resteranno devoluti all'uso pubblico come gli altri canali della laguna. La manutenzione di tutte le opere eseguite starà a carico della Società;

5.° A compenso dei lavori eseguiti, la Società riceverà dal Governo la somma determinata nella Convenzione 27 febbraio 1866 di un milione e mezzo di fiorini in dodici annualità eguali dal gennaio 1870 al gennaio 1881 (**191**), coll'interesse relativo in ragione del 5 per cento ed in danaro sonante.

---

24. Convenzione 18 gennaio 1869, in data di Firenze, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società dell'Alta Italia nella seduta 19 stesso mese, e dall'Assemblea generale degli Azionisti il 28 aprile 1869, mediante la quale la Società Vigevano-Milano cede, per conto ed interesse dell'Impresa costruttrice Ferrari, poi Mazzucchelli, alla Società dell'Alta Italia 10000 azioni, verso i correspettivi seguenti:

1.° pagamento di L. 1,150,000;

Digitized by Google

2.° pagamento di altre L. 300,000 a favore dell' Impresa costruttrice al verificarsi di un introito lordo superiore alle L. 13,000 e nella proporzione di L. 100,000 per ogni 1000 di aumento del suddetto prodotto lordo;

3.° obbligo di provvedere ed eseguire a tutte spese dell' Alta Italia l'armamento della linea, il telegrafo ed il mobiliare (**192**).

---

25. Basi di un contratto per l'esercizio della linea Mantova-Modena, portanti la data del 18 marzo 1869 (**193**).

---

26. Convenzione 21 luglio 1869, approvata dall' Assemblea generale degli Azionisti il giorno 28 aprile 1870, tra la Società delle ferrovie dell'Alta Italia e la Società per le ferrovie del Monferrato (**194**), colla quale, a definizione delle contestazioni insorte e prevedibili sull'esercizio di dette linee, imposto alla Società colla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865, i prodotti delle due linee Cavallermaggiore-Alessandria e Castagnole-Asti-Mortara, per la parte spettante alla Società per le ferrovie del Monferrato e per tutta la durata delle tre concessioni risultanti dalle Leggi 11 luglio 1852, 10 luglio 1862 e 14 maggio 1865, vengono fissati invariabilmente:

Per la linea Cavallermaggiore-Alessandria:

a) nella somma necessaria pel pagamento di annue L. 10 per ognuna delle 3000 azioni del tratto di linea Cavallermaggiore-Bra, nonchè al loro ammortamento in ragione di L. 500 per ogni azione;

b) nel pagamento degli interessi delle 24000 obbligazioni emesse sull'intera linea Cavallermaggiore-Alessandria in ragione di L. 15 per ogni obbligazione, ed ammortamento in ragione di L. 500 l'una, tanto delle stesse obbligazioni non ancora ammortizzate, quanto delle 12000 azioni emesse per questa linea;

Per la linea Castagnole-Mortara:

nella somma necessaria al pagamento degli interessi delle 28000 obbligazioni da emettersi in ragione di L. 15 annue ognuna, nonchè all'ammortamento in ragione di L. 500 ciascuna, tanto delle stesse obbligazioni, quanto delle 16000 azioni emesse per questa linea;

con facoltà alla Società delle ferrovie dell' Alta Italia di rimborsarsi sugli interessi delle obbligazioni e delle azioni, della tassa di ricchezza mobile, di circolazione, di bollo e di qualunque altra tassa fosse imposta su essi.

Tutte le altre imposte e le spese di conservazione e riparazione, anche straordinaria, delle linee, una volta che ne sia seguito il collaudo, saranno a carico dell'Alta Italia.

La Società per le ferrovie del Monferrato provvederà con mezzi propri al pagamento delle altre sue passività arretrate.

Digitized by Google

27. Convenzione 27 luglio 1869 fra gli II. RR. Ministeri Austriaci del Commercio e delle Finanze e la Società delle ferrovie del Sud dell'Austria, e successivo Articolo addizionale 30 gennaio 1870, stipulati in seguito alla Legge 20 maggio 1869 ed approvati dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società del 28 aprile 1870; mediante i quali atti la Società del Sud dell'Austria, a scioglimento dell'impegno assuntosi nell'Atto di concessione 23 settembre 1858, si obbliga di costruire le linee:

da Villach a Franzensfeste (Bressanone), e

da S. Peter a Fiume,

le quali saranno considerate come formanti parte integrante della rete Austriaca della Società delle ferrovie del Sud; e ciò contro la facoltà ad essa accordata dal Governo di procurarsi il capitale necessario per la costruzione delle due linee mediante un prestito speciale di cui gli interessi e l'ammortizzazione saranno garantiti dallo Stato. Questo prestito speciale comprenderà una maggior somma di 13 milioni di fiorini val. Austr., i cui interessi ed ammortizzazione saranno a carico dello Stato, essendo fissata a tal somma la compartecipazione Governativa nelle spese di costruzione delle suddette linee, incombente allo Stato per le stipulazioni del 1858 (**195**).

La Società è esente, durante il periodo di costruzione delle due linee e per nove anni dal giorno della loro apertura all'esercizio, dall'imposta del bollo sui coupons delle dette obbligazioni, la quale dopo l'espiro di detto termine non sarà percepita che sulla parte di prestito emessa dalla Società.

La Società non avrà ad intervenire nelle trattative speciali che dovranno aver luogo tra il Ministero Austriaco e quello Ungarico per la fissazione del quoto di sovvenzione che quest'ultimo deve assumere a suo carico per la piccola parte di percorrenza della linea S. Peter-Fiume sul territorio medesimo, eccetto il caso che il Governo Ungarico non accettasse il sistema di sovvenzione a prezzo assoluto; nel qual caso la somma di 13 milioni superiormente fissata sarà diminuita dell'ammontare dovuto dal Governo medesimo, verso il quale la Società avrà diritto di reclamare direttamente (**196**).

Nella medesima Convenzione è pure dichiarato:

1.° che i conti di cui tratta la Convenzione 20 novembre 1861 e che formano oggetto della lettera del Ministero delle Finanze 5 maggio 1867, N. 1430, saranno considerati come interamente regolati, dimodochè nè l'Amministrazione dello Stato nè la Società avranno da fare alcun pagamento per questo titolo (**197**);

2.° che la Società del Sud è esente dalla tassa legale di tonnellaggio pei battelli che effettuano il trasporto delle pietre per la costruzione del porto di Trieste, e che le sarà rimborsato l'ammontare delle tasse già da essi pagate (**198**).

Digitized by Google

28. Atto di concessione 25 gennaio 1870 fra l'I. R. Ministero del Commercio Austriaco, da una parte, e

la Società delle ferrovie del Sud dell'Austria,
la Società Austriaca delle ferrovie dello Stato,
la Ferrovia Ferdinandea,
la Ferrovia Elisabetta,
la Ferrovia Austriaca del Nord-Ovest,
la Ferrovia Francesco Giuseppe, dall'altra;

nonchè successivo Contratto di cessione in data 20 febbraio 1870 fra l'I. R. Ministero delle Finanze Austriaco e le Società ferroviarie anzidette;

mercè i quali atti, approvati dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società del 28 aprile 1870 ed in forza della Decisione Imperiale 21 gennaio precedente, la concessione per l'esercizio in comune della ferrovia di circonvallazione di Vienna è accordata alle sei Società sopranominate per una durata di 90 anni a partire dal 20 gennaio 1870, contro il pagamento di 2,200,000 fiorini val. Austr. (**199**).

---

29. Legge 28 agosto 1870, N. 5857, colla quale viene sanzionata la Convenzione conchiusa nel 4 gennaio 1869 fra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze e la Società delle Strade ferrate dell'Alta Italia, già approvata dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società del 28 aprile 1869, nonchè le modificazioni ed aggiunte stipulate il 5 luglio 1870 ed il foglio addizionale 11 detto mese; mediante i quali atti, nuovamente riferiti all'Assemblea generale degli Azionisti del 12 luglio 1871 (**200**), il Governo del Re:

A) concede in appalto alla Società dell'Alta Italia il mantenimento e l'esercizio delle linee di ferrovia che vanno a ricadere in proprietà del Governo in forza della Convenzione da esso stipulata il 30 settembre 1868 colla Società delle ferrovie Romane:

1.° da Firenze a Pisa per Pistoia e Lucca;
da Pisa a Massa;
da Massa alla frontiera Francese pel litorale Ligure, e diramazione
da Avenza a Carrara (**201**), con preferenza per la costruzione delle ferrovie pubbliche che fossero concesse per comunicazione alle cave dei marmi e per il tratto da Avenza al mare (**202**), e, quanto alle ferrovie private, con obbligo di permettere, verso corrispondente compenso, il passaggio dei treni diretti dalle cave allo scalo in mare ad Avenza;

2.° da Lucca a Viareggio (**203**), pel caso eventuale di sua costruzione;

3.° sopra richiesta del Governo,
da Savona a Bra, con diramazione
da Cairo ad Acqui (**204**);

e ciò fino al termine della concessione delle diverse linee fatta alla Società delle strade ferrate Romane colla Convenzione 22 giugno 1864, approvata

Digitized by Google

colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, e colla dichiarazione che, in quanto all'esercizio, esse faranno parte integrante della rete dell'Alta Italia alle stesse condizioni portate dalla Convenzione in data 30 giugno 1864, approvata colla suddetta Legge 14 maggio 1865, N. 2279 (**205**), ma però col diritto nel Governo di sciogliere, dopo il termine di anni dieci dal giorno in cui l'intera linea sarà posta in esercizio, il contratto medesimo con un preavviso di due anni e previa la restituzione del residuo debito di capitale ed interessi.

La Società assume indistintamente le spese pel mantenimento e per l'esercizio delle linee suddette, nonchè l'obbligo di anticipare le somme necessarie per l'acquisto del materiale mobile fino alla concorrenza di 12 milioni, pei lavori di adattamento e di miglioramento della via ferrata da Firenze a Massa per Pistoia, pel raddoppiamento del binario tra Firenze e Pistoia e per le ampliazioni indispensabili nei fabbricati della stazione di Firenze fino alla concorrenza complessiva di 6 milioni.

Ogni altro oggetto o maggior lavoro al di là del limite di questi 18 milioni e di cui nel corso dell'appalto si rendesse necessaria la provvista o l'eseguimento, sarà portato in conto colle somme anticipate come sopra.

Le spese di mantenimento e di esercizio, nonchè l'interesse e l'ammortizzazione sulle somme impiegate per le provviste e pei lavori di cui sopra, saranno annualmente prelevate dal prodotto lordo delle linee esercitate in forza della presente Convenzione.

Dal reddito netto dell'esercizio, ossia dalla somma che resterà disponibile dopo fatte dal prodotto lordo le detrazioni precedenti, la Società preleverà, a titolo di correspettivo e di premio, il decimo, ed i rimanenti 9/10 spettanti al Governo saranno convertiti nel pagamento degli interessi e nel rimborso della somma di 45 milioni che la Società si obbliga di anticipare al Governo in oro sulla parte suddetta di prodotto ad esso spettante (**206**).

Tanto questi 45 milioni quanto le somme anticipate pei titoli dianzi accennati frutteranno l'interesse annuo dell'8 per cento. Pei 45 milioni o per le altre somme che fossero state soddisfatte in oro, gli interessi saranno conteggiati in oro od in biglietti di banca al corso del cambio del giorno precedente alla scadenza.

Al 30 aprile di ogni anno saranno liquidate e pagate tutte le somme dovute sulle anticipazioni fatte dalla Società al 31 dicembre precedente, e sarà messa a credito del Governo la parte di prodotto netto accertata nell'esercizio dell'anno scaduto, portando a diminuzione del debito del Governo verso la Società ogni rimanenza attiva a cui il Governo medesimo avrebbe diritto; e, nel caso in cui il prodotto netto non fosse bastante per coprire in tutto od in parte tanto le spese straordinarie quanto gli interessi delle anticipazioni fatte dalla Società, il Governo pagherà alla medesima la differenza.

Sarà in facoltà del Governo, dopo cinque anni decorrendi dall'approvazione della Convenzione, di restituire alla Società dell'Alta Italia, col preavviso di sei mesi, i capitali dovuti alla medesima in dipendenza della Convenzione stessa (**207**).

Le spese per lavori di straordinaria riparazione faranno oggetto di un conto separato di spese, e, previo accertamento e previa approvazione del

Digitized by Google

Governo, saranno imputate sul prodotto lordo dell'anno in corso o degli anni seguenti dopo il prelevamento delle somme riservate:

a) per le spese di mantenimento e di esercizio;

b) per l'interesse ed ammortamento del materiale mobile;

c) per l'interesse delle somme da impiegarsi nei lavori di miglioramento o di ampliazione;

d) pel premio dovuto alla Società sul reddito netto di esercizio.

Le proposte per provviste o lavori, sia di adattamento e di miglioramento, sia di straordinaria riparazione, dovranno essere presentate al Governo per l'approvazione coi progetti particolareggiati e col presuntivo calcolo di spesa (**208**).

Quanto alle riparazioni da eseguirsi in via d'urgenza per non interrompere il servizio, sarà dato avviso al Governo delle avarie e dei guasti appena avvengano, onde ne sia verificata l'entità.

Per le linee Savona-Bra e Cairo-Acqui, il premio o correspettivo d'esercizio riservato alla Società è di un ventesimo sui prodotti netti; e, pel transito sulla linea Bra-Cavallermaggiore, dovranno essere stabilite tariffe differenziali commisurate sul percorso diretto Bra-Carmagnola.

Finchè non sia approvata per legge la Convenzione passata tra il Governo e la Società delle Romane in data 30 settembre 1868, la Società dell'Alta Italia dovrà esercitare per conto di quella delle Romane le linee Firenze-Spezia ed i tratti della Ligure aperti o che venissero aperti successivamente, alle medesime condizioni di cui la presente Convenzione e mediante un' anticipazione da farsi alle Romane di 11 milioni, i quali rappresenterebbero la prima rata dei 45 sopraindicati (**209**).

Le opere già eseguite e di cui gode la Società dell'Alta Italia nella stazione di Firenze sono dichiarate di proprietà del Governo, come pure quelle di ampliazione che occorresse di eseguire in seguito, restando a carico della Società dell'Alta Italia anche i lavori di ampliazione che fosse d'uopo fare per suo uso nella stazione predetta dopo sciolto il contratto di esercizio.

In caso di riscatto delle linee componenti la rete della Società dell'Alta Italia, il presente contratto d'esercizio si intenderà risolto, ed il Governo rimborserà alla Società le somme anticipate delle quali fosse ancora debitore.

B) concede alla Società ferroviaria dell' Alta Italia la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche, nonchè il diritto di esercitare quella parte del traforo delle Alpi, detto del Moncenisio, tra Bardonnèche e Modane, che cade sul territorio Italiano, la quale linea e parte di galleria faranno parte integrante della rete del Piemonte ceduta colla Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865 N. 2279 (**210**).

I lavori saranno eseguiti dalla Società dell'Alta Italia, mediante un concorso per parte del Governo nelle spese di costruzione di 12 milioni, oltre la cessione gratuita dei terreni di sua proprietà nella stazione di Bardonnèche e dei movimenti di terra e manufatti eseguiti sull'area medesima,

Digitized by Google

nonchè dei fabbricati attualmente usati per uffici, alloggi ecc., in quanto sieno necessari per il completo e comodo servizio della stazione.

Nei predetti 12 milioni saranno computate le spese tutte fatte dal Governo per l'eseguimento dei lavori nei tratti in corso di costruzione fra Bussoleno e Serre de la Voûte dal giorno in cui i lavori furono incominciati sino a quello in cui avrà luogo la consegna (**211**).

La ferrovia sarà eseguita per un solo binario nel tratto da Bussoleno a Salbertrand, ed in quello successivo da Salbertrand all'entrata sud della galleria la sede stradale sarà preparata pel doppio binario, ma l'armamento del secondo binario non sarà posto in opera se non quando lo richiederanno i bisogni del traffico.

La Società surrogherà il Governo in tutti gli oneri dal medesimo assunti in forza di contratti in corso per provviste e per eseguimento di lavori.

Verificandosi nell'esercizio attraverso il grande sotterraneo delle Alpi la necessità di usare artificiale ventilazione, la Società eseguirà tutti i lavori necessari, ed il Governo cederà gratuitamente l'uso di tutti o di parte degli stabilimenti e delle macchine esistenti nei cantieri e destinati a produrre l'aria compressa (**212**).

La Società dovrà provvedere a tutte sue spese il materiale mobile per l'esercizio, la cui introduzione, del pari che quella del materiale destinato alla costruzione, viene autorizzata con esenzione di dazio.

Qualora dal Governo fosse autorizzata la Società ad abbandonare l'esercizio del tronco da Susa a Bussoleno, essa dovrà, a proprie spese, costruire una buona strada carreggiabile fra la città di Susa e la nuova stazione di Meana-Susa, od in altro punto da stabilirsi, ed il tronco abbandonato Bussoleno-Susa, sue dipendenze ed armamento, resteranno in piena proprietà della Società (**213**).

Il Governo si riserva di sottoporre ad una tassa speciale, in aumento alla tariffa ordinaria ed a suo esclusivo profitto, i trasporti di qualsiasi genere, così a grande che a piccola velocità, tra Bussoleno ed il centro della galleria del Cenisio (**214**).

C) modifica le Concessioni precedenti nei punti seguenti:

1.° la durata della concessione per tutte le linee facenti parte della rete dell'Alta Italia viene fissata in 99 anni a partire dal 1.° gennaio 1870, ed il termine dopo il quale è riservato al Governo il diritto di riscatto è stabilito a 25 anni dalla data della Convenzione, ritenuto che esso debba operarsi pel complesso delle linee che compongono la rete dell'Alta Italia (**215**);

2.° determina quanto segue pel pagamento delle imposte:

Per le linee del Piemonte, della Lombardia e dell'Italia Centrale le imposte dirette saranno dalla Società dell'Alta Italia corrisposte come segue:

Pagherà a norma della Legge comune le imposte sui terreni, sui fabbricati e sugli stipendi degli impiegati.

Per l'imposta di ricchezza mobile sui redditi della Società e per ogni altra tassa di eguale natura o congenere che si venisse a stabilire in sosti-

Digitized by Google

tuzione od aggiunta dell'attuale fino al termine contemplato dall'articolo 36, la Società pagherà all'Erario l'imposta nella misura liquidata e pagata per l'anno 1867 allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni.

Ogni maggior somma, oltre quella suddetta del 1867, che risultasse dovuta dalla Società in seguito alla decisione amministrativa o giudiziaria sulle pretese hinc inde discusse fra la Società e lo Stato, come pure qualunque maggior somma che fosse dovuta dalla Società per effetto di aumenti e sostituzioni d' imposta, saranno pagate cogli interessi decorrendi dalle rispettive scadenze nel modo e tempo stabiliti per le garanzie ricevute dallo Stato. Nello stesso modo e colle stesse norme si terrà conto a favore della Società delle minori somme che avrebbe dovuto pagare per dette imposte.

Ferma la misura provvisoria dell' imposta liquidata e pagata per l' anno 1867 allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni, ove lo Stato avochi a sè i centesimi addizionali attribuiti alle Provincie ad ai Comuni, la Società pagherà allo Stato quanto sarebbe stato dovuto agli uni ed alle altre.

Quando si verificherà la condizione che il prodotto lordo delle linee arrivi a 44,000 lire per chilometro e per anno, ed al più tardi nell' anno 1891, la Società pagherà alle epoche normali le imposte e sovraimposte tutte che saranno in vigore relativamente anche alle linee dell'Italia Centrale, rinunciando la Società dell'Alta Italia, come fin d' ora per allora rinuncia, al beneficio dell' esenzione che le è accordata, quanto alle dette linee dell' Italia Centrale, per tutto il periodo della Concessione 25 giugno 1860, approvata colla Legge dell'8 luglio stesso anno (**216**);

3.° dichiara estesa a tutte le linee possedute od esercite dall'Alta Italia nel territorio Italiano la disposizione contenuta nel Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata con Legge 14 maggio 1865, N. 2279, concernente il diritto di prelazione (**217**), coll' aggiunta che le nuove linee che congiungeranno due ferrovie ora appartenenti a reti diverse continueranno a godere, a fronte dell'Alta Italia, quei diritti che per tale circostanza loro attribuisce il disposto dal detto Capitolato, dovendo a tale scopo considerarsi le reti cui si riferiscono come tuttora separate;

4.° modifica quanto è stabilito nelle varie Leggi e Capitolati di concessione colla Società dell' Alta Italia relativamente al giudizio di arbitri, dichiarandosi che nel medesimo Atto di compromesso saranno nominati i tre arbitri ai quali sarà demandato il giudizio. Ove non riescisse di porsi d'accordo sulla nomina del terzo arbitro, essa si farà dal Presidente della Corte d'Appello della Capitale. Dal giudizio degli arbitri è ammesso il ricorso in Cassazione (**218**).

---

30. Convenzione 25 novembre 1871 coi Rappresentanti della Città di Chieri, approvata dal Consiglio d' Amministrazione nella seduta 5 dicembre successivo, e dall'Assemblea generale degli Azionisti del 29 aprile 1873, mediante la quale venne stabilito che, qualora la Città di Chieri ottenga la

Digitized by Google

concessione della ferrovia da Trofarello a Chieri (**219**), la Società dell'Alta Italia ne assumerà la costruzione e diverrà di pieno diritto proprietaria della concessione medesima.

Le spese per la costruzione saranno anticipate dalla Città di Chieri e ad essa rimborsate dalla Società in altrettante obbligazioni al pari (**220**).

---

31. Convenzione 5/16 gennaio 1872, stipulata, in seguito all' approvazione impartita colla deliberazione dell'Assemblea generale del 12 luglio 1871, fra la Società del Sud dell' Austria e quella della Ferrovia Leoben-Vordernberg, per l'assunzione dell'esercizio della linea di congiunzione tra la stazione di Leoben col centro metallurgico di Vordernberg (**221**).

---

32. Convenzione 5 febbraio 1873, approvata dal Consiglio d'Amministrazione di Torino il 18 detto mese, annunziata all'Assemblea generale degli Azionisti dell'Alta Italia del 30 aprile 1874, ma non ancora approvata, come risulta dalla Relazione all'Assemblea generale del 31 maggio 1875, colla Società concessionaria della Ferrovia Mantova-Cremona per determinare le condizioni di esercizio della linea stessa (**222**).

---

33. Convenzione 5 aprile 1873, stipulata fra i Ministri delle Finanze, dei Lavori pubblici e di Agricoltura e Commercio del Regno d'Italia, da una parte, il Comm. Allievi, Direttore Generale della Banca Generale di Roma, ed il Comm. Amilhau, Direttore Generale delle Strade ferrate dell'Alta Italia, dall'altra, approvata dall'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti della Società del 29 aprile 1873; mediante la quale, per effetto del diritto di prelazione competente alla Società dell'Alta Italia, e da essa esercitato, si riconosce essere la Società stessa subentrata in tutti i diritti ed obblighi della Banca Generale procedenti dall'Atto di concessione della ferrovia Pontebbana, fatta alla Banca Generale medesima colla Legge 30 giugno 1872, N. 896 (**223**), ad eccezione soltanto di quanto concerne la facoltà di emettere azioni accordata alla Società che in quella Legge era presupposto doversi costituire, essendo la Società dell'Alta Italia già costituita nel Regno; ed invece si dichiara che verrà autorizzata dal Governo del Re con analogo Decreto Reale ad emettere N. 56000 obbligazioni del valore nominale ciascuna di L. 500, fruttanti l'interesse del 5 per cento, quante occorrono per procurarsi l'intero capitale per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Pontebbana (**224**).

Digitized by Google

34. Convenzione 10 settembre 1873, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società dell'Alta Italia li 11 detto in forza di autorizzazione ad esso impartita dall'Assemblea generale straordinaria del 29 aprile precedente, mediante la quale la Città di Mondovì, rappresentata dal proprio Deputato Comm. Giovanni Garelli, cede alla Società delle strade ferrate dell'Alta Italia la concessione della strada ferrata da Mondovì all'incontro di quella di Savona, stata accordata per anni novanta con R. Decreto 20 agosto 1873, N. 1575, emanato in virtù della facoltà concessa al Governo coll'art. 25 della Legge 28 agosto 1870, N. 5858, al Comune di Mondovì, con facoltà di cederla alla Società (**225**). Mediante questa Convenzione la Città di Mondovì si incarica della costruzione della linea, verso cessione per parte dell' Alta Italia di 2800 sue obbligazioni al pari; ed, in correspettivo dell' impegno assunto dalla Società dell'Alta Italia di eseguire a sua cura e spese l'armamento, l'inghiaiamento della linea e di fornire il materiale fisso e mobile della strada e delle stazioni, il Municipio di Mondovì si obbliga di versare nelle casse della Società 320,000 lire quindici giorni dopo l'apertura della linea (**226**).

---

35. Convenzione 17 dicembre 1873, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società ferroviaria dell'Alta Italia il 6 gennaio 1874, in seguito ad autorizzazione accordata dall' Assemblea generale degli Azionisti del 29 aprile 1873, coi Rappresentanti della Società Anonima Briantea, mediante la quale si determinano le condizioni di esercizio della ferrovia Monza-Calolzio, che la Società deve intraprendere a termini dell'art. 5 dell'Atto 2 febbraio 1865 addizionale alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279 (**227**).

---

36. Contratto d'appalto 27 gennaio 1874 fra la Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria e la Società della Strada ferrata Vienna-Pottendorf-Neustadt, approvato nell'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti della prima del 3 giugno 1874, in forza del quale la Società del Sud dell'Austria diventa appaltatrice delle linee componenti la rete della Società Vienna-Pottendorf-Neustadt, per tutta la durata della loro concessione, mediante il pagamento di una rendita annua fissa ed invariabile, verso consegna per parte dei Concessionari della Società Vienna-Pottendorf-Neustadt della somma di 200,000 fiorini che costituisce il di lei fondo di riserva, più la proprietà di 750 azioni, godimento dal 1.° gennaio 1875.

I Concessionari hanno inoltre versato, in forza di speciali accordi, per una sola volta, fiorini 100,000 per far fronte alle eventualità della rinnovazione dell'armamento e del rifacimento di alcuni lavori provvisori (**228**).

Digitized by Google

37. Convenzione 15 gennaio 1875 fra il Comm. Amilhau, Direttore Generale delle ferrovie dell'Alta Italia, ed i fratelli Angelo e Francesco Mangili, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società ferroviaria dell'Alta Italia il 17 febbraio 1875, e dall'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti il 31 maggio 1875, mediante la quale, sotto riserva della sanzione Governativa da ottenersi per legge (**229**):

a) La Società dell'Alta Italia cede ai Signori fratelli Mangili, che stabiliranno l'impresa di navigazione a vapore sul Lago Maggiore, il servizio di navigazione sul detto lago che è in oggi di sua proprietà, con tutti i diritti ed obblighi che, per l'esercizio di detta navigazione, le derivano dalla Convenzione collo Stato in data 30 giugno 1864 ratificata colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, nonchè dalle altre Convenzioni passate con altre Amministrazioni;

b) I Signori Mangili rinunziano all'Agenzia doganale stabilita in Arona, la quale rimarrà di esclusiva proprietà dell'Alta Italia;

c) Sarà stabilito un servizio cumulativo fra la ferrovia e la navigazione, tanto pel trasporto dei viaggiatori che delle merci;

d) Lo scalo di approdo dei piroscafi rimarrà ad uso dei Signori Mangili, che ne assumono la conservazione, la manutenzione ed anche la eventuale ricostruzione, e che dovranno permettere l'approdo ad altri piroscafi di qualsiasi proprietà, esigendo per conto proprio le relative tasse di approdo;

e) Come prezzo della cessione i fratelli Mangili pagheranno alla Società dell'Alta Italia la somma di L. 449,000, quale valore del materiale mobile giusta l'inventario 10 maggio 1867, in cinque rate annuali, colla decorrenza dell'interesse annuo del 6 per cento netto da imposta;

f) Lo scalo d'alaggio con annesso basso fondo, il nuovo piazzale del deposito carbone e materiali, lo scalo d'approdo dei piroscafi cogli enti esistenti sul medesimo, sono ceduti gratuitamente dalla Società ai fratelli Mangili;

g) Sono riservati i vincoli di riversibilità e di riscatto spettanti allo Stato in forza degli Atti di concessione fatti alla Società, e parimenti la durata della cessione è fissata fino alla scadenza della concessione delle ferrovie;

h) Entrando in attività la presente concessione, resta annullato il contratto di locazione 27 aprile 1867.

---

38. Convenzione 19 giugno 1875 tra i Signori Avv. Dott. Bartolomeo Zilli e Dott. Domenico Marchiori, quali mandatari della Deputazione Provinciale di Rovigo, ed il Comm. Paolo Amilhau, Direttore Generale della Società, stipulante in forza di mandato speciale deferitogli dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione 13 aprile precedente, e riconosciuta dal R. Ministero dei Lavori Pubblici con Decreto 18 novembre successivo, N. 76174, mediante la quale Convenzione la Provincia di Rovigo cede alla Società la concessione della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata da Legnago a Rovigo ed Adria, alla medesima accordata per anni 90 a decorrere dalla data del Decreto Reale, in base alla Legge 29 giugno 1873, col R. Decreto 15 settembre d. a., N. 1655, alle con-

Digitized by Google

dizioni stipulate nella Convenzione 6 aprile precedente, con annesso Capitolato, intervenuta fra i Signori Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze ed i Rappresentanti della Provincia di Rovigo; e ciò valendosi della facoltà accordata ai Concessionari coll'articolo 4 della Convenzione predetta ed alle condizioni seguenti:

La Provincia s' incarica della costruzione della ferrovia con tutti i fabbricati inerenti e dell' allargamento della stazione di Rovigo, ritenendo a suo esclusivo beneficio il sussidio annuo di L. 1000 per chilometro concesso dal Governo;

La Società fornirà in opera ed a sue spese tutti i materiali d'armamento tanto sulla linea che nelle stazioni, ed assumerà a suo carico il pagamento delle imposte: fondiaria, dei fabbricati, di ricchezza mobile, ed ogni altra gravante l'esercizio, divenendo per tal modo intieramente surrogata in tutti i diritti ed obblighi della Concessionaria (**230**).

La cessione della concessione di cui sopra venne autorizzata dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società del 29 aprile 1873.

---

39. Legge 6 luglio 1875, N. 2607, che approva la Convenzione stipulata l'11 giugno precedente tra i RR. Ministeri delle Finanze e dei Lavori Pubblici e la Società delle ferrovie dell'Alta Italia, rappresentata dal Comm. Mattia Massa, Ingegnere in Capo del Servizio Manutenzione e Lavori, quale mandatario del Consiglio di Amministrazione, nei sensi già annunziati alle Assemblee generali degli Azionisti della Società del 30 aprile 1874 e 31 maggio 1875, mediante la quale, a parziale modificazione di quanto è stabilito nelle Convenzioni 25 giugno 1860 e 30 giugno 1864, approvate rispettivamente colle Leggi 8 luglio 1860 e 14 maggio 1865 (**231**), la Società si obbliga a costruire ed esercitare una linea da Treviglio a Rovato in sostituzione dell'altra da Treviglio a Coccaglio (**232**), partendo dal rettilineo che precede la grande curva di accesso all' attuale stazione di Treviglio e passando in prossimità ed a nord di Romano e Chiari, salvo a determinare l'allacciamento della diramazione di Bergamo e Cremona alla linea principale, in modo da soddisfare convenientemente allo scopo di agevolare le comunicazioni da Bergamo a Milano e dall'una all'altra delle diramazioni medesime (**233**).

---

40. Convenzione 30 agosto 1875 tra i Signori Comm. Carlo Faraldo e Cav. Evrardo Scandola, quali mandatari della Deputazione Provinciale di Verona, ed il Comm. Paolo Amilhau, Direttore Generale della Società, stipulante in forza di mandato speciale deferitogli dal Consiglio di Amministrazione di Milano con deliberazione 13 aprile precedente, mediante la quale Convenzione la Provincia di Verona cede alla Società la

Digitized by Google

concessione della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata da Verona per Dossobuono a Legnago, ad essa accordata per anni novanta a decorrere dalla data del Decreto Reale, in base alla Legge 29 giugno 1873, col R. Decreto 16 aprile 1874, N. 1932, alle condizioni stipulate nella Convenzione 22 febbraio 1874, con annesso Capitolato, tra i MINISTRI DELLE FINANZE E DEI LAVORI PUBBLICI ed i RAPPRESENTANTI DELLA PROVINCIA DI VERONA; e ciò valendosi delle facoltà accordate ai Concessionari coll'art. 3.° della Convenzione suddetta ed alle condizioni seguenti:

La Provincia si incarica della costruzione della ferrovia con tutti i fabbricati inerenti, rimanendo a suo esclusivo beneficio i sussidi all'uopo concessi dal Governo;

La Società fornirà in opera ed a sue spese tutti i materiali d'armamento tanto sulla linea che nelle stazioni, ed assumerà a suo carico il pagamento delle imposte: fondiaria, dei fabbricati, di ricchezza mobile, ed ogni altra gravante l'esercizio, divenendo per tal modo intieramente surrogata in tutti i diritti ed obblighi della Concessionaria (**234**).

La cessione della concessione di cui sopra venne autorizzata dall'Assemblea generale degli Azionisti del 29 aprile 1873.

(**235**).

---

41. Legge 29 giugno 1876, N. 3181 (serie 2.ª), colla quale:

1.° Sono approvate:

A) La Convenzione stipulata a Basilea il 17 novembre 1875 tra il GOVERNO ITALIANO e la SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL SUD DELL'AUSTRIA E DELL'ALTA ITALIA, pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, colle modificazioni apportate dall'altra Convenzione stipulata il 25 febbraio 1876 tra il Governo Italiano e la predetta Società (Allegato A).

B) La Convenzione addizionale stipulata a Roma il 17 giugno 1876 tra il GOVERNO ITALIANO e la SOCIETÀ medesima, per l'esercizio ferroviario della rete dell'Alta Italia dopo il riscatto (Allegato B).

2.° Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intiera esecuzione al Trattato fra l'Italia e l'Impero Austro-Ungarico, firmato a Vienna il 29 febbraio 1876, in conseguenza delle disposizioni contenute nell'articolo 12 del Trattato di pace tra l'Italia e l'Austria del 3 ottobre 1866 (Allegato C).

3.° Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nel Gran Libro del debito pubblico tanta rendita 5 0/0 quanta occorre a formare la somma capitale, che in forza delle Convenzioni di cui all'art. 1.° gli è necessaria per eseguire i pagamenti da farsi a sua scelta in danaro o con rimessione di titoli di rendita.

4.° Il Governo del Re è incaricato di presentare nella prossima sessione legislativa, e in ogni modo entro l'anno 1877, un progetto di Legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata;

con dichiarazione:

5.° Che la presente Legge avrà effetto dopo che le Convenzioni con essa approvate siano divenute obbligatorie per tutte le parti.

Digitized by Google

A.

Convenzione stipulata in Basilea il 17 novembre 1875

fra il Governo Italiano, rappresentato dal Comm. Quintino Sella, e la Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, che agisce anche nella sua qualità di Società delle strade ferrate dell'Alta Italia in forza della Convenzione del 30 giugno 1864, approvata con Legge 14 maggio 1865, N. 2279, rappresentata dal Barone Alfonso de Rothschild, Presidente del Comitato di Parigi;

e successiva

Convenzione di Vienna del 25 febbraio 1876

sottoscritta dal Comm. Sella, quale Rappresentante il Governo Italiano, e, per la Società, dal Barone S. Alberto de Rothschild, a ciò delegato dal Barone Alfonso de Rothschild con mandato e poteri 19 febbraio 1876.

Mediante questi due atti la suddetta Società di strade ferrate cede e trasferisce al Governo Italiano la proprietà *ed il possesso* (**236**) a partire *dal 1.° luglio 1876:*

a) di tutte le strade ferrate coi loro accessori appartenenti a detta Società sul territorio Italiano, con tutti i diritti, ragioni ed azioni, oneri e servitù inerenti a tale proprietà e possesso, e colle opere e lavori eseguiti o in corso di esecuzione, materiale di armamento, stazioni, case cantoniere, officine, linee telegrafiche e relativi uffici, nulla eccettuato;

b) di tutto il materiale mobile, cioè: locomotive, carrozze e carri di qualunque specie appartenenti alla rete ceduta o relativi al servizio di ferrovie Italiane; i mobili, le macchine, arnesi, utensili ecc.; gli approvvigionamenti di ogni sorta; in una parola tutto ciò che in qualsiasi modo abbia o possa avere relazione colle strade ferrate Italiane;

c) di tutti i beni immobili, opifici, privilegi, diritti reali, ancorchè estranei alle ferrovie suddette, che appartengono o possono appartenere ad essa Società nel territorio Italiano;

d) dei diritti inerenti al possesso delle azioni di Società private, riscattate dalla Società, o che le sono state cedute, e di queste azioni stesse;

e) di tutti i registri, archivi, libri di amministrazione e contabilità, studi, progetti, disegni e di tutti i documenti appartenenti alla Società, i quali riguardino la rete delle strade cedute ed i servizi relativi, in qualunque luogo si trovino; concesso però alla Società di trarre copia autentica dei documenti di cui avesse bisogno per far valere i suoi diritti e le sue azioni verso i terzi, o per difendersi contro i loro reclami;

f) del servizio di navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Garda nello stato in cui esiste, con tutto il suo materiale fisso e galleggiante, salvi, per ciò che riguarda il servizio del Lago Maggiore, gli effetti della Convenzione 15 gennaio 1875 (**237**), in forza della quale quel servizio è stato ceduto ai Signori fratelli Mangili, qualora detta Convenzione fosse per essere dal Governo approvata.

Digitized by Google

Le strade ferrate e loro dipendenze, come pure gli altri immobili, sono ceduti al Governo liberi da qualunque passività e debito, anche derivanti dall'acquisto, costruzione ed esercizio di dette strade; ed il Governo è rilevato da ogni responsabilità dipendente dall'art. 3 della Convenzione 25 giugno 1860, approvata colla Legge 8 luglio seguente (**238**).

Determinato il capitale speso sulla rete dell'Alta Italia sino al 31 dicembre 1874, escluso il valore degli approvvigionamenti pei Servizi dell'Esercizio e della Costruzione, in L. 752,375,618. 50, il Governo, per una parte di questo capitale nella somma di L. 613,252,478. 64, pagherà alla Società, *in oro* (**239**), sino al 31 dicembre 1954, una annualità fissa netta di L. 29,569,887.12, e dal 1.° gennaio 1955 fino al 31 dicembre 1968 un'annualità fissa, parimenti netta, di L. 12,774,751. 26, cifre così ridotte in seguito alla deduzione fatta dell'imposta di ricchezza mobile e colla espressa assicurazione che esse saranno d'ora in avanti esenti da ogni imposta diretta o indiretta, presente o avvenire e da ogni concorso a prestiti forzati in Italia, e non potranno in alcun caso essere ridotte per qualsiasi causa (**240**).

Per l'altra parte del capitale, in L. 139,123,139. 86, il Governo prenderà a suo carico, fino alla concorrenza di 20 milioni di lire, la proporzione corrispondente del debito contratto dalla Società colla Cassa di Risparmio di Milano (**241**). Per il resto, vale a dire centodicianove milioni, centoventitremila, centotrentanove lire ed ottantasei centesimi (L. 119,123,139. 86), il Governo rimetterà alla Società, metà alla data della presa di possesso, metà dopo eseguite le operazioni d'inventario ecc., *tante cartelle di consolidato Italiano cinque per cento* (*5 0/0*) *quante occorrono per rappresentare detta somma di L. 119,123,139. 86, in oro, al corso medio della Borsa di Parigi, durante i sei mesi trascorsi dal 1.° gennaio al 30 giugno 1876, diminuito di una mezza cedola, cioè una lira e otto centesimi* (*lire 1.08*), *con facoltà, per la metà della somma, di rimettere cartelle dalle quali sia stata staccata la prima cedola semestrale che viene in scadenza dopo la data della presa di possesso. Il corso medio che servirà a determinare l'ammontare di questa parte della rendita sarà diminuito del valore di detta cedola, cioè di due lire e diciassette centesimi* (*lire 2. 17*) *per cinque lire* (*lire 5*) *di rendita.* (*Art. 6 e 7*) (**242**).

Qualora dallo stato dettagliato da farsi immediatamente dai delegati del Governo e della Società, a valore di inventario, del materiale rotabile e galleggiante, utensili d'officine, mobiliare e materiale delle stazioni esistenti al 31 dicembre 1874, quale si trova riassunto nell'allegato N. 5 della Relazione all'Assemblea generale del 31 maggio 1875 (**243**), risultasse una differenza in meno dalla somma suddetta di L. 119,123,139. 86, la differenza sarà dedotta dalla somma stessa (**244**).

All' epoca della presa di possesso si farà in contradditorio un inventario esatto di tutto il materiale rotabile ed oggetti di cui sopra per constatarne l'identità con quelli compresi nello stato precedente (**245**), deducendo dalla somma di L. 119, 123, 139. 86, in oro, il materiale ecc. spettante alle linee Toscano-Liguri, Savona-Bra e Cairo-Acqui, e quello eventualmente spettante a Società private e Corpi morali che tutto o in parte fosse stato compreso nello stato precedente.

Digitized by Google

La Società garantisce al Governo che tale inventario, comprendendovi ciò che dà luogo a diffalcazione come sopra, constaterà l'esistenza di tutto il materiale, utensili e mobiliare consegnato nello stato del materiale al 31 dicembre 1874, salvo le modificazioni risultanti dalla parziale distinzione o dai nuovi acquisti effettuati fra il 1.° gennaio 1875 e l'epoca della presa di possesso.

La Società si obbliga a tener conto al Governo, a valore d'inventario, del materiale mancante e di quello che avesse dovuto restituire alla Società o Corpi morali di cui esercita le linee.

Il Governo terrà conto alla Società:

1.° del materiale, utensili e mobiliare nuovi acquistati dopo il 1.° gennaio 1875, al prezzo d'acquisto;

2.° del valore degli approvvigionamenti pei Servizi dell'Esercizio e della Costruzione, quale sarà determinato da apposito inventario da erigersi all'epoca della presa di possesso (**246**);

3.° del valore, a prezzo d'acquisto, delle azioni delle Società private, comperate dalla Società dopo il 31 dicembre 1874;

4.° delle somme spese dalla Società dopo il 1.° gennaio 1875 per la costruzione delle linee: da Camerlata alla frontiera Svizzera, da Treviglio a Rovato, da Legnago a Rovigo, da Rovigo ad Adria e da Verona a Legnago;

5.° di quelle fatte, parimenti dal 1.° gennaio 1875 fino alla data della presa di possesso, per lavori nuovi eseguiti sulle linee in esercizio ed imputabili al conto capitale;

6.° della differenza eventuale tra le somme incassate sul prodotto dell'emissione delle obbligazioni speciali emesse per la linea Udine-Pontebba, secondo l'autorizzazione data dal Decreto Reale 29 maggio 1873, N. 670 (**247**), e le spese fatte dalla Società per questa strada; (viceversa, se le somme incassate superassero le spese dopo sottratte da queste le somme per le quali esse possono figurare nel bilancio del 31 dicembre 1874, la Società si obbliga a pagare la differenza al Governo).

Il Governo prenderà a suo carico il contratto che la Società ha concluso colla Banca Generale di Roma per la realizzazione di dette obbligazioni speciali, nonchè il servizio degli interessi e della estinzione di dette obbligazioni. Tanto per questi conti che per quelli di cui all'alinea precedente, il Governo potrà domandare, a qualunque epoca, che le somme che si devono ricavare dal bilancio al 31 dicembre 1874 sieno immediatamente determinate dai delegati del Governo e della Società, indipendentemente dai diritti di sorveglianza e di controllo ad essa spettanti;

7.° delle somme che fossero dovute dalla Società per ritenute a garanzia di contratti di materiale fisso o rotabile o di costruzione eseguiti od in corso di esecuzione alla data della presa di possesso, a meno che fossero già state portate a debito del conto di primo impianto.

Le somme di cui il Governo risultasse debitore verso la Società pei titoli predetti dopo liquidazione e fatto il debito conguaglio per l'aggio, saranno pagate *con titoli al portatore di consolidato Italiano 5 % nei modi stabiliti superiormente* (**248**);

Digitized by Google

8.° delle annualità ancora dovute dal Governo alla Società per l' impresa dei lavori della stazione marittima di Venezia, a meno che le spese per questi lavori figurassero già nel conto di primo impianto.

Da ultimo il Governo, all' atto della presa di possesso, pagherà una somma fissa di L. 2,450,000 alla Società, come ammontare, così regolato, delle garanzie dovute e a doversi alla Società per l' esercizio delle reti del Piemonte, della Lombardia e dell' Italia Centrale, nonchè della linea Vogherа-Pavia-Brescia, fino a quella data (**249**).

Il Governo non potrà essere, in nessun caso, tenuto al di là dei pagamenti e della consegna dei titoli di rendita di cui sopra.

Dopo la firma della Convenzione, la Società non potrà, senza l' autorizzazione preventiva del Governo, portare alcuna modificazione sulle linee e nel materiale ceduto, meno per ciò che concerne i lavori di manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria, tanto per le strade che pel materiale e mobiliare, i quali sono di sua competenza e rimangono a suo carico fino al giorno in cui il Governo prenderà possesso delle linee; fino al qual giorno essa continuerà per suo conto, a termini dei contratti esistenti, l'esercizio di tutte le linee.

Il Governo riprenderà per suo proprio conto i contratti per l'esecuzione dei lavori di costruzione, per somministrazione di materiale fisso, di materiale rotabile ed oggetti di consumo ad uso di ferrovie esercitate dalla Società in Italia, i quali sieno oggi regolarmente conchiusi e si trovino in corso di esecuzione al momento in cui esso Governo prenderà possesso delle strade.

Parimenti, il Governo assumerà tutti gli altri simili contratti che fossero conchiusi colla sua preventiva approvazione nel tempo trascorso dalla data del contratto a quella in cui il Governo entrerà in possesso (**250**).

La Società rimetterà al Governo le cauzioni di qualsiasi natura di cui sarà depositaria; il Governo diventerà debitore, pel fatto di detta consegna, delle cauzioni stesse verso gli aventi diritto; ed a lui si rimetteranno tutti i terreni, lavori e materiali appartenenti alla Società che si trovano in costruzione e corrispondono alle spese che il Governo avrà prese a suo carico. Viceversa, dal giorno in cui il Governo sarà entrato in possesso delle strade ferrate cedute, la Società rimane esonerata dagli obblighi ed oneri da essa assunti colle Convenzioni stipulate in passato col Governo Italiano per le medesime; e da questa stessa data il Governo subentrerà negli obblighi e diritti della Società per la costruzione e per l'esercizio di ferrovie Italiane appartenenti ad altri Corpi morali o Società (Art. 23).

Dal medesimo giorno cesseranno anche tutti gli effetti della Convenzione 4 gennaio 1869 ed Atti addizionali approvati colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857, e per conseguenza la Società cesserà dall'esercizio delle linee Toscano-Liguri, Savona-Bra e Cairo-Acqui, le quali dovranno essere riconsegnate al Governo col relativo materiale fisso e mobile e con tutti gli approvvigionamenti ed oggetti d'inventario di qualsiasi sorta, salvo la liquidazione dei conti relativi nei modi stabiliti dalla Legge suddetta (Art. 24) (**251**).

Restano a beneficio o carico della Società tutte le azioni attive e passive

Digitized by Google

verso i terzi per questioni nate o da nascere per fatti relativi alla sua gestione, nonchè i debiti e crediti verso terzi dipendenti da qualsiasi causa, fino al giorno in cui il Governo prenderà possesso delle ferrovie.

Rimangono estinte, terminate, risolute e transatte tutte le questioni, contestazioni e pretese esistenti o che potessero esistere tra il Governo e la Società, tanto dedotte che non dedotte, trovate o non trovate in qualunque modo e tempo.

Qualunque questione potesse insorgere tra il Governo e la Società nell'esecuzione del presente contratto sarà deferita ai Tribunali ordinari per essere risoluta nei modi e nelle vie prescritte dalle Leggi generali del Regno d'Italia.

Per gli effetti del contratto stesso, la Società elegge il suo domicilio a Roma, dove dovrà essere domiciliato un suo Rappresentante accreditato presso il Governo.

Il contratto non sarà definitivo nè valido se non dopo che sarà stato approvato dall'Assemblea generale degli Azionisti e dai poteri legislativi del Regno d'Italia. Dopo di che la Società si impegna a portare ai suoi Statuti ed alla sua denominazione le modificazioni che saranno la conseguenza della esecuzione del contratto stesso (**252**). Dovrà inoltre essere comunicato al Governo Austriaco (**253**) e sottoposto alla sua approvazione per servire di base alla separazione delle due reti (**254**).

B.

Convenzione addizionale, stipulata a Roma il 17 giugno 1876

fra le LL. EE. il Cav. Agostino Depretis, Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Finanze, e Comm. Giuseppe Zanardelli, Ministro dei Lavori Pubblici, contraenti in nome dello Stato, da una parte,

e la Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, rappresentata dal Sig. Comm. Orazio Landau, membro del Consiglio d'Amministrazione della Società, a questo oggetto delegato dal Barone Alfonso de Rothschild, Presidente del Comitato di Parigi, dall'altra parte;

con allegato

Compromesso firmato a Parigi li 11 giugno 1876

tra il Comm. Cesare Correnti, Deputato al Parlamento Italiano, Consigliere di Stato, da una parte, e la Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, rappresentata dal Barone Alfonso de Rothschild, Presidente del Comitato di Parigi, dall'altra parte;

il quale Compromesso si dichiara confermato colla Convenzione suddetta della quale formerà parte integrante.

Mediante il Compromesso 11 giugno 1876 di Parigi:

1.° La Società, dovendo, a termini della Convenzione di Basilea, spogliarsi alla data del 1.° luglio 1876 dei suoi diritti di concessione e di

Digitized by Google

possessione delle linee dell'Alta Italia, consente a continuare per due anni, a cominciare dal 1.° luglio 1876, l'esercizio delle linee riscattate dallo Stato a termini della Convenzione di Basilea.

Tuttavia il Governo si riserva la facoltà di rescindere il contratto, sia il 1.° luglio 1877, sia il 1.° gennaio 1878, dandone preventivo avviso di sei mesi alla Società;

2.° La Società pagherà à forfait al Governo per l'esercizio delle linee un canone annuale di 31,500,000 lire Italiane, rappresentanti in cifre rotonde il prodotto netto dell'anno 1874. — L'ammontare di questo canone sarà pagabile di sei mesi in sei mesi, a semestre scaduto.

Nel caso in cui, in seguito ad un rimaneggiamento di tariffe, o per qualunque altra causa, il prodotto netto oltrepassasse l'ammontare del canone annuale di L. 31,500,000, l'eccedente sarà ripartito come segue:

Novantacinque per cento al Governo Italiano;

Cinque per cento alla Società.

Le linee esercitate dalla Società, di cui si parla negli articoli 23 e 24 della Convenzione di Basilea, e non comprese nel riscatto, continueranno, per tutto il periodo della durata di questo contratto, ad essere esercitate dalla Società secondo le stipulazioni, le Leggi e le Convenzioni attualmente in vigore;

3.° La Società mette a disposizione del Governo Italiano la somma di 12 milioni di lire Italiane, da essere spesi in lavori, o in acquisto di materiale, o in qualunque altro impiego a beneplacito del Governo stesso;

4.° Il Compromesso sarà inserito testualmente nell'Atto addizionale alla Convenzione di Basilea, che verrà redatto in esecuzione del medesimo. Quest'atto determinerà, in maniera precisa e dettagliata, i diritti e i doveri reciproci del Governo e della Società.

Le spese medie degli esercizi 1872-1873-1874 dovranno servire di base per determinare i carichi afferenti alla Società d'esercizio per titolo del suo esercizio.

Non si comprenderanno nel conto dell'esercizio che le spese generali proprie delle linee Italiane. Le imposte da pagarsi al Governo Italiano dalla Società d'esercizio saranno stabilite, come per lo passato, secondo le disposizioni della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata dalla Legge 28 agosto 1870 (255).

La Società potrà essere tenuta a giustificare che durante la concessione di esercizio essa avrà speso per chilometro percorso, in manutenzione del materiale mobile e delle linee, una somma che non sia inferiore [illegible] media chilometrica dei detti anni 1872-1873-1874;

5.° Per evitare la necessità di una doppia consegna e [illegible]
cazione inutile nel passaggio dal sistema della con[illegible]
semplice esercizio, resta inteso fra le parti che [illegible]
e di liquidazione degli approvvigionamen[illegible]
Convenzione di Basilea, dovevano [illegible]
ranno che alla fine dell'[illegible]

Digitized by Google

del contratto in titoli al portatore di rendita Italiana 5 0/0 calcolati secondo il modo indicato all'art. 6 della Convenzione di Basilea, prendendo tuttavia per base di valutazione il corso medio della rendita Italiana 5 0/0 alla Borsa di Parigi nel periodo dei sei mesi ultimi dell'esercizio contemplato dal Compromesso, e salve le modificazioni che formano oggetto del seguente art. 8;

6.° La Società d'esercizio si obbliga a studiare e a proporre al Governo le misure atte ad aumentare il prodotto delle linee col mezzo del rimaneggiamento delle tariffe, e a diminuire le spese specialmente col mezzo della modificazione degli orari e delle economie che potessero essere ottenute sul personale, senza nuocere alla regolarità del servizio;

7.° I conti fra il Governo e la Società concessionaria saranno regolati tutti i sei mesi. Questi conti determineranno tanto le somme alle quali il Governo potrebbe avere diritto pel titolo delle eccedenze degli introiti, quanto quelle che il Governo potrebbe avere a pagare alla Società d'esercizio per l'ammontare delle spese imputabili al capitale, nel caso in cui la Società facesse, per conto del Governo e col suo assenso, delle spese eccedenti la cifra prevista nell'art. 3;

8.° Il Compromesso essendo accettato, la Convenzione di Basilea è puramente e semplicemente confermata. Tuttavia, in ciò che concerne lo art. 5 della detta Convenzione, resta inteso che il Governo avrà facoltà di sostituire al pagamento in oro a Roma, al quale egli è obbligato, delle rimesse in cambiali di prim'ordine sopra Londra o Parigi, rappresentanti l'equivalente dell'oro.

Resta egualmente inteso, in ciò che riguarda i titoli di rendita che il Governo dovrà rimettere alla Società in esecuzione degli art. 5, 6 e 19 della Convenzione di Basilea, che il Governo stesso avrà facoltà di sostituire, alla rimessa dei titoli, dei pagamenti in oro, o delle tratte sopra Parigi o Londra rappresentanti il valore dell'oro.

Tuttavia esso dovrà dichiarare alla data del 1.° luglio 1876 se intende usare di questa facoltà e fino alla concorrenza di qual somma.

Le somme che saranno pagate dal Governo in oro, o in tratte sopra Parigi e Londra, in virtù della presente opzione, ad una data posteriore al 1.° luglio 1876, saranno produttive, a profitto della Società, d'un interesse del 6 per cento all'anno netto dell'imposta di ricchezza mobile e di qualunque altra ritenuta, ad incominciare dal 1.° luglio 1876 fino al giorno del pagamento.

La stessa facoltà è riservata al Governo, e alle stesse condizioni, pei ti- [illegible] di rendita che egli avesse da rimettere alla Società pel valore degli ap- [illegible]menti allo spirare del contratto, a termini dell'art. 5 del pre- [illegible]so. Esso dovrà dichiarare il giorno successivo all'espiro [illegible]e di usare di questa facoltà.

[illegible]ma 17 giugno:

[illegible] precedente per l'esercizio

Digitized by Google

2.° Nella formazione degli inventari del materiale rotabile e galleggiante, degli utensili, delle officine, del mobiliare e del materiale delle stazioni, di cui all'art. 9 della Convenzione di Basilea, oltre la natura e la quantità del medesimo, sarà indicata anche la spesa occorrente per metterlo in istato di ordinaria manutenzione. Sarà considerato in istato di ordinaria manutenzione il materiale rotabile che non si trovi in riparazione al 30 giugno 1876 e che continui in servizio senza entrare in riparazione per tutto il mese successivo.

Detto materiale rimarrà in consegna alla Società per tutta la durata dell'esercizio provvisorio, e la medesima si obbliga di riconsegnarlo al Governo in eguale stato di manutenzione unitamente al materiale di nuova dotazione che venisse acquistato durante l'esercizio provvisorio, o di risarcire le perdite ed il deperimento tanto del nuovo come del vecchio materiale alla scadenza della presente Convenzione;

3.° Contemporaneamente alla formazione degli inventari di cui sopra, una o più Commissioni, composte di delegati del Governo e della Società, stenderanno un processo verbale della consistenza e dello stato delle linee e degli immobili ceduti dalla Società in forza della Convenzione di Basilea.

Ciascuna delle suindicate Commissioni sarà composta nel modo previsto dall'art. 11 della Convenzione di Basilea predetta;

4.° Al termine dell'appalto dell'esercizio, una o più Commissioni, composte come al precedente articolo, procederanno ad una ispezione generale di tutte le strade ferrate e delle loro attinenze e dipendenze, e stenderanno un processo verbale dello stato in cui le troveranno, indicando particolarmente la specie e l'importare di tutti i lavori e provviste occorrenti per porre le strade, i fabbricati, il materiale mobile e fisso, e quanto altro serve all'esercizio, in uno stato di ordinaria manutenzione.

Le somme corrispondenti all'importare dei lavori e delle provviste suddette saranno pagate dalla Società al Governo, sotto deduzione delle somme di cui al primo paragrafo dell'art. 2 precedente, e dentro i limiti stabiliti dal secondo paragrafo dell'art. 4 del Compromesso 11 giugno.

In ogni caso però il Governo avrà diritto di pretendere che sieno spese in lavori di miglioramento della strada e del materiale rotabile, o che gli vengano altrimenti abbuonate, le somme indicate al paragrafo quarto del citato articolo di Compromesso;

5.° Sono a carico della Società durante l'esercizio provvisorio per la rete riscattata e nei limiti fissati dall'art. 4 del Compromesso, tutte le spese ordinarie e straordinarie per l'esercizio, la manutenzione, le riparazioni, la sorveglianza, il controllo Governativo, le imposte dirette ed indirette, la pubblicità, le assicurazioni, il rinnovamento del materiale mobile e dei meccanismi delle stazioni e delle officine, ed in generale tutte le spese di qualunque natura, escluse solamente le seguenti:

a) Le spese per ampliamento dell'argine stradale, per sviluppo e raddoppiamento di binari e per costruzioni nuove;

b) Le spese per aumento di corredo di materiale mobile e fisso;

c) Le spese che fossero riconosciute necessarie dal Governo in ecce-

Digitized by Google

denza di quelle poste a carico della Società col secondo paragrafo dell'articolo 4 del Compromesso.

Le spese predette restano a carico del Governo, che potrà affidare alla Società l'esecuzione dei lavori e delle provviste relative sopra progetti o proposte presentate dalla Società e approvate dal Governo;

6.° I 12,000,000, di cui all'art. 3 dell'unito Compromesso, potranno anche, a scelta del Governo, essere imputati come pagamento di egual somma fatta dal Governo alla Società il 1.° luglio 1876 in conto delle somme di cui questa fosse per risultare creditrice nelle liquidazioni di cui agli articoli 13 e 14 della Convenzione di Basilea;

7.° I pagamenti fatti alla Casa de Rothschild di Parigi, come Rappresentante della Società, saranno considerati come fatti direttamente alla Società stessa;

8.° L'esercizio sarà fatto con tutta la regolarità e sicurezza prescritte dai Regolamenti in vigore e colle stesse norme e discipline che sono attualmente applicate alla rete dell'Alta Italia ed alla navigazione sui laghi;

9.° I contratti relativi all'esercizio, che a termini dell'art. 18 della Convenzione di Basilea devono essere assunti dal Governo alla data della presa di possesso, continueranno a rimanere a beneficio e carico della Società fino al termine dell'esercizio provvisorio.

Alla scadenza della presente Convenzione il Governo assumerà tutti gli altri simili contratti che fossero conchiusi colla sua preventiva approvazione durante l'esercizio provvisorio;

10.° La Società sarà tenuta all'osservanza della Legge 20 marzo 1865, N. 2248, sui Lavori Pubblici e dei Regolamenti approvati coi Decreti Reali del 31 ottobre 1873, sotto i numeri 1687 e 1688 (serie 2ª), nonchè di ogni altra disposizione legislativa e regolamentaria emanata o da emanarsi sulla materia;

11.° Pel servizio delle poste e dei telegrafi ed in generale per tutto ciò che non viene regolato diversamente colla presente Convenzione, s'intenderanno conservate le disposizioni delle Convenzioni e dei Capitolati ora vigenti;

12.° Il Direttore Generale dell'Esercizio sarà nominato dal Governo, sentita la Società;

13.° Qualunque questione possa insorgere tra il Governo e la Società per l'esecuzione del presente contratto, ove non venga amichevolmente transatta di comune accordo fra le parti, sarà deferita ai Tribunali ordinari Italiani per essere risoluta nei modi e nelle vie prescritte dalle Leggi generali del Regno d'Italia.

S'intende che il Rappresentante della Società residente a Roma, di cui all'art. 28 della Convenzione di Basilea, rappresenterà pure la Società stessa nei suoi rapporti col Governo Italiano dipendenti dalla presente Convenzione;

14.° I Commissari del Governo eserciteranno il più largo e continuo controllo sulla contabilità della Società durante l'esercizio provvisorio, secondo le norme che saranno dal Governo stesso determinate;

Digitized by Google

15.° Questa Convenzione è soggetta al diritto fisso di una lira ed andrà esente da ogni diritto proporzionale di registro.

C.

Trattato stipulato in Vienna il 29 febbraio 1876

tra il Comm. QUINTINO SELLA, Plenipotenziario di S. M. il Re d'Italia, ed il Conte GIULIO ANDRASSY DE CSIK-SZENT-KIRALY e KRASZNA HORKA, Plenipotenziario di S. M. l'Imperatore d'Austria-Ungheria,

Mediante il quale:

1.° Si dichiara che, tosto che siano rese esecutorie le stipulazioni relative al riscatto della rete dell'Alta Italia, stabilite dalla Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875 e dall'Atto addizionale di Vienna del 25 febbraio 1876 (**256**), entrambi approvati da S. M. l'Imperatore d'Austria-Ungheria per quanto lo riguarda, s'intenderà:

a) essersi pienamente soddisfatto alle disposizioni dell'art. XII § 1.° del Trattato di pace e di amicizia sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866 (**257**) tra S. M. il Re d'Italia e S. M. l'Imperatore d'Austria-Ungheria, ed essere completamente effettuata la separazione delle due reti Italiana ed Austro-Ungherese;

b) essere definitivamente regolate, per ciò che riguarda i reciproci rapporti fra le due reti, tutte le questioni previste dagli art. X § 5, XI e XII § 2 del suddetto Trattato di pace di Vienna del 3 ottobre 1866 (**258**).

2.° Le Alte Parti contraenti si impegnano reciprocamente a favorire nei loro territori rispettivi lo stabilimento di strade ferrate destinate a congiungere direttamente fra loro le reti Italiana ed Austro-Ungherese, a condizione peraltro che queste linee non abbiano ad aggravare in alcuna maniera le finanze dello Stato, e sotto riserva di determinare di comune accordo il loro tracciato generale ed i punti di congiunzione.

Con Atto del medesimo giorno il Conte Andrassy, Ministro di S. M. l'Imperatore d'Austria-Ungheria, dichiara che l'annessione al precedente Trattato delle Convenzioni 17 novembre 1875 e 25 febbraio 1876 non si riferisce che al pagamento dell'annuità stipulata a favore delle strade ferrate del Sud dell'Austria ed ai crediti della Società stessa menzionati in quella Convenzione, una volta che tali crediti sieno liquidati.

La Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875 e quella di Vienna del 25 febbraio 1876 furono approvate dall'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti della Società del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia del 28 febbraio 1876, e dal Governo Austro-Ungarico col precedente Trattato 29 febbraio 1876.

Il Compromesso di Parigi 11 giugno e la Convenzione di Roma 17 giugno successivo riportarono l'adesione del Governo Austro-Ungarico, ma non furono ancora sottoposti all'approvazione dell'Assemblea generale degli Azionisti, che è convocata straordinariamente all'uopo pel giorno 9 agosto p. v.

Digitized by Google

Digitized by Google

NOTE

(1) Le linee che dal Governo Austriaco colla Convenzione 14 marzo 1856 furono cedute alla Società Lombardo-Veneta in istato di esercizio, sono:

da Milano per Monza a Camerlata presso Como,
da Venezia a Coccaglio,
da Milano a Treviglio,
da Verona a Sant'Antonio presso Mantova,
da Mestre a Casarsa;

ed era in costruzione il tronco da Coccaglio a Bergamo.

Le linee Verona-Sant'Antonio e Mestre-Casarsa furono costrutte dal Governo Austriaco coi fondi dell'I. R. Erario, a seconda dei piani e sotto la direzione degli uffici Governativi.

Le altre subirono, durante il periodo di costruzione, vicende varie che è importante di riferire:

a) Milano-Monza. Milano-Como. Con Sovrana Risoluzione 20 aprile 1838 è stata accordata alla ditta Holzhammer di Bolzano, rappresentata dal Sig. Giovanni de Putzer Nob. di Reiberg, la concessione per una strada ferrata da Milano a Monza, della cui costruzione fu incaricato l'Ingegnere Sarti.

Questa concessione fu confermata colla successiva Sovrana Risoluzione del 13 aprile 1839 e colla Sovrana Patente di privilegio del 15 novembre d. a., dalla cui data doveva computarsi la durata della concessione fissata in 50 anni, con diritto di riversibilità nello Stato senza obbligo di compenso alcuno.

Prima ancora dell'emanazione della Sovrana Patente di privilegio, la casa Holzhammer nel maggio 1839 ne fece la cessione alla ditta Arnstein e Eskeles di Vienna, la quale costituì una Società di 12000 azioni da Austr. L. 300 l'una formanti il capitale di L. 3,600,000, pel quale l'Ingegnere Sarti aveva assunto la costruzione della ferrovia.

Ma un'esagerata fiducia negli utili che si attendevano da questo nuovo mezzo di comunicazione, abilmente secondata e sfruttata dagli speculatori, fece sì che le azioni suddette di L. 300 furono negoziate e pagate perfino L. 720, in modo che la linea Milano-Monza veniva a costare agli ultimi acquirenti di azioni L. 8,640,000, mentre il reddito netto medio dei primi anni non raggiungeva che L. 200,000, appena sufficienti a dare un congruo interesse al valore reale di costo della linea, ma non già alla somma sproporzionata che la speculazione e lo spirito di novità vi avevano impegnata.

Digitized by Google

Amministratori della ferrovia per conto della Casa ARNSTEIN e ESKELES furono dapprima il Sig. GIUSEPPE THOMAS e poscia il Sig. GUELFO KILIAS ed il Signor ANTONIO GRASSI, Direttore della ferrovia e procuratore della ditta concessionaria. Il Sig. ALFREDO LECOINTE di Parigi fu nominato Capo ingegnere.

La strada ferrata Milano-Monza fu inaugurata con pompa solenne il 17 agosto 1840 alla presenza delle LL. AA. II. Vicerè e Viceregina del Regno Lombardo-Veneto, e fu la prima ferrovia costrutta nel Regno e la seconda in tutta Italia, dove non era stata preceduta che da quella da Napoli a Torre Annunziata, stata aperta nel 1839.

Sino dall'anno 1835 il Nob. ZANINO VOLTA e l'Ingegnere GIUSEPPE BRUSCHETTI di Milano ottennero una preliminare promessa di concessione per la costruzione d'una strada a rotaie di ferro fra Milano e Como, promessa che fu poi tradotta in privilegio esclusivo mercè la Sovrana Patente 27 luglio 1837 (1).

Il privilegio era accordato per anni 50 (2), con facoltà di cederlo ad altri o di costituire una Società anonima. Esso sarebbe stato estinto di pieno diritto qualora, senza legittimo e giustificato impedimento, entro quattro anni dalla sua data non fosse stato costrutto almeno un miglio metrico della nuova strada a rotaie di ferro, o qualora, entro dodici anni dalla stessa data non fosse stata intieramente costrutta tutta la strada fra Milano e Como.

Era fatta facoltà ai Concessionari di valersi di cavalli come forza motrice sulla ferrovia, se, per qualunque accidente, alcune delle macchine a vapore si fossero rese inservibili « o non fosse conveniente di usare di un tal motore. »

Per tutta la durata del privilegio era proibito a chicchessia, all'infuori dei privilegiati, di costruire altre strade a rotaie di ferro tra Milano e Como, sotto pena della distruzione immediata delle opere abusivamente eseguite; di una multa di L. 6,000, da erogarsi per metà a beneficio dei poveri delle Provincie di Milano e di Como, e per metà a beneficio dei privilegiati; e finalmente sotto la minaccia che « il contravventore sarebbe incorso nella animadversione dell'Imperatore. »

Non era stipulato alcun diritto di prelazione a favore dei privilegiati, ma però era dichiarato che essi avevano il diritto di costruire strade ferrate laterali diramantisi da quella Milano-Como pel trasporto dei materiali servienti alla costruzione della strada medesima, ritenuto che, qualora dopo compiuta la strada principale essi volessero conservare ed usare di dette strade laterali, avrebbero dovuto richiedere preventivamente una nuova approvazione Sovrana.

Concentrate nel solo D. ZANINO VOLTA, con approvazione dell'I. R. Governo di Lombardia, le ragioni e rappresentanze anche dell'altro privilegiato Ing. BRUSCHETTI, il VOLTA procedette, a tutte sue spese, alla costruzione del tronco di strada fra Lentate e Camnago, di cui la prima pietra fu collocata in Lentate il 1.° aprile 1841; « devenne all'acquisto di effetti e materiali occorrenti per la co-
« struzione della strada medesima da Milano a Como, » e prese « intelligenze
« per l'acquisto di alcuni beni occorribili al bisogno della costruzione della strada
« stessa, la quale però, meno il detto tronco, rimase giacente a motivo della va-
« stità dell'intrapresa e per le difficoltà emerse nell'assunto di provvedervi col
« mezzo di azioni. »

---

(1) Questa concessione Sovrana di privilegio esclusivo non faceva ostacolo che si concedesse ad altri la linea Milano-Monza di cui si parla precedentemente, essendochè il tracciato della linea concessa alli VOLTA e BRUSCHETTI non toccava Monza.

(2) Tanto nel riassunto di questo privilegio, quanto in quelli di tutti gli altri Atti di concessione, Convenzioni ecc., contenuti nelle Note presenti, venne ommessa l'indicazione delle norme generali, di quelle di sorveglianza Governativa, e dei diritti ed oneri comuni a tutte le imprese di ferrovie.

Digitized by Google

Vista la quale condizione di cose, il VOLTA, accogliendo l'offerta fattagli dal Signor ANTONIO GRASSI superiormente nominato, vendette a quest'ultimo, con Scrittura 24 luglio 1844, il Privilegio Sovrano, il tronco di strada in costruzione fra Lentate e Camnago e tutti i materiali, rails, pietre, cuscinetti ecc., che da lui erano stati provvisti per la costruzione della linea da Milano a Como, nonchè gli studi e progetti relativi; il tutto pel complessivo prezzo pattuito di Austr. L. 550,000, colle condizioni:

a) che la strada da costruirsi debba essere chiamata **strada Volta**.

b) che, delle azioni della Società che l'acquirente GRASSI si proponeva di costituire, venga consegnato un dato numero a determinate condizioni ad esso Signor VOLTA;

c) che l'acquirente rilevi i contratti in corso stipulati dal VOLTA per ulteriore somministrazione di materiali o per prosecuzione dei lavori.

Ma, essendosi il VOLTA accorto che il GRASSI agiva come mandatario della ditta ARNSTEIN e ESKELES, e che sua intenzione era quella di ottenere la deviazione del tracciato della linea Milano-Como, facendola passare per Monza, ed utilizzare così il tratto di strada già costrutto, porse querela ai Tribunali, alla quale questi non dettero alcun ascolto, essendochè la cessione del privilegio era stata fatta senza alcun vincolo nell'acquirente circa al percorso della linea, anzi con l'obbligo nel cedente di non opporsi a qualsiasi decisione che fosse stato per prendere in proposito il GRASSI. In seguito alla quale sentenza, laprivata Scrittura del 24 luglio 1844 venne tradotta in atto formale di vendita coll'Istromento 27 maggio 1846, rogiti ALBERTI.

Divenuto così il GRASSI libero proprietario del Sovrano Privilegio 27 luglio 1837 e come tale riconosciuto dall'Eccelso I. R. Governo con Decreto 13 giugno 1846, N. 19948, pubblicò il 19 agosto successivo un programma per la formazione di una Società anonima che si raccolse per la prima volta in Congresso generale nel giorno 19 ottobre 1846, costituendosi col titolo di **Società della privilegiata strada ferrata tra Milano e Como**; approvando i propri Statuti, mediante i quali il fondo per l'intrapresa era stabilito in 10 milioni e mezzo di lire Austriache e formato con 7000 azioni paganti lire 1,500 cadauna, e componendo la Direzione nelle persone dei Signori:

ANTONIO GRASSI, Presidente,
ERCOLE VISCONTINI,
SEBASTIANO MONDOLFO,
PASQUALE DE VECCHI, e
BALDASSARE VALERIO.

A questa Società il GRASSI, con successivo Istromento 19 agosto 1847, rogiti CLERICI, fece la formale cessione del Sovrano Privilegio e di tutti gli altri diritti ed oneri che esso aveva acquistati dal VOLTA cogli Istromenti 24 luglio 1844 e 27 maggio 1846, verso il pagamento di Austr. L. 627,823. 34, così liquidate nell'altro Congresso della Società del 6 luglio 1847, le cui deliberazioni furono ritenute valide coi Dispacci dell'I. R. Governo di Milano 31 luglio, N.i 26627 e 26628.

Nel succitato Congresso del 19 ottobre 1846 la Società Milano-Como deliberò che la linea ferroviaria Como-Milano avesse ad essere condotta da Camnago per Monza; e, per tradurre ad effetto tale divisamento, nominò una Commissione composta dei Signori Conte GIUSEPPE DURINI, Ing. ERCOLE VISCONTINI, CARLO GAGGI quale rappresentante la Ditta BALABIO BESANA E COMP., SEBASTIANO MONDOLFO e Dott. ANDREA LISSONI, col mandato di trattare e stipulare coll'Impresa della strada ferrata da Milano a Monza ogni occorribile convenzione, transazione ed acquisto.

Digitized by Google

La Commissione conchiuse infatti coi Signori Eskeles e Pereira l'Istromento 14 dicembre 1846, rogiti Clerici, stato approvato nel successivo Congresso generale della Società del 16 dicembre, col quale la ditta Arnstein e Eskeles e C., rappresentante l'Impresa della strada ferrata da Milano a Monza, sotto riserva dell'adesione dei suoi cointeressati, ha venduto alla Società della privilegiata strada ferrata fra Milano e Como la proprietà ed il possesso della strada ferrata da Milano a Monza coi diritti ed obblighi inerenti al Sovrano Privilegio 15 novembre 1839, con tutto il materiale fisso e mobile appartenente alla strada medesima, colla decorrenza dal 1.° gennaio 1847, dalla qual data la Società acquirente doveva pagare alla venditrice, a titolo di correspettivo della vendita, per ogni viaggiatore trasportato tra Milano e Monza, nel numero garantito non minore di 720000 passeggieri all'anno, l'importo di centesimi quarantacinque Austriaci fino al giorno in cui verrà aperta al pubblico la strada ferrata da Como a Monza, e soli trentacinque centesimi Austriaci da quel giorno fino al termine di 50 anni di privilegio concessi dalla Sovrana Patente 27 luglio 1837 alla strada ferrata fra Milano e Como, e pel periodo successivo dell'eventuale prorogazione del Privilegio stesso fino a 10 anni; con limitazione della corresponsione a centesimi diciasette e mezzo per ogni viaggiatore per la durata della maggior proroga che eventualmente fosse per essere accordata di tale Privilegio al di là dei 10 anni. Erano poi stabilite le norme speciali per la calcolazione di detta tassa riferibilmente al personale di servizio, ai fanciulli, ai militari ecc.

Il combustibile e gli altri approvvigionamenti esistenti al 31 dicembre 1846, nonchè gli effetti ed utensili eccedenti il bisogno del regolare andamento dell'impresa, dovevano essere pagati a parte dagli acquirenti al prezzo fissato da due periti nominati d'accordo, i quali lo liquidarono in Austr. L. 115,814. 38.

Il contratto 14 dicembre 1846 predetto venne approvato dai cointeressati nell'impresa Milano-Monza in Adunanza generale del 26 aprile 1847, nella quale inoltre:

a) venne approvato il rendiconto finale dell'Impresa a tutto il 31 dicembre 1846, riconoscendo che, oltre al primitivo capitale di L. 3,600,000 per la linea Milano-Monza, erano state impiegate altre L. 726,266. 99 in aumento di materiale di esercizio e di miglioramenti praticati progressivamente alla strada e sue pertinenze; che questo capitale venne anticipato dalla casa gerente Arnstein e Eskeles, la quale se ne rivaleva di mano in mano cogli utili dell'esercizio, in modo che alla fine del 1846 il suo credito per questo titolo residuava a sole L. 68,309.32, della qual somma la casa gerente veniva autorizzata a rimborsarsi sul prezzo ricavato dagli approvvigionamenti ed utensili venduti e sugli utili netti dell'esercizio a tutto dicembre 1846, distribuendo il di più a titolo di dividendo alle singole azioni;

b) furono dati pieni poteri alla casa Arnstein e Eskeles per determinare il numero, la forma ed il modo di emissione delle cartelle rappresentative la rendita assicurata col contratto 14 dicembre 1846 agli Azionisti della linea Milano-Monza, ed in generale per procedere e provvedere all'esecuzione del contratto stesso, nominando a quest'uopo un apposito delegato.

L'intera linea Milano-Como venne, con Convenzione del marzo 1851, ceduta all'I. R. Amministrazione dello Stato Austriaco, la quale si è obbligata a ritirare:

a) le 7000 azioni costituenti il capitale sociale, in guisa che ogni possessore delle medesime abbia a ricevere in cambio obbligazioni al 4 per cento pagabili in contanti, del pari che gli interessi, a Milano od a Francoforte sul Meno, mediante estrazioni annuali, la prima delle quali era fissata al 2 gennaio 1852;

Digitized by Google

b) gli assegni di rendita Milano-Como, stati emessi in sostituzione alle azioni della linea Milano-Monza in seguito al contratto di vendita 14 dicembre 1846, tacitandone i possessori alle condizioni stabilite all'atto dell'emissione degli assegni medesimi.

Questa Convenzione non fu sottoposta ad approvazione del Congresso generale della Società, inquantochè quasi tutte le azioni erano concentrate nella casa Arnstein e Eskeles, la quale, con avviso 1.° aprile 1851, notificò al pubblico le condizioni pattuite col Governo e stabilì il piano di ammortizzazione per le cartelle di rendita mediante estrazioni a sorte.

Nel giorno 11 maggio 1852 ebbe luogo la formale consegna della linea Milano-Camerlata per parte del Grassi, Direttore della cessata Società Milano-Como, all'I. R. Ispettorato Governativo per le ferrovie Lombardo-Venete.

b) Milano-Venezia. Nel giorno 26 maggio 1836 convennero in Verona i Signori Lazzaro Sacerdoti, Giacomo Treves nob. dei Bonfili, e Cav. Antonio Faccanoni di Venezia, ed i Signori Antonio Carmagnola, Carlo Edoardo Pasteur e Michele Battaglia di Milano, i quali, d'accordo e come rappresentanti delle Commissioni fondatrici spontaneamente costituitesi nelle due città, stabilirono le basi per la formazione di una Società di Azionisti allo scopo di congiungere con una ferrovia le due capitali del Regno Lombardo-Veneto.

La istituzione di questa Società essendo stata approvata con Sovrano Rescritto 25 febbraio 1837, le due Commissioni fondatrici di Venezia e di Milano procacciarono immediatamente sottoscrizioni pel collocamento di 50000 azioni del valore nominale di Austr. L. 1,000 cadauna come primo fondo pel capitale occorrente, che una perizia d'avviso redatta da uomini d'arte distinti aveva fatto ascendere al massimo di spesa di Austr. L. 54,119,332. 00, ed i possessori dei certificati interinali di queste azioni furono convocati ad un primo Congresso generale in Venezia il 21 agosto 1837.

In questa Adunanza che, cominciata alle ore 11 ant. del 21 agosto si protrasse sino alle ore 1 del mattino del 22, venne approvato l'operato dalla Commissione fondatrice, nonchè lo Statuto fondamentale della Società già assoggettato all'approvazione Sovrana; venne nominata la Direzione stabile divisa in due sezioni: la Veneta, che risultò composta dei Signori Giuseppe Reali, Francesco Zucchelli, Giacomo Treves nob. dei Bonfili, Pietro Bigaglia, Nob. Spiridione Papadopoli, Federico Oexle supplente; e la Lombarda, dei Signori Gaspare Porta, Antonio Carmagnola, Francesco Decio, Paolo Battaglia, Giov. Battista Brambilla e Nobile Carlo De Kramer supplente. Segretari: Dott. Giov. Battista Breganze a Venezia, Dott. Emilio Campi a Milano, al quale successe più tardi Carlo Cattaneo.

Gli Statuti approvati colla Sovrana Risoluzione 15 ottobre 1838 portavano:

che il fondo per l'Impresa era ritenuto in via preventiva di 50000 azioni da Austr. L. 1,000 ciascuna, delle quali era stato già versato il 6 per cento ed il rimanente 94 per cento doveva esserlo in rate non maggiori del 10 per cento, e ad una distanza non minore di quattro mesi, di mano in mano che fosse giudicato necessario pel bisogno dell'impresa;

che fino al punto in cui la strada sarà dichiarata compita ed aperta all'esercizio, decorrerà sui versamenti eseguiti l'interesse del 4 per cento dalle rispettive scadenze, e che da quell'epoca in avanti gli Azionisti percepiranno i dividendi che verranno annualmente stabiliti dall'Adunanza generale;

che i versamenti si faranno nelle casse della Società esistenti in Venezia ed in Milano, secondo che i relativi certificati interinali saranno stati emanati da una o dall'altra delle due Commissioni fondatrici; che questi certificati interinali sa-

Digitized by Google

ranno scambiati contro azioni effettive al preciso nome del proprietario, versato che sia l'intiero ammontare di esse, e che la cessione dei certificati interinali, od a suo tempo delle azioni effettive, non diverrà operativa in faccia alla Società se non dopo che sia stata notificata alla Direzione della medesima rispettivamente in Venezia o Milano.

Il titolo della Società era: **Privilegiata strada Ferdinandea Lombardo-Veneta.**

La rappresentanza di essa era affidata ad un Congresso generale, ad una Direzione e ad una Amministrazione.

Il Congresso generale doveva radunarsi alternativamente una volta a Venezia ed una a Milano.

Aveva diritto di intervenirvi ogni proprietario di almeno dieci certificati interinali di azioni, o rispettivamente di azioni effettive, con un solo voto, qualunque fosse il maggior numero di certificati o di azioni da esso posseduti.

Erano ammesse le procure ad un Azionista, il quale però non poteva raccogliere più di sei voti, compreso il proprio.

La Direzione della Società era composta di dieci membri divisi in due sezioni, con residenza l'una a Milano l'altra a Venezia, fra le quali era divisa la parte esecutiva nella circoscrizione dei territori dei due Governi Veneto e Lombardo.

I primi dieci membri della Direzione dovevano conservare per tre anni le loro funzioni, e nei successivi cinque anni due di essi dovevano annualmente sortire mediante un turno determinato dalla sorte, e dopo, dall'anzianità.

All'Amministrazione erano preposti tre Impiegati Superiori, cioè due Segretari, uno per cadauna sezione, ed un Ispettore Ingegnere in Capo, al quale, sotto la dipendenza delle rispettive sezioni direttorie, erano affidati tutti gli affari tecnici riguardanti la costruzione e la manutenzione della strada, la sopraintendenza all'andamento dei lavori, delle macchine e del personale ecc.

Con Sovrana Risoluzione 7 aprile 1840 venne concessa alla Società l'approvazione definitiva per l'esecuzione dell'intrapresa, e nel 27 novembre 1840 fu emanata la Sovrana Patente di privilegio.

Con questa veniva accordato per anni cinquanta, da computarsi dalla data della Sovrana Patente, il privilegio, limitatamente alla strada ferrata da Venezia a Milano, secondo il piano e progetto generale già esaminato ed approvato dalle Autorità Governative, cioè da Venezia per Padova, Vicenza, Verona, Brescia e Treviglio a Milano, con un ponte in pietra sulla laguna di Venezia, l'approvazione del cui progetto, del pari che quello dei ponti sull'Adige a Verona e sul Mincio a Peschiera, era riservata all'esame preventivo di una Commissione tecnica, civile e militare; e con riserva di prendere « in benigna considerazione » la domanda fatta per la durata del privilegio per novantanove anni, allorchè « dopo finita la « strada si potrà, basandosi sull'esperienza di un triennio, giudicare con fonda- « mento delle circostanze economiche dell'impresa. »

Si prometteva di non accordare alcuna Concessione per linee che, senza toccare punti intermedi importanti, servissero unicamente a congiungere insieme le città di Venezia e di Milano o due altri punti della strada medesima; ma però il Sovrano si riservava il diritto di accordare ad altra Impresa l'autorizzazione di eseguire una ramificazione od una prolungazione della detta strada da Venezia a Milano.

Intanto accordava alla Società privilegiata il diritto di costruire strade ferrate laterali diramantisi dalla principale, pel trasporto di materiali servienti alla costruzione di essa fino al suo compimento, dopo la qual epoca, volendo la Società continuare ad usare di dette strade laterali, avrebbe dovuto richiedere la preven-

Digitized by Google

tiva approvazione Sovrana; e nello stesso tempo concedeva alla Società della strada ferrata da Venezia a Milano la preliminare approvazione per la costruzione del ramo da Treviglio a Bergamo, con la dichiarazione però « che la medesima, « relativamente alla linea di comunicazione fra le città di Milano e di Bergamo « mediante una strada di ferro, non sia in alcun modo da considerarsi come « concessione di un diritto esclusivo. »

Il termine pel compimento dell' opera ed apertura al passaggio dell' intiera strada ferrata da Venezia a Milano era fissato al massimo di dieci anni, e nel corso di due anni dovevano essere costrutte almeno due miglia geografiche, sotto pena altrimenti dell'estinzione del privilegio.

La redazione del progetto di dettaglio e la successiva direzione del lavoro vennero affidate all' Ingegnere Giovanni Milani, che a quell' epoca godeva la fama di esperto conoscitore delle cose ferroviarie, delle quali aveva fatto studio speciale in Germania.

Il progetto di massima fu presentato all' I. R. Governo per l'approvazione nel mese di settembre dell'anno 1838.

Ma siccome il tracciato proposto dal Milani procedeva diritto da Milano a Brescia per Treviglio e Chiari, toccando Bergamo soltanto mediante un piano inclinato da Treviglio, si destò fra i cittadini di Bergamo un gravissimo malcontento che fu tosto messo a profitto dall'Arnstein e Eskeles e dai possessori di azioni della Società Milano-Monza, le quali, come si è detto superiormente, essendo salite ad un prezzo sproporzionato al loro valore reale, diventavano un passivo sicuro nelle mani dei loro detentori, che cercavano quindi una nuova combinazione qualsiasi atta a far impressione sul pubblico onde riuscire a liberarsene.

Questa coalizione oppose al progetto del Milani un controprogetto, secondo il quale la ferrovia di Venezia, giunta a Brescia, avrebbe deviato per Bergamo, e da di là a Monza, per arrivare a Milano approfittando della linea già costrutta dall'Eskeles, che la avrebbe così ceduta con vantaggio alla grande Società.

E mentre si eccitava l' opinione pubblica in favore di questo progetto, facendo valere il grande vantaggio che ne avrebbe ricavato la linea Milano-Venezia passando per una città di così grande importanza commerciale come Bergamo, si tentava contemporaneamente di assicurarne l' effettuazione mediante un colpo di mano, col chiedere al Governo Austriaco che la diramazione Treviglio-Bergamo non venisse compresa nel privilegio della Ferdinandea, e col domandare in nome della città di Bergamo la concessione di un tronco di ferrovia Bergamo-Monza. Ma questa domanda, che era stata già sfruttata dall'Eskeles, il quale aveva negoziato col premio del 13 e persino del 25 per cento le promesse di azioni della futura Società, venne respinta con deliberazione Governativa del 29 giugno 1840; e più tardi nuove sconfitte ebbero a provare i Bergamaschi colla Sovrana Patente di privilegio del 27 novembre 1840 che, come si è detto, stabiliva il tracciato diretto ed accordava la preliminare approvazione per la diramazione Treviglio-Bergamo, e con un'altra Sovrana Risoluzione del 19 dicembre 1841, nella quale, pubblicandosi il programma di una rete di strade ferrate per l' intiera Monarchia Austriaca, si comprendeva in quello e si dichiarava strada dello Stato una linea « da Venezia al Lago di Como passando per Milano. »

Bisognava dunque ad ogni costo che la Ferdinandea modificasse essa stessa il suo tracciato e conducesse la sua linea per Bergamo, senza di che le aspirazioni di questa città e le speculazioni degli aggiotatori sarebbero state irremissibilmente perdute.

Da ciò nacque una lotta accanita fra i due partiti; chè i Veneti tutti ed una gran parte dei Milanesi appoggiavano il tracciato diretto, mentre i Bergamaschi per

Digitized by Google

uno scusabile sentimento di interesse municipale, ed i proprietari della Milano-Monza per quello delle loro borse, spingevano a tutta possa all'adozione del contro progetto da essi propugnato.

Una prima vittoria ottenuta da questi ultimi nel Congresso generale della Società tenutosi in Venezia il 30 luglio 1840, nel quale, sulla proposta dell'Avvocato Jacopo Castelli, venne data facoltà alla Direzione di nominare una Commissione di cinque membri col mandato di studiare la questione, non servì che ad inasprire vie maggiormente gli animi, e diede campo a quei possenti ingegni, che pochi anni dopo dovevano scendere nell'arena politica a sostenere le sorti della patria, di aguzzare le armi e misurare le proprie forze.

Mentre infatti l'Avvocato Jacopo Castelli difende da solo il voto della Commissione, che dopo varie lotte era stato emesso favorevole alla deviazione per Bergamo, « gli stanno contro il Paleocapa, che scrive con uno stile chiaro, pieno « di arguzia e di lepore; il Manin risentito, e che va difilato nel più vivo della « questione, e non è contento, se non toglie i mezzi, persino, della ritirata al ne- « mico: con lui nessuno si misura senza salutarlo prima; e Valentino Pasini, ac- « corto, sottile, destro, che segue il Manin, lo difende dalle censure altrui, e trova « i partiti, coi quali riuscire al fine che si propongono (1); » e in capo di questa coorte di valenti ingegni, Carlo Cattaneo che, dissenziente dalla Direzione cui apparteneva, aveva dato le sue dimissioni dal carico di Segretario, e che « era « uomo a cui non bisognava aver ragione per appiccar guerra: e questa volta la « ragione era dalla parte sua (2).

A questi seguivano, non meno zelanti propugnatori, a Milano il Duca Visconti, il Podestà Casati, il Durini, il Conte Vitaliano Borromeo, Emilio Broglio, l'Ingegnere Possenti; ed a Venezia il Pincherle, Mengaldo, Varè, Pezzato ed altri molti, nomi tutti che troviamo con note d'onore e di coraggio iscritti nella grande epopea degli anni 1848 e successivi.

Era difficile a questi di attaccare la posizione di fronte, perchè le azioni si trovavano per la massima parte in mano dei fautori della diramazione per Bergamo, perchè la maggioranza della Direzione era a questa favorevole, e perchè essa trovava appoggio nel rapporto della Commissione che erasi pronunziata in questo senso. Occorreva dunque girarla di fianco e guadagnare tempo.

Servì a questo scopo il fatto che la maggior parte degli individui intervenuti al Congresso generale di Milano del 12 agosto 1841 non erano azionisti veri, ma soltanto mandatari dei grossi banchieri di Vienna, i quali avevano distribuito le azioni da essi possedute in gran copia per moltiplicare il numero dei propri voti ed assicurarsi una preponderanza nel Congresso, con manifesta violazione dello Statuto sociale.

Dopo cinque ore di discussione vivissima, l'I. R. Commissario Governativo sospese e poi prorogò il Congresso, che era quello che volevano i difensori della linea diretta.

Il nuovo Congresso era stato convocato pel giorno 17 febbraio 1842 in Milano, ma venne poscia prorogato al 28 aprile successivo, essendosi reso necessario di modificarne il primitivo ordine del giorno in seguito alla comunicazione di due Risoluzioni Sovrane pervenute dopo la pubblicazione dell'Avviso di convocazione.

La prima aveva riferimento a quella del 19 dicembre 1841 già accennata, contenente il programma per una rete di strade ferrate nell'interno della Monarchia, nel quale era compresa una ferrovia da Venezia al Lago di Como passando per Milano.

---

(1) Bonghi. *La vita e i tempi di Valentino Pasini.* Firenze S. Barbera, editore, 1867, pag. 94.

(2) Idem. *Idem.* pag. 91.

Digitized by Google

La seconda era contenuta in un Dispaccio 14 gennaio 1842, N. 148, dell'I. R. Governo di Milano, il quale, dopo aver ben ricordato « essere l'anzidetta Risoluzione « Sovrana del 19 dicembre indipendente da qualsiasi garanzia del R. Erario sulla « rendita delle azioni, » portava a notizia un'altra Sovrana Risoluzione in data 3 gennaio 1842 che eccitava la Società « a dare una precisa e ben fondata di- « chiarazione sul punto: se trovasi in grado di portare a compimento l'opera « della strada ferrata da Venezia a Milano nel tempo e lungo la linea che fu- « rono designati colle condizioni dell'accordato Privilegio. »

Nell'Adunanza del 28 aprile 1842 vinse il partito della linea diretta, fu sbalzata di seggio la Direzione e vi furono sostituiti: per la Sezione Lombarda, il Conte Vitaliano Borromeo, il Duca Uberto Visconti, Carlo Edoardo Pasteur, il Dott. Gaetano Strigelli ed il Nobile Vitaliano Crivelli, con a Segretario Emilio Broglio ed a Consulente legale il Conte Durini;

E per la Sezione Veneta: il Cav. Giacomo Treves, il Conte Pietro Giovanelli, Abramo Errera, il Conte Alvise Francesco Mocenigo e Lodovico Pasini, con a Segretario l'Avv. Jacopo Pezzato ed a Consulente legale Daniele Manin.

Nella stessa Adunanza furono nominate due Commissioni, una per rispondere all'interpellanza Governativa, l'altra per esaminare se e quali modificazioni fossero da introdursi negli Statuti e nel Regolamento.

Il Rapporto della prima Commissione fu letto nell'altro Congresso del 4 maggio 1842, e concludeva che la Società trovavasi in grado di portare a compimento la strada da Venezia a Milano nel tempo e lungo la linea designati nel suo Privilegio di fondazione; proponendo alcune condizioni, alle quali la Società avrebbe potuto aderire che fossero rimesse in pristino le azioni che, in una proporzione maggiore del quarto della loro totalità, erano perente per non avere effettuato i versamenti stati chiamati nel marzo e nell'aprile del 1841.

Le pratiche che si tentavano dalla nuova Direzione, onde dar nuova vita alla ormai vacillante Società, consistevano nel cercare di ottenere dal Governo l'esenzione dal dazio pel ferro e la prolungazione del termine del Privilegio, evitando di accettare da esso sussidi od altre garanzie che avrebbero portato di conseguenza un'ingerenza Governativa troppo immediata nella gestione della Società.

Contemporaneamente si procurava fossero autorizzati i Comuni a comperare azioni, e si cercava di collocarne presso i cittadini possidenti e benestanti per riuscire allo scopo di sottrarle dalle mani dei banchieri che ne facevano gioco di Borsa, e di immobilizzarle presso chi non avesse altro scopo che di vedere realmente compiuta la strada, e le conservasse fino a che questo scopo fosse stato raggiunto.

Ma tutti questi tentativi egualmente fallirono; chè insignificante fu il numero delle azioni che si riuscì di collocare presso i privati; e, da parte del Governo, dopo chiamata a Vienna una Commissione di Azionisti per offrire spiegazioni sulle conclusioni del Rapporto approvato nel Congresso del 4 maggio, e per discutere le modificazioni da introdursi nello Statuto, fu emanata la Risoluzione Sovrana 22 dicembre 1842, comunicata con Vice-Reale Decreto 29 detto mese, N. 13096, e con Dispacci dell'I. R. Governo di Milano 2 e 7 gennaio 1843, N.i 1 e 396, mediante la quale il Governo rinunciava al diritto di dichiarare decaduta la Società dal Privilegio quando la strada non fosse terminata nel termine fissato; assicurava che, quando essa non fosse stata in grado di portarne a termine la costruzione, egli l'avrebbe finita a proprie spese, rispettando i diritti di proprietà sociale sopra i tronchi già costrutti; e che, non più tardi di due anni dopo

Digitized by Google

l'ultimazione « dell'intiera strada da Venezia a Milano, qualora questa fosse stata « eseguita coi mezzi della Società, o dei tronchi costrutti dalla medesima, qualora « la continuazione non fosse stata più possibile coi mezzi sociali, e che lo Stato « avesse riconosciuto essersi verificato il caso di doversi ultimare la strada a sue « spese, ovvero quando la Società più non avesse avuto l'intenzione di rimanere « proprietaria della strada per il resto del tempo portato dal Privilegio, veniva « accordata alla medesima la facoltà di cedere allo Stato la strada, oppure i tronchi « da essa costrutti, con tutti i diritti annessi, mentre, per tutte le azioni che fos- « sero state intieramente pagate, la pubblica Amministrazione avrebbe rilasciato « obbligazioni dello Stato al 4 per cento per l'intiero valore capitale delle azioni « stesse. »

Ma dall'altro canto il Governo si riservava di esercitare la più rigorosa sorveglianza nell'andamento dell'amministrazione e nella condotta dei lavori, mediante un Commissario amministrativo ed un Commissario tecnico; esigeva la ripartizione delle costruzioni assunte dalla Società in un determinato numero di anni, la rateazione preventivamente fissata dei versamenti da effettuarsi sulle azioni; imponeva la redintegra nei loro diritti delle azioni perente dopo pagate le quote arretrate.

Per l'esecuzione di queste disposizioni era bensì lasciata facoltà alla Direzione della Società di fare le sue proposte, ma con dichiarazione espressa che queste non avrebbero avuto forza obbligatoria se non se ed in quanto fossero state approvate dalla Presidenza dell'I. R. Camera Aulica generale.

Finalmente, si dichiarava che la Società « era bensì autorizzata a continuare la « costruzione nella direzione cominciata dalla parte di Venezia, o anche ad in- « traprenderla da quella di Milano; ma che, qualora la Società non si trovasse in « caso di andare avanti coi propri mezzi nella costruzione da Milano a Venezia, « finchè questa venisse a formare un tutto con quella incominciata nella dire- « zione da Venezia a Milano, e che quindi la pubblica Amministrazione avesse a « costruire a proprie spese un qualche tronco intermedio, era a questa riservato « il diritto di permutare il tronco da essa effettivamente costrutto contro un « tronco d'uguale lunghezza che partisse da uno de' punti estremi, sia nella di- « rezione da Venezia a Milano, o viceversa; e ciò senza altro compenso alla So- « cietà, » ad eccezione del maggiore importo dei fabbricati delle stazioni che avessero esistito nei tronchi ceduti dalla Società.

Queste concessioni e condizioni furono accolte unanimemente senza restrizioni nè riserve nel Congresso di Venezia del 24 aprile 1843, ed una Deputazione fu nominata « per deporre ai piedi del Trono i ringraziamenti della Società e del « paese. »

Durante il periodo di tutte queste contestazioni erasi costrutta ed aperta all'esercizio nel 1842 la strada dalla testa del ponte sulla laguna di Venezia fino a Padova; erasi dato principio al lavoro del ponte ad archi di pietra sulla laguna, e si stava eseguendo il tracciato del tronco Padova-Vicenza.

Ed appena fu istallata la nuova Direzione nominata il 28 aprile 1842, sua prima cura, d'accordo coll'Ing. Milani, fu quella di dar opera potente alla costruzione della linea Milano-Treviglio, nella lusinga che il fatto compiuto avrebbe troncata recisamente la questione e non si sarebbe più parlato di Bergamo, ma che la linea avrebbe proseguito per Chiari a Brescia.

E difatti, compilato il progetto di dettaglio ed ottenutane l'approvazione nel novembre 1843, il lavoro fu appaltato nel febbraio del 1844, e fu spinto con tanta alacrità che, ad onta delle molte difficoltà incontratesi nelle espropriazioni e dei

Digitized by Google

moltissimi manufatti richiesti dalla natura del terreno in quella località, pure il lavoro, come risulta dal Rapporto della Direzione al Congresso del 24 luglio 1845, poteva dirsi a quell'epoca compiuto, quantunque la linea non siasi effettivamente aperta al pubblico che al 17 febbraio 1846.

Forse la illusione di avere vinto su questo punto importante, pel quale si erano combattute battaglie così aspre, ingenerò negli Italiani la stanchezza di continuare nella lotta; forse contribuirono a ciò altri motivi; ma egli è certo che la campagna intrapresa per l'accaparramento delle azioni non ebbe più seguito, e che queste alla fine del 1844 si trovavano raccolte nelle mani dei banchieri Viennesi; per cui nel Congresso del 24 luglio 1845 fu ammessa a schede segrete con 883 voti affermativi e 34 contrari la seguente proposta dell'Azionista Breganze:

« *a*) La costruzione ed il compimento della strada ferrata Lombardo-Veneta, « non meno che le cure di sua gestione fino al compimento, vengano assunte « dall'Amministrazione dello Stato, ferma stante la sussistenza della Società;

« *b*) Verrà nominata una Commissione di cinque Azionisti, la quale imme- « diatamente, e senza bisogno di ulteriore determinazione per parte della Società, « e in nome e per conto della medesima:

« 1.° Verifichi la consegna della strada, suoi accessori, dipendenze, materiali « ed altri oggetti di sua proprietà all'Amministrazione dello Stato;

« 2.° Tratti e stabilisca coll' Amministrazione dello Stato tutte le variazioni e « modificazioni che si rende indispensabile di praticare allo Statuto sociale in « forza del cambiamento che occasiona all'attuale condizione dell'Amministrazione « sociale la proposta sub *a*);

« 3.° Tratti e stabilisca coll'Amministrazione dello Stato, ed effettui col consenso « della medesima tutte le altre misure che fossero stimate necessarie od utili per « dare esatto compimento alla determinazione sopracitata sub *a*). »

La Commissione di cui sopra riuscì composta dei Signori: C. F. De Bruck, Barone Dionisio d'Eskeles, Giuseppe Reali, Avv. Barone Giovanni Francesco Avesani e Barone Luigi Pereira.

Nello stesso Congresso fu accordata la riabilitazione, salvo il superiore beneplacito, di 336 certificati di azioni che erano rimasti perenti per mancanza ai versamenti di luglio 1844 e gennaio 1845; e si procedette alla nomina dei nuovi Direttori in sostituzione dei rinuncianti ed estratti a sorte:

per la Sezione Veneta:

Reali Giuseppe,
Avesani Saverio,
Zucchelli Francesco,
Papadopoli Nob. Spiridione,
Mondolfo Giuseppe; e

per la Sezione Lombarda:

Borromeo S. E. Conte Vitaliano,
Casati Conte Gabrio,

e in caso di persistenza del Signor Conte Borromeo nella sua rinnuzia:

S. E. il Signor Conte Porro.

Le trattative seguite tra la Commissione nominata in questo Congresso ed il Presidente della Camera Aulica generale condussero alla stipulazione delle condizioni seguenti, approvate da Sua Maestà colla Sovrana Risoluzione 18 gennaio 1846:

1.° Lo Stato assume la prosecuzione della costruzione fino al compimento della strada, la provvista di tutto il materiale d' esercizio e l'organizzazione dell'esercizio medesimo a spese della Società;

Digitized by Google

2.° A tal uopo verrà istituito un **I. R. Ispettorato di costruzione tecnico ed amministrativo** che sarà subordinato all'I. R. Direzione Generale delle strade ferrate, e in ultima istanza al Presidio della Camera Aulica generale, e che provvederà in tutto come se si trattasse della costruzione e dell' organizzazione dell' esercizio delle strade ferrate dello Stato.

Le funzioni di questo Ispettorato dureranno fino a tanto che la costruzione della strada ferrata Lombardo-Veneta da Venezia a Milano sarà compiuta e messa in esercizio. Allora la strada, in tanto in quanto sarà stata costrutta coi mezzi della Società, sarà a questa consegnata con tutti gli oggetti e materiali relativi e con tutti i conti e documenti;

3.° Entrando in attività l'Ispettorato, cesseranno le due Sezioni Direttorie della Società, le cui attribuzioni passeranno in parte all'I. R. Ispettorato ed in parte ad un Comitato della Società, composto di cinque membri da eleggersi nel prossimo Congresso generale degli Azionisti a tempo indeterminato, senza riguardo al loro domicilio ed al numero delle loro azioni, e che risiederà per intanto a Venezia e porterà il titolo di **Comitato dell'I. R. Privilegiata strada ferrata Ferdinandea Lombardo-Veneta.** Fino all' elezione di questo Comitato, ne assumerà le funzioni l'attuale Commissione collo stesso titolo e cogli stessi diritti.

Questo Comitato è incaricato degli incassi e pagamenti degli interessi agli Azionisti e di tutti gli affari che non appartengono all'Ispettorato, fra cui specialmente l'esercizio dei tronchi già compiuti e di quelli che mano mano arriveranno a compimento, con diritto all'ispezione dei conti tenuti dall'I. R. Ispettorato relativi alla costruzione ed alle provviste del materiale per l'esercizio della strada;

4.° È fissata la rateazione in sei quote scadenti fra il 31 gennaio 1846 ed il 31 luglio 1847, del 40 per cento che rimane tuttora da versarsi sulle azioni per completare il capitale preventivato di cinquanta milioni di lire Austriache. Tutte le azioni perente, senza eccezione alcuna, vengono riabilitate, e per quelle che cadessero perente in avvenire la riabilitazione resta in arbitrio dello Stato;

5.° Qualora dalla liquidazione da operarsi tra l'I. R. Ispettorato ed il Comitato risultasse occorrere, per coprire le spese dell' intiera costruzione ed attivazione della strada, un capitale maggiore di quello preventivato di cinquanta milioni, lo Stato, d'accordo col Comitato e senza convocazione di un Congresso generale, deciderà se i tronchi non compiti lo dovranno essere dallo Stato coi propri mezzi, ovvero se avrà a farsi dall'Erario Sovrano una sovvenzione alla Società della maggior somma occorrente, oppure se, ed in qual modo, il capitale della Società sarà da aumentarsi, o mediante prestito, o con un aumento del valore nominale delle azioni attualmente emesse, o con emissione di nuove azioni;

6.° Lo Stato determinerà quando, dove e come abbiano ad essere tenuti i Congressi generali prescritti dallo Statuto, ritenuto che le proposte che i Congressi generali credessero di fare saranno bensì prese per quanto sarà possibile in considerazione, ma non importeranno alcuna obbligazione allo Stato;

7.° Lo Stato promette la maggior possibile sollecitudine perchè la strada sia compiuta entro l'anno 1848.

L'I. R. Ispettorato venne istituito in Verona, e ne fu posto a capo l'I. R. Consigliere Camerale Barone Guido Avesani, al quale successe più tardi l'I. R. Consigliere Aulico Comm. Negrelli.

Da questo Ispettorato si provvide all'attivazione del tronco Milano-Treviglio, già costrutto a cura della Società, dalla quale erano pure stati aperti la linea Padova-Vicenza ed il ponte sulla laguna; e nel periodo tra il 1846 ed il 1852 esso fece costruire la linea Vicenza-Verona, ed, all' infuori dell'arteria concessa alla Ferdinandea, quelle di Verona-Sant'Antonio e Mestre-Treviso.

Digitized by Google

Dopo il 1852 lo stesso I. R. Ispettorato provvide per conto del Governo all'esecuzione degli altri tronchi che colla Convenzione 14 marzo 1856 vennero poi ceduti in esercizio od in costruzione alla Società Lombardo-Veneta.

Gli interessi sulle azioni della Ferdinandea non furono mai pagati, e in data 19 giugno 1852 venne conchiusa una Convenzione coi Rappresentanti della Società, mediante la quale le azioni completamente pagate ed i relativi interessi calcolati dal 1.° luglio 1849 a tutto giugno 1852 venivano concambiate con una serie speciale di obbligazioni dello Stato fruttanti l'interesse del 4 per cento decorribile dal 12 luglio, le quali obbligazioni dovevano essere ammortizzate nel termine di sette anni mediante estrazioni a sorte da effettuarsi ogni anno per l'importo di un milione di fiorini.

(2) Come risulta dalla Relazione del Consiglio d'Amministrazione alla seconda Assemblea generale degli Azionisti tenutasi in Vienna il giorno 17 maggio 1858, sino da quell'epoca, sopra invito del Signor Ministro del Commercio, erano state incamminate trattative per l'appalto dell'esercizio di questa linea, che furono poi risolte colla Convenzione 23 settembre 1858 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6**).

(3) Il tronco Coccaglio-Bergamo, alla data della Convenzione 14 marzo 1856, era già in costruzione per conto del Governo Austriaco, e, in forza dell'art. 4 della medesima, i Concessionari, col giorno della Sovrana approvazione di essa, sono subentrati in tutti i diritti ed obblighi spettanti allo Stato in forza dei regolari contratti da esso conchiusi coi relativi appaltatori, meno quelli per pagamenti scadenti prima del 16 aprile 1856, pei quali venne provveduto nei modi di cui è parlato alla *Nota* **22**.

(4) Colla Convenzione 8 aprile 1857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **5**), la Società è stata esonerata dall'obbligo della costruzione della linea Bergamo-Monza. Per conseguenza la Provincia di Bergamo fu sollevata dall'obbligo della cessione gratuita dei terreni necessari per la linea Coccaglio-Bergamo, essendo quest'obbligo subordinato alla costruzione della linea Bergamo-Monza.

La Città di Bergamo ha adempito ai suoi impegni per la stazione nei limiti accettati in via transattiva dalla Società.

(5) Come si legge nella Relazione all'Assemblea generale del 17 maggio 1858, per aderire al desiderio esternato dall'I. R. Amministrazione dello Stato che venisse possibilmente abbreviato il termine stabilito per la costruzione della linea Milano-Piacenza, il Consiglio d'Amministrazione chiese in compenso che quello per la costruzione del tronco per Lecco si dovesse computare dal giorno della Sovrana Risoluzione favorevole a tale proposta, e che inoltre fosse espressamente dichiarato che i lavori di terra e le opere d'arte sui tronchi Bergamo-Lecco, Melegnano-Pavia e Rho-Sesto Calende potevano essere eseguiti per un solo binario, del che non era fatta alcuna menzione nella Convenzione 14 marzo 1856; limitandosi all'acquisto dei terreni necessari per il secondo binario, da costruirsi solo allorchè l'esercizio di ciascuno di quei tronchi desse una rendita lorda di 120,000 fiorini, mon. di conv., per ciascuna lega Austriaca, vale a dire franchi 39,839.46 per chilometro.

Questa facilitazione venne maggiormente estesa coll'art. 6 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 8 luglio 1860 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11**), nel quale, mentre è stabilito l'ammontare del reddito lordo raggiunto il

Digitized by Google

quale sarà obbligatorio il collocamento del secondo binario, per le linee da Rho a Sesto Calende, da Treviglio a Cremona e da Bergamo a Lecco, è invece espressamente dichiarato che « i lavori verranno eseguiti per un solo binario, restando « fermo per la Società l'obbligo di comperare i terreni per due binari, » senza alcuna condizione di reddito per l'effettivo collocamento del secondo binario.

(6) Con Dispaccio 23 aprile 1856 dell'I. R. Ministero del Commercio i Concessionari furono avvertiti che S. M. I. R. A. colla Sovrana Risoluzione 17 aprile aveva approvata la Convenzione del 14 marzo, ma coll'aggiunta che « questa linea « dovesse possibilmente essere condotta in vicinanza di Gorizia. »

In un Protocollo firmato dal Barone A. DE ROTHSCHILD a nome dei Concessionari fu dichiarato che sarebbe stata data esecuzione a questa disposizione, del pari che a tutti gli altri obblighi imposti ai Concessionari.

(7) Colla Legge 25 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **21**) la Società è stata esonerata dall'obbligo della costruzione di questa linea.

(8) Coll'art. 1° del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 8 luglio 1860 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11**), invece di « diramazione da Melegnano « verso Pavia, » è detto semplicemente: la linea da Milano a Piacenza per Lodi « con una diramazione verso Pavia. »

(9) Per la costruzione di questa linea ad un solo binario, *vedi Nota* **5**.

(10) Stazione Centrale di Milano. La prima idea della Società Concessionaria era stata quella di collocare la Stazione Centrale al nord di Milano nel locale detto del Lazzaretto, siccome il sito di raccordamento di tutte le linee facenti capo a Milano più adatto al servizio ferroviario e ritenuto comodo pei cittadini. Ed in questo senso la Direzione Generale di Verona aveva presentato un progetto sommario il 6 febbraio 1857 a S. A. I. l'Arciduca FERDINANDO MASSIMILIANO, in allora Governatore Generale del Regno Lombardo-Veneto.

Siccome la vicinanza a quella località del Naviglio Martesana, da attraversarsi con ponte, non permetteva che la stazione fosse eretta al piano della campagna, e che il terrapieno da costruirsi per la vastità dell'area da occuparsi colla stazione stessa esigeva non meno di 500000 metri cubi di terra, era sorta l'idea nel Direttore delle Costruzioni, Cav. DU HOUX, di utilizzare a questo fine i bastioni compresi fra Porta Orientale e Porta Nuova, calcolando che lo spianamento dei medesimi avrebbe fatto piacere agli abitanti di Milano, perchè avrebbe permesso di unire con una magnifica strada le due porte suaccennate e di procurare un accesso grandioso alla stazione mediante adatto prolungamento della strada detta in allora della Cavalchina. E tanto più accarezzava egli questo progetto, in quanto che, essendo stata verso quell'epoca con Ordinanza Imperiale disposta una somma per l'ingrandimento ed abbellimento dei giardini pubblici, il Signor DU HOUX calcolava di poter coordinare insieme i due progetti.

Senonchè, nè l'abbattimento dei bastioni nè la destinazione del Lazzaretto ad uso di Stazione Centrale essendo stati aggraditi dai Milanesi, la Direzione Generale della Società presentò un secondo progetto, collocando la Stazione Centrale fra lo stradone di Loreto, che si sarebbe attraversato a livello, e la ferrovia Treviglio-Milano che allora faceva capo a Porta Tosa.

Digitized by Google

La Commissione mista incaricata, sotto la presidenza dell'Arciduca Governatore, di esaminare il progetto della Stazione Centrale e di fissarne l'ubicazione, e composta delle rappresentanze di tutte le Autorità Governative, Provinciali e Comunali di Milano, fece su di esso parecchie osservazioni, fra cui quella del gravissimo incomodo che sarebbe derivato dall'attraversamento a livello di una strada così frequentata come quella di Loreto.

Contemporaneamente l'Ingegnere Dell'Acqua, I. R. Ispettore per la costruzione delle strade ferrate, presentava un suo progetto che collocava la stazione quasi dirimpetto al borgo Monforte, ed all'incirca nella località dove esisteva la stazione di Porta Tosa, girando con una curva e controcurva l'in allora esistente fortino di Porta Tosa.

Questo progetto venne scartato dalla Società, principalmente perchè portava l'abbandono di circa sei chilometri di strada ferrata già costrutti delle linee Milano-Treviglio e Milano-Camerlata, e la conseguente necessità di nuove espropriazioni e nuove costruzioni pel raccordamento con quelle linee.

Nella seduta 20 maggio 1857 della Commissione mista fu manifestato, fra gli altri, il pensiero di collocare la stazione verso Porta Comasina. Tale pensiero essendo stato accolto all'unanimità, il Signor Du Houx ed il Signor Berrens, Ingegnere in Capo dell'armamento, vennero incaricati di redigere il corrispondente progetto sommario, che essi effettivamente furono in grado di presentare a S. A. I. l'Arciduca Governatore ancora nel giorno 26 maggio, progetto che fu approvato colla Sovrana Risoluzione 23 luglio successivo sotto le condizioni seguenti:

Passaggio della linea ferroviaria attraverso il Lazzaretto;

Attraversamento dello stradone di Loreto al di sopra del livello della strada;

Deviazione delle strade della Cascina dei Pomi e postale Comasina;

Possibilità di congiunzione della stazione in modo opportuno e comodo colla nuova Dogana da erigersi;

Previe intelligenze colla Autorità militare per la determinazione di tutti quei lavori che saranno ritenuti opportuni e necessari.

La prima pietra di questo grandioso stabilimento venne collocata con gran pompa il 12 settembre 1857 da S. A. I. l'Arciduca Ferdinando Massimiliano; ma i lavori di costruzione effettiva non cominciarono che molto più tardi, perchè varie difficoltà insorte nella compilazione dei singoli progetti di dettaglio e le intelligenze da prendersi colle diverse Autorità interessate ne protrassero l'approvazione oltre misura.

Una delle principali di queste difficoltà ebbe a manifestarsi coll'Autorità militare Austriaca, la quale, mentre aveva dichiarato nella seduta 14 settembre 1857 che non esigeva a carico della Società se non se « alcune disposizioni di chiu« dimento e di precauzione di lievissimo dispendio, » pretendeva poi, come da Dispaccio Ministeriale 17 novembre 1857, N. 4021, che « tutta la circonferenza « della stazione dovesse essere munita di una cinta non interrotta, murata e pie« namente adattata ad essere difesa, » e che « in nessun tempo e sotto nessun « pretesto » potessero eseguirsi fabbricati oltre lo spazio fissato per la stazione senza l'approvazione del Comando superiore dell'Armata.

Queste condizioni essendo state dal Consiglio d'Amministrazione della Società dichiarate inaccettabili, vennero dal medesimo prodotte energiche proteste a S. A. I. l'Arciduca Governatore del Regno Lombardo-Veneto, il quale ottenne bensì che con Sovrana Risoluzione 14 febbraio 1858 si dichiarasse che « non do« veva avere effetto una formale fortificazione della Stazione Centrale di Milano, »

Digitized by Google

ma però incaricando una nuova Commissione mista di occuparsi dello scioglimento della questione.

Questa Commissione mista, nella seduta 29 marzo successivo, ammise nuove esigenze dell'Autorità militare ancora più vessatorie delle precedenti, cioè: « cin-« tura di tutta la circonferenza della stazione con un muro merlato dell'altezza di « metri 3.40 e con una strada all'intorno della larghezza di metri 2.40; chiusura « di tutti gli accessi alla stazione con rastrelli di ferro, e costruzione di otto corpi « di guardia difensivi sui punti riconosciuti propri ai fiancheggiamenti ed alla « sorveglianza del suddetto muro di cinta. »

La costruzione di tutte queste opere venne imposta a carico della Società col Decreto dell'I. R. Ministero del Commercio 20 settembre 1858, N. 2618, ad onta delle formali proteste fatte nelle sedute della Commissione dal Cav. Du Houx, Rappresentante della Società, al quale nel detto Dispaccio venne anzi fatta severa ammonizione dietro domanda dell'I. R. Colonnello di Stato maggiore Barone di Kuhn; e, nuovi reclami essendo stati prodotti dal Consiglio, la vertenza non era ancora risoluta allorquando gli avvenimenti politici la fecero naturalmente cessare.

Altre difficoltà si presentarono, da parte del Comune di Milano e dei CC. SS., per la deviazione ed attraversamento delle varie strade provinciali e comunali che colla nuova stazione venivano intersecate, per l'elevazione dei cavalcavia, per gli accessi alla stazione ecc., difficoltà che furono quasi tutte risolte nelle sedute della Commissione mista delli 14 e 15 settembre 1857, 25 e 29 marzo 1858 e 27 gennaio 1859, meno quella per la strada postale Comasina e di Valassina, per la quale, quantunque dopo lunghe discussioni fosse stata accettata la combinazione proposta dalla Società di costruire a sue spese, con un dispendio di It. L. 250,000, una deviazione che, partendo dall'angolo del bastione di Porta Tenaglia, raggiungere dovesse la vecchia strada Comasina in prossimità alla Cascina Colombirola, dopo che questa strada era costrutta e dopo che l'I. R. Delegazione Provinciale di Milano con Decreto 21 aprile 1859, N. 12398, aveva autorizzato l'intercettazione col 1.° maggio successivo della vecchia postale Comasina che attraversava la stazione merci in costruzione, insorse una opposizione fondata sopra considerazioni di privato interesse, opposizione che non fu possibile di vincere se non col nuovo carico assuntosi dalla Società della costruzione del passatoio per pedoni (**passerelle**) che attraversa la stazione merci, ed al quale fu poscia aggiunto a spese del Comune nell'anno 1870 il sottopassaggio della nuova Comasina all'egresso della Stazione Centrale.

Finalmente, altra grave questione ebbe la Società a sostenere, tanto col Governo Austriaco quanto coll'Italiano, per la nuova Dogana che si voleva costruire in prossimità della Stazione Centrale, questione che non ebbe termine se non quando dal Governo Italiano venne abbandonata l'idea della Dogana Centrale.

(**11**) Colla Sovrana Risoluzione 1.° maggio 1856, comunicata col Dispaccio dell'I. R. Ministero delle Finanze 3 detto mese, N. 7146, fu concesso che il valore nominale delle azioni e delle obbligazioni sia di Austriache L. 576 anzichè di L. 600 (*Vedi Statuti N.* **I**).

Con altra Sovrana Risoluzione 10 giugno 1856, i certificati interinali delle azioni da emettersi furono esonerati dalla tassa di bollo.

Coll'art. 40 dell'Atto di concessione 23 settembre 1858 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6**), esteso alla rete Lombardo-Veneta col Protocollo di egual data (*Vedi Nota* **40**, *alinea* 5), il limite minimo del valore nominale delle obbligazioni da emettersi venne ridotto a fiorini 100 val. Austr.

Digitized by Google

(12) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **5**.

(13) Coll' art. 3 dell' Atto di concessione 23 settembre 1858 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6**), esteso alla rete Lombardo-Veneta col Protocollo di egual data (*Vedi Nota* **40**, *alinea 5*), il termine della concessione fu stabilito in novant'anni a datare dal 1.° gennaio 1865, cioè a tutto il 1954; e cogli articoli 13 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**) e 37 della Convenzione 4 gennaio 1869, annessa alla Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), il detto termine venne prorogato rispettivamente per le reti Sud-Austriaca ed Italiana a novantanove anni decorribili dal 1.° gennaio 1870, cioè a tutto l' anno 1968.

Nella Convenzione del 13 aprile 1867 è però fatta avvertenza che questa proroga, per le linee situate sul territorio Austriaco, non si estende ai diritti di prelazione che colla Concessione 23 settembre 1858 erano stati accordati alla Società per tutta la durata della concessione, che con quell'atto era stata fissata in novant'anni a partire dal 1.° gennaio 1865.

Nulla è detto su questo proposito nella Legge Italiana del 28 agosto 1870 (*Vedi Note* **25, 82** *e* **143**).

(14) Coi Trattati di pace di Zurigo del 10 novembre 1859 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **10**) e di Vienna del 3 ottobre 1866 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **21**) venne espressamente pattuito che il residuo prezzo dovuto dai Concessionari allo Stato in forza della Convenzione 14 marzo 1856 è intieramente devoluto all'Erario Austriaco; coll'articolo 5 della Convenzione 20 novembre 1861 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **13**) fu svincolata assolutamente la rete Lombarda da ogni responsabilità per tale pagamento; e coll'Atto aggiunto alla Convenzione 13 aprile 1867 tra il Ministero delle Finanze Austriaco e la Società del Sud dell' Austria (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **20**) fu convenuto che detto residuo prezzo sarà corrisposto rateatamente con un decimo del prodotto lordo ove il medesimo superi i fiorini 107,000 val. Austr. per miglio ed anno d' esercizio, o con un quarto del prodotto lordo ove questo superi i fiorini 110,000 val. Austr. per miglio ed anno di esercizio.

Tale pagamento del residuo della somma d' acquisto doveva incominciare coll'anno d'esercizio 1870; ma, in seguito ad ulteriori intelligenze prese tra la Società del Sud dell'Austria ed il Governo Austriaco, esso non comincerà se non se dopo compito il pagamento del residuo prezzo dovuto per l' acquisto della rete Austriaca (*Vedi Nota* **169**).

(15) *Vedi Note* **93, 174** *e* **197**.

(16) A questa disposizione venne naturalmente derogato coi Trattati di pace di Zurigo e di Vienna e colle successive disposizioni che prescrivono la separazione delle due reti Italiana ed Austriaca (*Vedi Note* **30, 56** *e* **254**).

(17) Per l' art. 35 dell'Atto di concessione 23 settembre 1858 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6**) ed in forza dell'applicazione di detto articolo fatta alle stipulazioni della Convenzione 14 marzo 1856 con Protocollo di egual data (*Vedi Nota* **40**, *alinea* 5), l'esenzione dall'imposta sulla rendita venne protratta a tutto l'anno 1868.

Coll' art. 9 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**) l' esenzione da questa imposta sulla rete Sud-Austriaca venne prorogata fino al 1.° gennaio 1880.

Digitized by Google

Per la rete Italiana, essendo coll'anno 1868 spirato il termine di esenzione per la rete Lombarda, le disposizioni d' imposta furono radicalmente mutate colla Legge 28 agosto 1870 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**).

(**18**) Coll'art. 63 dell' Atto di concessione 23 settembre 1858, applicato alla Convenzione 14 marzo 1856 in forza del Protocollo suddetto, questa esenzione fu estesa a tutti gli atti relativi alla ripresa o riscatto delle linee concesse.

Dopo l'attivazione in Italia della Legge di registro e bollo, gli atti e contratti sono regolati a tenore delle Leggi vigenti.

(**19**) Per l'art. 55 dell'Atto di concessione 23 settembre 1858, applicato alla Convenzione 14 marzo 1856 in forza del Protocollo suddetto, il diritto di riscatto nel Governo comincia soltanto dopo l'anno 1895.

Nella Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), colla quale fu prorogato il termine di concessione per la rete Sud-Austriaca, nulla è stabilito quanto alla facoltà di riscatto.

Coll' art. 37 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), colla quale fu prorogata la scadenza della concessione per la rete Italiana, è dichiarato che il termine dopo il quale il Governo si riserva il diritto di riscatto viene stabilito a venticinque anni dalla data della Convenzione; ritenuto però che tale riscatto dovrà operarsi pel complesso delle linee che compongono la rete dell'Alta Italia.

(**20**) Le modalità per la nomina degli arbitri furono modificate colla Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29** *e Nota* **218**).

(**21**) Circa l' uso fatto dalla Società di questa facoltà, *vedi Nota* **85**.

(**22**) Cogli articoli 7 e 8 della Convenzione 23 settembre 1858 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6**) essendosi i Concessionari sostituiti allo Stato per simili pagamenti, venne pattuito con Protocollo di egual data (*Vedi Nota* **40**, *alinea* 5), che, ove avvenisse la fusione delle linee nuovamente concesse colla Società delle Lombardo-Venete, anche i pagamenti scadenti prima del 16 aprile 1856 sul territorio Lombardo-Veneto sarebbero stati eseguiti dalla Società.

In compenso dei quali pagamenti (tanto per le Lombardo-Venete quanto per le linee Austriache) i Concessionari del 1858 venivano sollevati dal pagamento dell' ultima rata di acquisto di dieci milioni di fiorini scadenti nel 1866, « obbligandosi il Governo a pagare il maggiore importo che dalla chiusura dei conti « risultasse essere stato effettivamente pagato dai Concessionari per questo titolo. »

Anche questa disposizione venne modificata coll' art. 12 della Convenzione 20 novembre 1861 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **13**), nel quale fu stabilito che si dovesse devenire subito ad una liquidazione dei pagamenti effettuati dalla Società per conto dell' Erario pel suddetto titolo, e che tanto la Società che il Governo pagassero la somma che rispettivamente risultasse mancante od eccedente sui 10 milioni di fiorini.

E siccome questa liquidazione non era ancora terminata nel 1867, così le due parti contraenti, coll'art. 16 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), si obbligavano di terminarla nel più breve termine possibile.

Coll'art. 10 del Trattato di pace di Zurigo del 10 novembre 1859 (*Vedi Leggi,*

Digitized by Google

Decreti ecc. N. **10**), il pagamento di questi crediti ed ogni responsabilità sui medesimi in riguardo alle Convenzioni pattuite o da pattuire in proposito coi Concessionari furono assunti esclusivamente dal Governo Austriaco, ed essi furono definitivamente regolati colla Società del Sud dell'Austria coll'art. 10 della Convenzione 27 luglio 1869 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **27**).

(**23**) Le operazioni d' inventario cominciarono nel maggio 1856, continuando l'esercizio per conto ed a cura del Governo.

Dal 1.° luglio al 1.° ottobre la contabilità fu fatta dal Governo per conto della Società concessionaria; ed essendo state compiute le operazioni d' inventario con molto maggiore sollecitudine di quello che si prevedeva alla data della Convenzione, col 1.° ottobre 1856 la Società entrò in possesso di fatto delle linee ad essa cedute in esercizio, e da quella data cominciò a funzionare il suo personale.

(**24**) Colla Convenzione in data di Roma 1.° maggio 1851 i Rappresentanti dei cinque Governi sopraindicati: S. E. il Cardinale Giacomo Antonelli, per la S. Sede; Conte Maurizio Nicola Esterhàzy-Galantha, per l'Austria; Conte Francesco Malaguzzi, per Modena; Dott. Marco Aurelio Onesti, per Parma, e Consigliere Giovanni Baldasseroni, per la Toscana, avevano concordato la costruzione di una strada ferrata che assumesse il nome di **Strada ferrata dell'Italia Centrale** e che, partendo da un lato da Piacenza, si dirigesse per Parma a Reggio, e dall'altro, staccandosi da Mantova, procedesse egualmente a Reggio, e di là per Modena e Bologna a Pistoia od a Prato, secondo che sarebbe stato riconosciuto più agevole o meno dispendioso il passaggio dell'Appennino, congiungendosi nell'una o nell'altra di dette città alla rete delle strade ferrate Toscane; e decidevano di affidare la costruzione di detta strada ferrata ad una o più Società intraprenditrici, con determinati diritti ed obblighi, e con impegno di garantire un minimo di interesse sul capitale impiegato per la costruzione.

Dal loro canto i Governi Austriaco e Toscano s'impegnavano di ultimare a loro spese le strade ferrate esistenti sui loro Stati che dovevano far capo alla Centrale Italiana.

Colla stessa Convenzione i Governi interessati si impegnavano di assicurare alla Società od alle Società intraprenditrici i seguenti benefici e privilegi:

a) protezione ed assistenza efficace per eseguire tutti gli studi e lavori;

b) diritto di espropriazione coatta per l'acquisto di terreni e fabbricati necessari;

c) privilegio esclusivo per la durata non maggiore di cento anni;

d) esenzione da qualunque imposta ordinaria e straordinaria, meno la territoriale; libera introduzione franca di dazio per tutte le ferramenta, macchine, attrezzi ed oggetti strettamente ed esclusivamente necessari alla costruzione della strada, primo armamento ed attivazione della medesima; esenzione dal diritto proporzionale per gli atti da stipularsi per la costruzione della strada;

e) garanzia di un minimo d'interesse sul capitale che entro certi limiti sarà effettivamente impiegato nella costruzione della strada.

Questo capitale sarà fissato possibilmente fin da principio, e gli introiti eventuali sovra i tronchi in esercizio fino al totale compimento della strada serviranno a reintegrare il capitale impiegato nella costruzione, a carico del quale cadranno gli interessi da corrispondersi agli Azionisti pei versamenti da essi fatti.

Qualora dopo i primi due anni, dal momento della totale apertura della strada, gli utili netti non coprissero il minimo dell'interesse garantito, gli Stati contraenti dovranno far fronte alla deficienza. Le somme pagate dagli Stati costituiranno un'anticipazione da rimborsarsi colle successive eccedenze.

Digitized by Google

Pel riparto della garanzia incombente a ciascuno dei cinque Governi, sarà tenuta una contabilità distinta dirimpetto a ciascuno di essi.

Dal suo canto la Società concessionaria dovrà:

a) ultimare gli studi preparatori entro un anno dal momento che verrà stipulato con essa l'Atto di concessione;

b) incominciare contemporaneamente i lavori in cinque punti entro il termine di un mese da che la linea sarà stata definitivamente approvata, affinchè la strada possa essere terminata in quattro anni;

c) sottomettersi intieramente alla sorveglianza ed ispezione tecnico-amministrativa della Commissione.

Questa Commissione sarà composta di cinque membri, uno per ciascun Governo, con una sfera di attribuzioni da determinarsi mediante Regolamento speciale, così dirimpetto ai Governi contraenti come verso la Società.

La sede di questa Commissione internazionale, assenziente il Governo Austriaco e gli altri Governi cointeressati, sarà in Modena, riguardata come luogo centrale per gli interessi dell'Impresa, la quale dovrà costituire in detta città un'Amministrazione generale, nulla ostando però a che la Società concessionaria si formi in qualunque delle città dei cinque dominî.

Le azioni di questa Società godranno ugualmente in tutti gli Stati dei Governi contraenti tutte quelle garanzie, prerogative e facilità che si accordano rispettivamente alle azioni delle Società indigene.

I cinque Governi si obbligavano a non autorizzare per tutta la durata della concessione altra strada ferrata che servisse direttamente altri punti allacciati colla linea di strade formante il soggetto della concessione medesima, riservandosi però rispettivamente la facoltà di eseguire ed autorizzare la costruzione di nuove strade tanto ordinarie quanto ferrate, anche in comunicazione od in prolungamento di quelle sopra enunciate.

Alcune di queste disposizioni vennero modificate nell'Atto di concessione 17 marzo 1856, come appare dal testo.

Con Notificazione 26 giugno 1852 i Commissari dei cinque Governi segnatari la Convenzione di Roma 1.° maggio 1851 annunziarono di avere, in egual data e dietro l'ottenuta adesione dei rispettivi Governi, stipulato l'Atto di concessione per la costruzione, attivazione ed esercizio della suddetta strada ferrata col Comitato della Società anonima costituitasi in Firenze ed autorizzata con Motu proprio del Granduca di Toscana in data 27 aprile 1852, rappresentata in Modena dai suoi mandatari, Signori Ing. Salvatore Caccianino, Giuseppe Fumagalli ed Enrico Rodolfo Schintz (1).

Con due Scritte private in data 15 giugno 1852, la Società che stava per divenire concessionaria era proceduta all'accollo:

1.° del tratto di via ferrata da Piacenza a Bologna e da Reggio al Po di faccia a Borgoforte;

2.° del tratto da Bologna a Pistoia o Prato,

coi Signori Giovanni Barracleng Fell, stipulante in proprio e per il Signor Carlo

---

(1) I promotori di questa Società anonima erano i Signori: Prof. Vincenzo Amici, Carlo Schmitz e Capezzuoli, Comm. Luigi Ferrari Corbelli, Bartolomeo Cini, Cesare Lampronti e C., Sansone D'Ancona, A. D. Fermi, Giuseppe de Montel ed Angelo Mortera nell'interesse della casa Giuseppe de Montel e C., David Levi, Dott. Roberto de Filippi, Pietro e Tommaso Cini, Pasquale Revoltella, Salvatore Caccianino, Giuseppe de Luigi, Giovanni Battista Spalletti e Giuseppe Fumagalli.

Digitized by Google

MICHELE TOPLING suo socio, ed i Signori GUGLIELMO JACKSON e TOMMASO BRASSEY, rappresentati dal loro agente TOMMASO SAMUELE CUTBILL.

A cura di questa Impresa venne eseguito il tracciamento della linea da Piacenza a Bologna e Pistoia.

Sul tratto Piacenza-Bologna vennero effettuate molte espropriazioni ed eseguiti riporti, trincee, tombini ed altri piccoli manufatti sovra differenti punti.

Sulla linea Bologna-Pistoia:

a) fu costituito il cantiere per l' imbocco nord della galleria dell'Appennino;

b) furono costrutte le difese contro il Reno;

c) furono fatte le strade di servizio per l'accesso ai pozzi della galleria e questi iniziati;

d) fu avanzata la galleria per vari metri dal lato sud.

Ma questi lavori, eseguiti dall' Impresa nello spazio di quasi quattro anni, e la scarsezza dei mezzi da essa predisposti essendo ben lungi dal soddisfare ai suoi obblighi, il Cav. PIETRO BASTOGI, in nome del Comitato della Società concessionaria, propose un progetto di riordinamento della Impresa stessa che non fu approvato dai cinque Governi interessati e che per conseguenza i Rappresentanti dei medesimi in un Protocollo di Vienna 3 marzo 1856 dichiararono di non accettare.

Inoltre, nello stesso Protocollo 3 marzo, i Rappresentanti dei Governi predetti avendo rilevato che, mentre si adunavano a Vienna le conferenze pel riordinamento dell' Impresa, il Comitato, ad insaputa della Commissione internazionale, aveva alienato 11600 azioni rimaste invendute sulle 40000 state emesse dietro autorizzazione accordata dalla Commissione stessa in conferenza 3 ottobre 1852, ad onta che di dette 11600 azioni fosse stato ordinato il deposito presso la Cassa Internazionale, disapprovarono solennemente detta vendita, lasciandone a carico del Comitato tutta la responsabilità; e, esaminati i precedenti e considerato il tempo perduto inutilmente dall'Atto della concessione, pronunciarono un voto aperto di sfiducia contro il Comitato della Società, dichiarato « affatto inabile senza ra« dicali riforme di persone e di cose a costruire la Centrale Italiana, che fu il fine « della concessione che i cinque Governi vogliono assolutamente assicurato. »

In seguito alle quali dichiarazioni venne esteso un Protocollo in data di Vienna 17 marzo 1856, nel quale i Rappresentanti dei cinque Governi segnatari della Convenzione di Roma del 1.° maggio 1851, Conte GAETANO ZUCCHINI per la Santa Sede, Conte ANTONIO PAULOVICH per l'Austria, Conte TEODORO BAYARD DE VOLO per Modena e Parma, e Avv. R. GIUSEPPE MANTELLINI per la Toscana, dichiararono ai Signori Prof. VINCENZO AMICI, CARLO SCHMITZ e Cav. PASQUALE REVOLTELLA, mandatari del Comitato della Società anonima costituitasi in Firenze in virtù dell' Atto di concessione 26 giugno 1852, che « essi avevano dovuto persuadersi che, per circo« stanze generali e speciali, la Società stessa non era in grado di dar esecuzione « ai patti della sua concessione; » in conseguenza di che fu pronunziato lo scioglimento di detta Società e si devenne all'istituzione di un Comitato di liquidazione, « incaricato, sotto la sorveglianza di un delegato Granducale, di procedere « al rimborso delle azioni, di pagare i lavori, liquidare le passività dell'Ammi« nistrazione passata e disinteressare gli stessi membri del Comitato della Società « Toscana, » promettendo al Comitato un correspettivo di otto milioni di franchi (compreso in questa somma il resto di cassa liquidato e da liquidare dall'Amministrazione cessata nella cifra rotonda di L. 1,160,000) (1), da erogarsi:

(1) Le residue L. 6,840,000 mancanti a completare il correspettivo suddetto di otto milioni, furono pagate, come si legge nel testo, dai nuovi Concessionari.

Digitized by Google

« *a*) nel pagamento dei lavori, provviste ecc. ai costruttori Inglesi;

« *b*) nel ritiro all'80 per cento delle obbligazioni (**débentures**) garantite dai « cinque Governi, date in pagamento agli accollatari di parte dei loro lavori per una « somma complessiva di L. 668,000;

« *c*) nel rimborso agli Azionisti dei versamenti fatti sulle loro azioni al pari, « più gli interessi a tutto giugno 1856. »

Tutte le rimanenti somme, compresa la perenzione delle azioni, furono devolute ai membri del Comitato per saldo delle fatte anticipazioni, delle spese incontrate e in compenso di ogni loro personale prestazione ed esposizione, compreso anche il saldo del tracciamento come opera già eseguita dallostesso Comitato.

Con altro Atto in data di Vienna 17 marzo 1856, stipulato fra i sopranominati mandatari del Comitato per la Società anonima delle strade ferrate dell' Italia Centrale ed il Sig. G. Battista Fell in proprio e come socio e mandatario dei costruttori Signori Jackson, Brassey e Topling, i Rappresentanti del Comitato si obbligarono a pagare agli accollatari un milione di franchi, ed inoltre a redimere le **débentures**, ossia obbligazioni ipotecarie, state date ai medesimi in pagamento di parte dei lavori e figuranti in circolazione per franchi 668,000 al tasso dell' 80 per cento come sopra stabilito.

A queste condizioni furono dichiarati sciolti tutti i contratti stipulati precedentemente tra le parti contraenti per accollo dei lavori, provviste ecc., e furono dichiarate transatte le vertenze relative.

(25) Anche questa concessione venne successivamente prorogata, dapprima a tutto il 1954, e poscia a tutto il 1968 colle Convenzioni e Leggi citate superiormente alla *Nota* **13** (*Vedi Note* **82** e **143**).

(26) Coll'art. 1.° del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 8 luglio 1860 (*Vedi Leggi, Decreti ecc: N.* **11**), la Società venne esonerata dall' obbligo della costruzione della diramazione da Reggio alla sponda destra del Po, presso Borgoforte, in sostituzione alla quale venne ingiunta la costruzione della linea da Bologna per Ferrara a Pontelagoscuro, compreso il ponte sul Po.

Nel 1872, a cura di una Società privata, venne costrutta una linea da Mantova a Modena, anzichè a Reggio, passando il Po a Borgoforte (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **25** *e Nota* **193**).

(27) I titoli rappresentativi distinti per l'Italia Centrale non furono mai emessi per le ragioni esposte alla *Nota* **80**.

(28) Il Consiglio di Direzione ed Amministrazione di cui sopra venne, in forza dell'art. 35 degli Statuti del 1856 (*Vedi Statuti N.* **I**), istituito in Bologna, dove si è radunato per la prima volta il 7 ottobre 1856, e dove continuò a funzionare fino al 19 gennaio 1861, alla qual epoca, per l'avvenuta unificazione politica delle provincie attraversate dalla Centrale Italiana ed in seguito alla Legge 8 luglio 1860, era cessato il bisogno di questa Amministrazione separata, la quale infatti cogli Statuti approvati col R. Decreto 27 gennaio 1861 (*Vedi Statuti N.* **III**), venne concentrata nel nuovo Consiglio d'Amministrazione nominato cogli Statuti medesimi, che sedette per la prima volta in Torino il 30 gennaio 1861 (*Vedi Nota* **79**).

Il Marchese Carlo Bevilaqua, benemerito Vicepresidente di questo Consiglio fino dall'epoca della sua istituzione, venne, con lettera 16 gennaio 1861, pregato dal Signor Talabot, in nome del Comitato di Parigi e del Consiglio di Vienna,

Digitized by Google

a volere incaricarsi della direzione degli affari fino alla costituzione del nuovo Consiglio di Torino, e delle operazioni di definitivo stralcio, le quali ebbero termine il 31 marzo 1861, come risulta da lettera in quella data, N. 97, del Marchese Bevilaqua agli Amministratori di Parigi.

Gli archivi del cessato Consiglio di Bologna furono consegnati al Segretariato del Consiglio d'Amministrazione in Torino mediante Processo Verbale del giorno 4 aprile 1861, e sono custoditi attualmente presso il Segretariato medesimo a Milano.

(29) Il Consiglio di Direzione ed Amministrazione della Centrale Italiana non essendo stato istituito in Modena, la Commissione internazionale chiese fosse nominata in quella città una Rappresentanza della Società munita dei necessari poteri.

A questo Ufficio, sulla proposta del Signor Direttore Generale di Verona Cav. Busche, venne destinato l'Avv. Gaetano Berti di Bologna colle deliberazioni 4 marzo 1857 del Consiglio di Vienna e 30 marzo del Consiglio di Bologna, il quale contemporaneamente ne approvò le istruzioni preparate dal Direttore Generale, con avvertenza però che queste « saranno da svilupparsi in seguito secondo « la convenienza ed anche secondo il bisogno di evitare ogni inutile complica- « zione coi ritardi e gli imbarazzi che ne conseguono, riservandosi ritornare su « questo argomento allorchè si discuterà quella parte del Regolamento interno « che riguarda i rapporti fra il Consiglio e la Direzione. »

Tali istruzioni, comunicate all'Avv. Berti con lettera 18 maggio 1857, N. 557, del Direttore Generale, portavano:

che egli dovesse mantenere i rapporti prestabiliti colla Commissione internazionale e col di lei ufficio permanente;

che ne dovesse ricevere le comunicazioni, conservarne gli originali nei suoi archivi e trasmetterne immediatamente copie conformi al Presidente del Consiglio di Bologna ed al Direttore Generale, e viceversa fare alla Commissione tutte le comunicazioni che gli venissero prescritte, trasmettendo parimenti al Presidente del Consiglio di Bologna ed al Direttore Generale copia delle lettere da lui spedite alla Commissione internazionale;

che, in caso di comunicazioni verbali per parte di questa, egli dovesse nelle risposte contenersi nei limiti delle istruzioni ricevute ed all'uopo domandarne di apposite, trasmettendo in ogni caso subito al Presidente del Consiglio di Bologna ed al Direttore Generale una relazione minuta della conferenza.

Nella lettera con cui accompagnava al Rappresentante queste istruzioni, il Direttore Generale poi aggiungeva:

« che il Rappresentante residente a Modena è il delegato del Direttore Gene- « rale, e deve conseguentemente ricevere da questo tutte le sue istruzioni, doman- « dargliene ove occorra, e conformarvisi in ogni caso. »

Nel proporre queste istruzioni al Presidente del Consiglio di Bologna, il Direttore Generale scriveva, con lettera 18 marzo, N. 422: essere « sottinteso che il « Direttore Generale deve agire soltanto sotto l'autorità del Consiglio di Ammini- « strazione e che egli avrà cura di conformarsi esattamente a questa regola. »

Le funzioni della Commissione internazionale essendo cessate coll'annessione dell'Emilia al Regno d'Italia, il Consiglio di Bologna, con deliberazione 24 settembre 1860, N. 501, considerando che la Rappresentanza istituita presso la medesima dalla Società non aveva più ragione di esistere, e che il conservarla più a lungo recherebbe alla Società stessa un aggravio non giustificato, dichiarò sciolto l'Ufficio di essa Rappresentanza, accordando al Signor Avv. Berti, il quale

Digitized by Google

ne sostenne l'incarico, a titolo di indennità e di aggradimento, un compenso corrispondente a sei mesi di stipendio.

(30) *Vedi Note* **16, 56** e **254**.

(31) Per la proroga del diritto di riscatto *vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29** *e Nota* **19**.

(32) Questa disposizione venne modificata coll'art. 8 della Scrittura 5 luglio 1870, allegato N. 2 della Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), mediante il quale articolo la Società, qualora il prodotto lordo delle linee arrivi a L. 44,000 per chilometro e per anno, ed al più tardi nell'anno 1891, si obbliga a pagare alle epoche normali le imposte e sovraimposte tutte che saranno in vigore relativamente anche alle linee dell' Italia Centrale, rinunciando al beneficio dell'esenzione accordatole coll' Atto di concessione 17 marzo 1856 e successiva Legge 8 luglio 1860 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11**).

(33) *Vedi la Nota* **76** contenente le disposizioni per l'applicazione del secondo binario sulla linea Piacenza-Bologna.

(34) La Società essendo stata esonerata dall'obbligo della costruzione della linea Reggio-Borgoforte, questa disposizione non ha più luogo di essere (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11** e *Nota* **26**).

(35) *Vedi Nota* **85**.

(36) Nel giorno 7 maggio 1856 si riunirono in Vienna i Signori:

Bar. Anselmo de Rothschild, e
Bar. E. di Langsdorff,

nelle loro qualità di fondatori e rispettivi rappresentanti degli altri sottoscrittori della Convenzione 14 marzo e dell'Atto di concessione 17 marzo 1856, ed insieme a loro i Signori:

S. E. Luogotenente Maresciallo Bar. di Cordon, Presidente,
Barone Andrian Werburg,
Conte Giulio Appony,
Prof. Cav. Adamo de Burg,
Bar. Ottone de Meysenbug,
Cav. Alberto de Neuwall,
Cav. Cesare de Noy,
F. L. Westenholz,
Edoardo Wiener,

i quali tutti, insieme ai due prenominati, furono, in pendenza dell'approvazione Sovrana degli Statuti, designati con assenso Sovrano a Consiglieri d'Amministrazione della nuova Società delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale; e, dopo essere stati ringraziati dal Signor Barone de Rothschild a nome dei Concessionari per avere accettata la nomina e promessa attiva cooperazione, presa conoscenza della Convenzione 14 marzo 1856 e della Sovrana approvazione di essa in data 17 aprile, e sulla dichiarazione del predetto Barone de Rothschild che i Concessionari fondatori investivano sino da quel momento il Consiglio d'Amministrazione provvisorio del potere di accelerare tutti i passi atti alla pronta attivazione della suddetta Convenzione, rilasciarono procura al Signor Ingegnere in Capo

Digitized by Google

Dott. BINGLER per prendere in consegna dal Governo a nome della Società le strade ferrate Lombardo-Venete e stenderne inventario d'intelligenza coll'I. R. Commissario Governativo.

La prima Assemblea generale degli Azionisti della Società ebbe luogo il giorno . . . . 30 maggio 1857
in Vienna, dove si radunarono anche le successive . . . . . 17 maggio 1858
18 novem. 1858 (straordinaria)
25 agosto 1859
30 aprile 1860 (ord. e straord.)
30 aprile 1861 (id. id.).

A Parigi si radunarono le Assemblee generali seguenti . . . . . 12 maggio 1862 (ordinaria)
28 aprile 1863 (ord. e straord.)
30 aprile 1864 (id. id.)
16 maggio 1865 (id. id.)
18 aprile 1866 (id. id.)
30 aprile 1867 (ordinaria)
24 aprile 1868 (id.)
28 aprile 1869 (ord. e straord.)
19 luglio 1869 (straordinaria)
28 aprile 1870 (ord. e straord.)
12 luglio 1871 (id. id.)
1 maggio 1872 (id. id.)
29 aprile 1873 (id. id.)
30 aprile 1874 (id. id.)
3 giugno 1874 (straordinaria)
31 maggio 1875 (ord. e straord.)
28 febbraio 1876 (straordinaria)
28 giugno 1876 (ordinaria)
ed è convocata un'Assemblea generale pel . . 9 agosto 1876 (straordinaria)
per ratificare gli Atti addizionali alla Convenzione di Basilea (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **41**).

(37) Vedi Convenzione 14 marzo 1856 (*Leggi, Decreti ecc. N.* **1**).

(38) Mediante questa combinazione, suggerita dal Signor TALABOT, si è trovato il modo di troncare la questione del tracciato della linea Milano-Venezia, della quale si è parlato per disteso alla *Nota* **1**, e che, ad onta delle stipulazioni del 14 marzo 1856, stava per risorgere (*Vedi Relazione alla prima Assemblea generale degli Azionisti del 30 maggio 1857*); e di utilizzare la linea Milano-Treviglio già costrutta, accordando in pari tempo una soddisfazione al commercio ed ai propugnatori della linea diretta da Coccaglio a Treviglio colle tariffe differenziali tra Milano, Brescia ed oltre, di cui è detto nel testo.

(39) Coll'art. 2 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge dell'8 luglio 1860 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11**), sono ripetute le medesime condizioni della Convenzione 8 aprile 1857 circa l'obbligo della costruzione della linea diretta, meno il termine che, invece di cinque anni, è stabilito in quello prefisso pel compimento delle linee Lombarde nuovamente concesse, cioè al 1.° gennaio

Digitized by Google

1863; ma nell'art. 16 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16**) è dichiarato che l'obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio non verrà imposto alla Società prima che l'introito lordo della linea Milano-Peschiera per Bergamo abbia raggiunto L. 35,000 per chilometro. *Vedi al N.* **39** *delle Leggi, Decreti ecc. e relative Note* le corrispondenze e le nuove Convenzioni seguite per l'esecuzione di questa linea.

(40) 1.° Protocollo assunto presso l'I. R. Ministero delle Finanze in Vienna il 23 settembre 1858, col quale, allo scopo di raggiungere il compimento della rete di strade ferrate situate sulla sponda destra del Danubio nella Monarchia Austriaca, viene concesso, sotto riserva dell'approvazione delle rispettive Assemblee generali degli Azionisti e della sanzione Imperiale, ai Signori Concessionari della strada ferrata da Vienna a Trieste e diramazioni, della Croazia, della Carinzia e del Tirolo, di porsi in accordo colle Società II. RR. privilegiate delle strade ferrate Lombardo-Venete e della Orientale Imperatore Francesco Giuseppe per una fusione di tutte le linee costituenti le reti di esse strade ferrate;

2.° Protocollo assunto nell'I. R. Ministero delle Finanze in Vienna, fra i Signori Concessionari delle strade ferrate Meridionali dello Stato ed i delegati del Comitato Centrale della strada ferrata della Carinzia, il 23 settembre 1858, per determinare le condizioni della cessione ai primi della Concessione 9 gennaio 1857 (*Vedi Nota* **42**);

3.° Protocollo assunto presso l'I. R. Ministero delle Finanze in Vienna il giorno 23 settembre 1858, per regolare i compensi ai primitivi Concessionari delle linee della Croazia e della strada ferrata Innsbruck-Bolzano (*Vedi Note* **43** *e* **44**);

4.° Protocollo assunto presso l'I. R. Ministero delle Finanze in Vienna il 23 settembre 1858, portante accordi fra i Concessionari delle strade ferrate Meridionali dello Stato e la Società dell'acquedotto Auresina di Trieste (*Vedi Nota* **45**);

5.° Protocollo assunto presso l'I. R. Ministero delle Finanze in Vienna il 23 settembre 1858, col quale si regolano le pendenze tuttora sussistenti relative a pagamenti per espropriazioni o costruzioni compiute o da compiersi per ciò che concerne tanto le linee nuovamente concesse, quanto le ferrovie Lombardo-Venete, nel caso che la fusione con quella Società divenisse un fatto compiuto; e si determinano per tale eventualità gli articoli delle relative Convenzioni che vanno vicendevolmente applicati od abrogati (*Vedi Note* **11, 13, 17, 18, 19** *e* **22**);

6.° Processo Verbale redatto presso l'I. R. Ministero delle Finanze il giorno 8 dicembre 1858, col quale, per conformarsi alle disposizioni della Risoluzione Sovrana 30 novembre precedente, il Signor Talabot, mandatario dei Concessionari delle ferrovie Meridionali Austriache ecc., si obbliga:

a) di eseguire, contemporaneamente alla linea Kanizsa-Esseg, una diramazione verso Fünfkirchen in congiunzione colla linea Fünfkirchen-Mohacs.

(*N.B.* Quest'obbligo fu posteriormente modificato (*Vedi Nota* **50**);

b) dopo ultimata la linea Padova-Rovigo, ed in caso che la linea da Bologna a Ferrara fosse da costruirsi, di trattare coi Concessionari di quest'ultima linea relativamente alla giunzione delle due linee, come pure per la costruzione

Digitized by Google

del ponte sul Po, sotto riserva dell' approvazione Governativa (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **18** *e Note relative*).

(**41**) Con Sovrana Risoluzione 2 gennaio 1838 fu accordata la preliminare concessione per la costituzione di una Società di strada ferrata da Vienna a Gloggnitz, Società che si è infatti definitivamente costituita in seguito all'altra Sovrana Risoluzione 16 febbraio 1839, e che nell'aprile del medesimo anno pose mano ai lavori, che furono compiuti nell'anno 1842.

L'idea di unire Vienna con Trieste mediante una strada ferrata dello Stato è sorta fino dall'anno 1841, ma soltanto nel principio di settembre 1842 venne dato mano ai lavori partendo da Mürzzuschlag in direzione verso Trieste. La costruzione progredì da allora in poi senza interruzioni.

I primi studi pel passaggio ferroviario del Semmering datano dagli anni 1843 e 1844, ma il definitivo tracciamento non fu stabilito che nell'anno 1848, e soltanto nel 1849 furono intrapresi alacremente i lavori sotto la direzione dell'I. R. Consigliere Ministeriale Cav. De Ghega ed a mezzo dell'Impresa Tallacchini.

Il tronco Gloggnitz-Mürzzuschlag (passo del Semmering) era transitabile fino dall' ottobre 1853 per le locomotive, ma fu aperto soltanto per le merci il 15 maggio 1854, e, pei viaggiatori, il 17 luglio 1854.

Per la costruzione della linea Neustadt-Oedenburg, per la parte situata nel territorio Ungherese, ossia per la costruzione del tronco dalla ora abbandonata stazione di Katzelsdorf fino a Oedenburg, si era costituita una Società propria colla denominazione: **Società della strada ferrata da Oedenburg a Wiener Neustadt**; il tronco da Neustadt a Katzelsdorf fu costrutto dalla sopra indicata Società Vienna-Gloggnitz, la quale assunse l'esercizio dell'intiera linea, compiuta il 20 agosto 1847. La stessa Società di Gloggnitz costrusse ed esercitò la diramazione Mödling-Laxenburg.

Negli anni 1853 e 1854, tanto la ferrovia di Vienna-Gloggnitz, quanto quella di Wiener Neustadt-Oedenburg, passarono in possesso dello Stato.

Il contratto di cessione della Vienna-Gloggnitz fu sottoscritto il 4 agosto 1853, ed ottenne l'approvazione Sovrana il 30 dello stesso mese.

La presa di possesso ebbe luogo il 1.° ottobre 1853.

La ferrovia da Katzelsdorf a Oedenburg fu comperata dallo Stato il 31 luglio 1854.

Nell' anno 1867 furono intrapresi i lavori d' ingrandimento su larga scala della stazione merci di Vienna, e nel 1868 fu approvato il progetto per quella dei viaggiatori, la cui esecuzione fu compiuta per l' epoca della grande Esposizione mondiale del 1873.

(**42**) Con Atto di concessione 9 gennaio 1857 fu autorizzata la costituzione di una Società anonima per la costruzione ed esercizio di una ferrovia detta **di Carinzia**, da Marburg a Klagenfurth, con facoltà di prosecuzione fino a Villach.

Quantunque questa Società abbia intrapreso i lavori di costruzione, pure essa non si trovò in grado di raccogliere il capitale occorrente, ed il Comitato Centrale trovandosi esposto:

verso l' I. R. Istituto di Credito per l'industria e commercio in Vienna,

verso gli imprenditori di lavori e fornitori,

verso i primi fondatori dell' impresa per la somma di fiorini 70,250, da essi anticipata pei lavori di tracciamento delle linee ed interessi relativi, nonchè

verso il personale per stipendi arretrati,

si rivolse ai personaggi che stavano trattando coll' I. R. Governo per l' assunzione delle ferrovie dello Stato, coi quali devenne alla stipulazione del Protocollo

Digitized by Google

23 settembre 1858 (*Vedi Nota* **40**, *alinea 2*), nel quale fu stipulato che, se i predetti Signori fossero divenuti Concessionari della ferrovia del Sud dello Stato, essi si sarebbero sostituiti al Comitato Centrale della Carinzia, liberando il Comitato da ogni impegno, e specialmente da quelli verso l'I. R. Istituto di Credito in Vienna e da quelli relativi agli stipendi del personale.

Questa Convenzione essendo stata approvata colle Sovrane Risoluzioni del 30 novembre e 9 dicembre 1858, venne eretto il definitivo Protocollo 14 dicembre 1858 tra il Comitato della ferrovia di Carinzia, rappresentato dal Conte Thurn Presidente, Conte Lodron Membro, e Dott. R. Gyra Segretario Generale, ed il Signor Paolino Talabot Rappresentante la Società delle strade ferrate Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, e fu disposto perchè l'inventario e la consegna delle attività e passività della cessata Società di Carinzia dovessero aver luogo immediatamente ed essere compiuti nel corso dell'anno 1858.

Al momento della presa di possesso per parte della Società, i lavori di costruzione erano incominciati per conto della Società precedente fra Marburg e Klagenfurth.

(**43**) La costruzione della linea da Steinbrück a Sissek era stata cominciata dall'Amministrazione dello Stato, che aveva dato principio all'argine stradale sul tronco da Steinbrück a Reichenburg con una spesa di fiorini 6,250,000; ma poscia i lavori furono sospesi, ed al momento della Concessione 23 settembre 1858 erano quasi abbandonati.

Però una concessione preliminare per la costruzione di questa strada era stata accordata al Conte Szècsen, Cav. Elio de Morpurgo e Comp., ai quali i Concessionari delle strade ferrate Meridionali dello Stato, col Protocollo del 23 settembre 1858 (*Vedi Nota* **40**, *alinea 3*), si obbligarono di pagare, in compenso delle spese incontrate per l'ottenimento della concessione, la somma di fiorini 40,000 val. Austr.

(**44**) La costruzione della ferrovia del Tirolo settentrionale, da Innsbruck a Kufstein, e di quella del Tirolo meridionale, da Verona a Bolzano, fu cominciata ed anche in gran parte eseguita dall' Amministrazione dello Stato, per modo che il tronco Innsbruck-Kufstein potè essere aperto all'esercizio il 24 novembre 1858, ed i tronchi Verona-Trento e Trento-Bolzano nel primo semestre del 1859.

Fino dall' anno 1858 (*Vedi Nota* **2**), come risulta dalla Relazione alla seconda Assemblea generale degli Azionisti dell' I. R. Società delle strade ferrate Lombardo-Venete del giorno 17 maggio 1858, erano state intavolate delle trattative per l'appalto dell'esercizio di questi ultimi due tronchi pel periodo di dieci anni, con materiale fornito dalla Società e verso garanzia, per parte dell' I. R. Governo, di una rendita minima annua da determinarsi e riparto in misura proporzionale del di più degli utili che si fossero verificati.

Per la traversata del Brennero (tronco Innsbruck-Bolzano), una concessione preliminare era stata accordata ai Signori Weil-Weiss e C., i quali, col Protocollo 23 settembre 1858 (*Vedi Nota* **40**, *alinea 3*), cedettero ai Concessionari delle ferrovie Meridionali dello Stato, pel correspettivo di 60,000 fiorini val. Austr., tutti gli studi e progetti preliminari da essi fatti eseguire.

(**45**) In seguito ad autorizzazione impartita dall'I. R. Ministero del Commercio con Decreto 15 maggio 1853, N. 3768, e dall'I. R. Ministero dell' Interno con Decreti 7 febbraio e 23 marzo 1855, N.i 2207 e 5116, si è costituita in Trieste una Società

Digitized by Google

col nome di **Società dell'acquedotto Auresina di Trieste**, i cui Statuti furono definitivamente approvati col Decreto dell'I. R. Ministero dell' Interno 4 ottobre 1855, N. 22029, allo scopo di condurre a Trieste ed utilizzare per la città e per la ferrovia l'acqua che sorge in gran copia in vicinanza al paese di S. Croce e che andava dispersa.

Per mettere la Società in grado di eseguire i lavori occorrenti, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato Austriaco, negli anni 1856-1857, le ha accordato un prestito fino alla concorrenza di 500,000 fiorini senza interessi, da restituirsi in 15 rate annuali di fiorini 33,333.20 l'una.

Con Convenzione 5 ottobre 1857, stipulata fra l' I. R. Amministrazione delle strade ferrate dello Stato, rappresentata dall' I. R. Luogotenente Barone DI MERTENS, e la DIREZIONE DELLA SOCIETÀ, vennero regolate le condizioni del prestito, nonchè le altre condizioni tutte relative così ai lavori di condotta d'acqua da farsi lungo la ferrovia da Nabresina a Trieste come alla quantità d'acqua da fornirsi alla ferrovia, ed i correspettivi dovuti alla Società.

Mediante il Protocollo 23 settembre 1858 (*Vedi Nota* **40**, *alinea 4*), i Concessionari delle ferrovie Meridionali dello Stato si obbligavano di liberare la Società dell' acquedotto dalla restituzione del prestito, e di rimborsare alla stessa una somma di 483,000 fiorini val. Austr. pagata dagli Azionisti, verso cessione dell' acquedotto compiuto fino alla stazione di Trieste, insieme a tutti i terreni ed altre attività della Società senza eccezione, coll'obbligo però di lasciare per gli usi della città e porto di Trieste l'acqua eccedente ai bisogni della ferrovia fino alla concorrenza di giornalieri piedi cubi 50000, al prezzo di fiorini 1.57.5 val. Austr. per piede cubo, salvo a concederne un maggior quantitativo, qualora lo consentissero i bisogni della ferrovia e potesse occorrere alla città di Trieste, ad un prezzo minore da convenirsi colla Società dell' acquedotto.

Con Protocollo 14 dicembre 1858, in seguito all'approvazione data dall'Assemblea generale della Società dell' acquedotto Auresina di Trieste il 27 ottobre detto anno alle stipulazioni del Protocollo 23 settembre sopracitato, l'I. R. Società delle ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell' Italia Centrale fu immessa in tutti i diritti della Società dell'acquedotto a decorrere dal 1.° gennaio 1859, mantenuti però gli eventuali diritti del Comune di Trieste alla comproprietà del medesimo dopo scorsi 50 anni dalla concessione fatta alla Società.

(46) Per la strada di circonvallazione di Vienna *vedi il N.* **28** *delle Leggi, Decreti ecc. e la Nota* **199**.

(47) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **18, 21** *e* **23** *e Note relative.*

(48) Atto di concessione, approvato con Sovrana Risoluzione 24 agosto 1856 e Sovrana Patente 8 ottobre successivo, ai Signori: Conte EDMONDO ZICHY, Conte GIORGIO FESTETICS, Barone CORDON, FORSBOOM BRENTANO, Ditta SIMON G. SINA, Signor ERNESTO ANDRÉ, in nome proprio e dei loro mandanti, delle ferrovie:

a) da Vienna per Oedenburg e Gross-Kanizsa a Esseg;

b) da Neu Szöny per Stuhlweissenburg a Esseg, con una diramazione per Fünfkirchen, in quanto questa città non fosse toccata da questa linea o dalla precedente;

c) da Buda per Gross-Kanizsa alla strada ferrata del Sud, in vicinanza di Pöltschach;

d) da Esseg a Semlino.

Digitized by Google

Questa rete ferroviaria porterà il nome di **Ferrovia Orientale Imperatore Francesco Giuseppe.**

Qualora non fosse possibile trovare in Vienna il terreno adatto per erigervi una stazione propria, potrà essere permesso di collocarla in una delle stazioni già esistenti per altre ferrovie.

Questa concessione era fatta per 90 anni, decorribili dal 1.° gennaio 1862, con facoltà di riscatto dopo 30 anni.

La garanzia era del 5 per cento di interesse sul capitale impiegato fino all'importo di cento milioni di fiorini, moneta di convenzione, e di $^2/_{10}$ per cento per l'ammortizzazione, da rifondersi coll'interesse in ragione del 4 per cento quando i prodotti eccedano l'importo garantito.

Era autorizzata la formazione di una Società con residenza in Vienna, coll'emissione di azioni al portatore fino alla concorrenza di 60 milioni di fiorini, e con emissione di obbligazioni aventi diritto di priorità sulla rendita della ferrovia, a quel tasso d'interesse che sarà stabilito dall'Amministrazione dello Stato.

La Società così autorizzata si è costituita con Atto del 30 settembre 1856.

Per la fusione di essa coll'I. R. Privilegiata Società delle ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, *vedi Leggi, Decreti ecc.* N. **8**.

(**49**) Coll'art. 2 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19** *e Nota* **167**), la Società Concessionaria fu sciolta dall'obbligo di costruire il tronco Marburg-Pettau, a condizione che il calcolo dei prezzi di tariffa fra Marburg e Pettau continui ad essere fatto a norma della distanza diretta fra questi due punti.

(**50**) Coll'art. 2 della Convenzione 27 febbraio 1866 che, per quanto si dirà a suo luogo (*Vedi Nota* **162**), assunse poi la data definitiva del 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), la Società si obbligò a costruire, fra altre, una linea che, partendo da un punto situato fra Kottori e Kanizsa, faccia capo a Barcs;

E, con Protocollo separato della medesima data del 27 febbraio 1866, essa si è obbligata a prolungare questa linea sino a Fünfkirchen nel caso che pel 1.° luglio 1867 la costruzione della linea Barcs-Fünfkirchen non fosse stata assicurata in altro modo.

Ma la linea Barcs-Fünfkirchen essendo stata costrutta da una Società mista proprietaria di gran parte delle miniere di Fünfkirchen, ed essendo stata compiuta contemporaneamente a quella da Kanizsa a Barcs, cessò ogni obbligo per parte della Südbahn relativo alla costruzione di detta diramazione, essendosi fra le due Società stabilito un accordo per regolare il servizio cumulativo nella stazione di Barcs, destinata a servire entrambe le linee.

Questa strada permette alla Südbahn di utilizzare il ricco bacino carbonifero esistente presso Fünfkirchen, i cui prodotti dapprima, per la linea Fünfkirchen-Mohacs, prendevano la via del Danubio.

Restava dunque alla Südbahn l'altro obbligo imposto dalla Convenzione 23 settembre 1858, dell'eventuale costruzione della linea Kanizsa-Esseg, la quale, per l'effettuata costruzione del tronco Kanizsa (Keresztur)-Barcs, si riduceva al solo tratto Barcs-Esseg; ma coll'art. 6 della citata Convenzione del 27 febbraio 1866 (*recte* 13 aprile 1867), l'obbligo eventuale della costruzione di quel tratto venne mantenuto bensì, ma considerato piuttosto come un semplice diritto di prelazione; per cui, avendo la Compagnia Ungherese dell'Allföld ottenuto il 20 giugno 1875 la concessione con garanzia dello Stato di una linea da Grosswardein a Esseg e da Esseg a Villany, mediante la qual linea, che, facendo capo a Villany in quella di Mohacs-Villany-Fünfkirchen appartenente alla Compagnia Fünfkirchen-Mohacs,

Digitized by Google

completa la congiunzione ferroviaria tra Barcs e Esseg, è da ritenersi che la Società del Sud dell'Austria sia esonerata dall'obbligo della costruzione della linea diretta Barcs-Esseg, ad onta che siasi verificata la condizione imposta dalla Legge 23 settembre 1858 della costruzione di una ferrovia del Banato condotta ad un punto fra Esseg e Vukovar.

(51) I limiti di prodotto ai quali la Società del Sud dell'Austria sarebbe obbligata a costruire, dopo il compimento della linea Kanizsa-Esseg, la linea di congiunzione fra il gruppo delle ferrovie Orientali Francesco Giuseppe e le linee Croate, furono modificati con un Protocollo 27 febbraio 1866 annesso alla Convenzione provvisoria di eguale data, stata poscia sostituita dall'altra 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**).

Ma non si è verificato il caso di applicare queste nuove disposizioni, essendo la linea di congiunzione Agram-Zákány (Kanizsa) stata eseguita dal Governo Ungarico.

(52) Colla Convenzione 27 luglio 1869 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **27**), la compartecipazione dello Stato fu fissata **à forfait** in una somma di 13 milioni di fiorini val. Austr.

(53) Coll'art. 13 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), il termine della concessione venne prorogato a 99 anni decorribili dal 1.° gennaio 1870, cioè a tutto l'anno 1968.

(54) Queste disposizioni furono modificate coll'art. 12 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), nel modo seguente:

« La residua somma da pagare sul prezzo d' acquisto della rete sarà realizzata « mediante un prelevamento di 1/10 sull'eccedenza del prodotto lordo al disopra « di fiorini 107,000 per miglio e per anno, e di 1/4 sopra questa eccedenza al « disopra di fiorini 110,000.

« Nel caso in cui, dopo il 1.° gennaio 1880, la Società fosse soggetta all'imposta « sulla rendita, l'ammontare di detta imposta sarà prelevato fino alla dovuta con« correnza sulla quota così attribuita allo Stato.

« Questo prelevamento verrà effettuato a partire dall'esercizio 1870, e la facoltà « accordata alla Società coll'art. 17 dell'Atto di concessione di liberarsi dalla com« partecipazione mediante il pagamento di una somma fissa, sarà prorogata fino « al 1.° gennaio 1872. Nel caso in cui la Società facesse uso di questa facoltà, « le quattro rate da pagarsi in forza dell'art. 17 sopra citato verrebbero a sca« dere nei quattro anni successivi al 1872, e le somme che avessero potuto es« sere prelevate dallo Stato, a titolo di compartecipazione per gli esercizi 1870 « e 1871, saranno considerate come un acconto sulla prima di queste scadenze. »

Quanto all'uso di questa facoltà, *vedi Nota* **169**.

(55) Coll'art. 13 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**) fu espressamente dichiarato che la proroga della durata di concessione con quella Convenzione stipulata non si estende ai diritti di prelazione che coll'Atto di concessione 23 settembre 1858 erano stati accordati per tutta la durata della concessione; e col precedente art. 6 la Società della strada ferrata del Sud dichiarò rinunciare per sette anni, a partire dal 1.° gennaio 1867, al diritto di prelazione che le viene assicurato dagli articoli 23 e 24 dell'Atto di concessione 23 settembre 1858

Digitized by Google

per le diramazioni e pei prolungamenti di linee da costruirsi sulla riva destra del Danubio fra i confini dei regni d'Ungheria, di Croazia e di Slavonia, meno per ciò che concerne unicamente la linea da Barcs a Esseg, per la quale rimangono in vigore le stipulazioni dell'art. 23.

La Società dichiarò inoltre, ed anticipatamente, di rinunciare al diritto di preferenza assicuratole dagli articoli 23 e 24 dell'Atto di concessione 23 settembre 1858, riguardo ad una linea che, partendo da una stazione della linea dell'Ovest, andrebbe a far capo a Udine od a Gorizia, ed eventualmente al mare, passando per Leoben e per Villach, nonchè ad un'altra linea che, partendo da un punto di quella del Tirolo, si dirigerebbe verso il Vorarlberg o verso il confine Bavarese. Il Governo potrà quindi, senz'altra formalità, nello spazio di sette anni superiormente determinato, accordare ad altri la concessione di queste linee od eseguirle esso medesimo in parte o per intiero. Queste rinuncie non avranno tuttavia effetto che per le linee il cui capitale sarà stato assicurato ed i cui lavori saranno stati cominciati entro il suddetto periodo di sette anni.

E, con altra Convenzione del 12 giugno 1874 (*Vedi Nota* **171**), la Società ha prorogato per altri sette anni, a partire dal 1.° gennaio 1874, la rinunzia al diritto di prelazione riguardo a detta linea in partenza da un punto della ferrovia Rodolfiana tendente a Gorizia, ed eventualmente al mare, come pure riguardo ad una linea che, partendo da un punto della linea del Tirolo, si dirigesse verso il Vorarlberg o verso la frontiera Bavarese.

(56) (*Vedi Note* **16, 30** *e* **254**).

(57) Coll'art. 9 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**) l'esenzione dall'imposta sulla rendita per la rete Sud-Austriaca fu prorogata fino al 1.° gennaio 1880, e contemporaneamente fu accordata l'esenzione da tutte le imposte dirette che venissero attivate in questo periodo di tempo.

(58) Coll'art. 9 della Convenzione 20 novembre 1861 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **13**) la Società ha rinunziato per l'avvenire alle facilitazioni doganali che le erano state accordate colle precedenti Concessioni, ad eccezione di una determinata quantità di oggetti specificati in apposito catalogo.

(59) Coll'art. 13 della Convenzione 20 novembre 1861 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **13**) venne accordata alla Società l'autorizzazione di emettere le azioni, le obbligazioni e gli stacchi senza bollo, pagando però immediatamente la rispettiva tassa di bollo; e siccome una parte del capitale rappresentato da queste azioni ed obbligazioni trovasi fuori del territorio Austriaco, la suddetta Società pagherà all'Amministrazione delle Finanze dell'Austria per le azioni, obbligazioni e stacchi da emettersi fino all'eventuale divisione, soltanto due terzi della relativa tassa.

Questo limite di due terzi venne ridotto alla metà fino al momento della separazione coll'art. 9 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), in vista del cambiamento avvenuto nella proporzione del capitale rappresentato dalle due reti della Società, riservandosi però il Governo Austriaco, dopo la separazione, di fare esattamente valutare, in base al capitale d'impianto rappresentato dalle linee Austriache, i diritti di bollo che si riferiscono a queste linee, e di curare su questa base la liquidazione dei medesimi a partire dal 1.° gennaio 1867.

(60) Circa l'uso fatto dalla Società di questa facoltà, *vedi Nota* **85**.

Digitized by Google

(61) Vedi quanto è detto a questo proposito alla *Nota* **22**.

(62) Un inventario di consegna propriamente detto non fu mai eretto, e la Società concessionaria è entrata in possesso di fatto delle linee ad essa concesse il 1.° novembre 1858.

(63) La linea del Tirolo settentrionale (Innsbruck-Kufstein) essendo col fatto stata aperta all'esercizio soltanto il 24 novembre 1858, questa disposizione non fu applicata.

(64) Questa disposizione fu naturalmente modificata per la forza degli avvenimenti che resero necessari nuovi Statuti (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **14** *e* **41** *e Nota* **252**).

(65) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **1, 5** *e* **6**.

(66) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **20** *e Nota* **14**.

(67) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **1, 2, 5** *e* **6**.

(68) La linea chiamata **di circonvallazione** era quella che doveva congiungere la ferrovia di Venezia, che metteva capo a Porta Tosa, con quella di Torino, la cui stazione di partenza era a Porta Nuova, passando per la Stazione Centrale, della quale si è parlato alla *Nota* **10**, stazione che, oltrechè alle due linee predette, doveva pur servire a quella di Milano-Camerlata, già in esercizio, e di Piacenza e Pavia, che dovevano essere costrutte in forza della Convenzione 14 marzo 1856.

Dopo la battaglia di Magenta e la successiva ritirata degli Austriaci da Milano nel giugno 1859, il servizio delle armate alleate rendendo sommamente desiderabile di avere una linea non interrotta di ferrovie che potesse senza ritardo trasportare truppe e materiali da guerra alla fronte del quadrilatero, dove gli eserciti si concentravano, il Cav. Brot, che, in assenza degli altri membri del Consiglio d'Amministrazione e dei Direttori, aveva in sè riunita la direzione degli affari ferroviari in Lombardia, valendosi dell'opera dell'Ingegnere di Divisione delle Costruzioni della Società, Cav. Bossi, ed assecondato dalle Autorità municipali, dispose per il collocamento di un binario provvisorio lungo la strada carrozzabile di circonvallazione, che servisse a congiungere le due stazioni di Porta Tosa e di Porta Nuova, binario che fu compiuto ed attivato il 27 giugno; e, quasi contemporaneamente, fu anche terminato il ristauro provvisorio dei due ponti sul Muzza e sul Chiese, gli unici manufatti che fossero stati danneggiati dagli Austriaci in Lombardia nella loro mossa di ritirata da Milano.

(69) Coll'Atto addizionale aggiunto alla Convenzione 30 giugno 1864, approvato colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16** e *Nota* **126**), la Società si è obbligata a prolungare questa linea fino all'incontro delle linee Ticinesi, passando per Como e mettendola in comunicazione col porto.

(70) Coll'art. 16 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16**) è dichiarato che l'obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio non verrà imposto alla Società prima che l'introito lordo della linea Milano-Peschiera per Bergamo abbia raggiunto le L. 35,000 per chilometro.

Vedi al N. **39** *delle Leggi, Decreti ecc. e relative Note* le corrispondenze e le nuove Convenzioni seguite per l'esecuzione di questa linea.

Digitized by Google

(71) All'epoca della battaglia di Magenta, 4 giugno 1859, la linea Milano-Ticino era in esercizio fino alla stazione di Magenta, e non mancavano che pochissimi lavori di compimento per esserlo nel tratto da Magenta al ponte sul Ticino.

Sul territorio Sardo, la linea Novara-Trecate era esercitata fino alla stazione provvisoria, situata nelle brughiere di S. Martino; ma era già costrutta ed in parte armata la linea principale che doveva raggiungere la ferrovia Lombarda alla metà del ponte. La spesa dei lavori da farsi su questo dalla parte Lombarda era stata autorizzata dal Consiglio d'Amministrazione di Vienna con deliberazione 26 febbraio 1859, e la loro esecuzione era stata affidata alla Compagnia Vittorio Emanuele, che se ne sarebbe incaricata insieme a quelli della parte situata sul territorio Sardo.

Per ordine impartito dall' I. R. Ministero del Commercio Austriaco, 17 novembre 1857, N. 4072, tanto il ponte sul Naviglio, da costruirsi sulla parte Lombarda, quanto una almeno delle pile del ponte di Buffalora, dovevano essere munite di camere da mina.

Le pratiche già iniziate per la erezione della stazione internazionale, che doveva essere costrutta sul territorio Sardo, sono riferite alla *Nota* **104**.

Allorchè, dalla mossa di conversione dell'armata Franco-Sarda, gli Austriaci indovinarono il tentativo del passaggio del Ticino, diedero fuoco alle mine preparate su quel ponte; ma non riuscirono che a fare accosciare due archi di quel grandioso manufatto, senza impedire il passaggio alla Guardia Imperiale ed ai battaglioni Francesi che man mano la seguivano e che decisero la vittoria di Magenta.

L'Ingegnere Paolo Amilhau, addetto allo Stato Maggiore dell'esercito Imperiale Francese, ed al quale era poi riservata tanta parte nello sviluppo e nella direzione della Società Lombarda, ebbe il mandato di riparare ai danni causati dalle mine Austriache; ed egli, con un ingegnosissimo sistema di sua invenzione, ha saputo adattare un armamento provvisorio che, senza essere in modo alcuno di impedimento al successivo ristauro definitivo delle pile e degli archi danneggiati, ha potuto permettere fino dal 1.° luglio, cioè soli 26 giorni dopo la battaglia di Magenta, il passaggio dei treni sul ponte; e, siccome l' armamento dei cinque chilometri di strada tra Magenta ed il ponte era stato compiuto fino dal 20 giugno, così col predetto giorno 1.° luglio i convogli di Torino poterono arrivare, senza interruzione, fino alla stazione di Porta Nuova di Milano, ed anzi, per la nuova strada provvisoria di congiunzione di cui è parlato alla precedente *Nota* **68**, sino a Desenzano, rendendo così importantissimi servigi alle armate alleate che accampavano in quelle località.

(72) Vedi linea Torreberetti-Pavia alla *Nota* **115**.

(73) Ponti sul Po a Piacenza. Per mettere la linea Milano-Piacenza, fino dal momento del suo compimento, in non interrotta comunicazione colle linee dell'Italia Centrale, e non potendo il ponte definitivo sul Po essere compiuto prima dell'anno 1865, la Società delle ferrovie Lombarde propose, ed il Governo accettò, che venisse costrutto un ponte provvisorio in legname ad un solo binario, nella cui spesa lo Stato aderì di concorrere per una determinata somma.

Pel ponte stabile il Ministero della Guerra voleva da principio che la costruzione fosse fatta per due binari; ma, in seguito alle osservazioni del Presidente Paleocapa, il Ministro dei Lavori Pubblici, dietro deliberazione presa in Consiglio dei Ministri, emanò il Decreto 4 giugno 1861, col quale rimase definitivamente ammessa la costruzione ad un solo binario, « coll'aggiunta, da ambo i lati, di

Digitized by Google

« un marciapiede di tale larghezza da permettere il passaggio di quattro uomini « di fronte e coll'obbligo di disporre il piano stradale del ponte tra le rotaie, e « tra queste e il lembo interno dei marciapiedi laterali, in modo da rendervi « agevole in qualunque tempo il transito dei carri ordinari; » ammettendo pure che fossero costrutti per un semplice binario anche i due tratti di strada ferrata dal ponte sul Po fino a Piacenza da una parte, e fino a S. Stefano dall'altra.

Terminata, a cura dell'Impresa PARENT SCHAKEN E C. e sotto la sorveglianza dell'Ingegnere Signor RICHARD, la costruzione di quel manufatto di tanto maggiore importanza, inquantochè era il primo che col sistema delle fondazioni ad aria compressa venisse costrutto in Italia, ed il quarto che lo fosse in Europa (gli altri tre essendo quello di Kehl presso Strasburgo sul Reno, della Voulte presso Valenza sul Rodano, e del Varo presso Nizza), ne seguì la solenne inaugurazione il 3 giugno 1865 alla presenza di S. A. R. il Principe UMBERTO.

Ed essendosi riconosciuto, all'atto della prova, che la qualità del pavimento, sebbene fosse quella prescritta nel progetto approvato dal Ministero, non soddisfaceva alle esigenze volute pel transito dei carriaggi e delle grosse artiglierie, inquantochè sdrucciolevole pei cavalli, che d'altronde si sarebbero facilmente spaventati dal frastuono delle lastre di ferro, il Signor DAIGREMONT, Ingegnere in Capo delle Costruzioni per la rete Lombarda, suggerì l'idea di un tavolato mobile da potersi applicare e togliere senza interruzione del servizio dei convogli ferroviari; ed essendo tale proposta stata accettata dal Ministro della Guerra, si è verificato il caso di farne l'esperienza durante la campagna del Veneto del successivo anno 1866, esperienza coronata da ottimo successo.

Ritornando al ponte provvisorio che, approvato dal Ministero con Decreto 8 marzo 1861, permise nel giorno 9 novembre dello stesso anno il passaggio del convoglio Reale col quale S. M. VITTORIO EMANUELE, recatosi espressamente a Milano, inaugurava la ferrovia Milano-Piacenza e di là per Bologna quella delle Romane fino ad Ancona, diremo che questo manufatto, il primo che nel suo genere fosse costrutto sopra un alveo così vasto e così incostante come quello del Po, fece ottima prova di resistenza nelle grosse piene dell'aprile, settembre, novembre 1862, gennaio e giugno 1863, malgrado gli urti delle barche componenti il ponte volante che ad ogni piena si rompeva e che, ad onta delle raccomandazioni e sollecitazioni della Società, era mantenuto a monte del ponte provvisorio; ed esso avrebbe resistito probabilmente anche alla piena del 18 ottobre dello stesso anno, elevatasi all'enorme altezza di metri 7.86, se sfortunatamente l'impalcatura di servizio e la parte di impalcatura in ferro, già eseguita ed in corso di lavoro pel ponte definitivo, situato pur esso a monte del ponte in legname, non fossero state intieramente distrutte dalle acque, ed urtando contro il ponte provvisorio, non lo avessero tagliato per la lunghezza di otto campate.

Non iscoraggiatasi, l'Amministrazione sociale attivò immediatamente, e sino dal giorno 30 dello stesso ottobre, un servizio di trasporti per vetture attraverso il ponte di barche, costruendo una rampa di accesso tra quello e la ferrovia, e disponendo immediatamente per la ricostruzione del ponte provvisorio, che infatti si trovò ristabilito il giorno 8 febbraio 1864, cioè in tre soli mesi di tempo, meritandosi la celerità colla quale, ad onta della cattiva stagione e della difficoltà di procurarsi il materiale occorrente, quel lavoro fu condotto a compimento, gli elogi del Ministero, che espresse la soddisfazione che provava « pei vantaggi e pei « comodi che dal ristabilimento di quella importante comunicazione ferroviaria il « pubblico ritrae, » e che a maggior dimostrazione del suo gradimento « ha pro- « mosso da S. M. in favore dell'Ingegnere in Capo Cav. DAIGREMONT, che tanta parte

Digitized by Google

« ebbe nella direzione dei lavori del ponte predetto, la concessione delle in-
« segne di Ufficiale dell'Ordine Mauriziano. »

All'occasione poi dell'inaugurazione del ponte definitivo, il Cav. Du Houx, Direttore Generale, ed il Cav. Daigremont, Direttore delle Costruzioni, vennero entrambi decorati della croce di Commendatore del medesimo ordine, ed il Signor Richard di quella di Cavaliere.

(74) Questa linea, stata concessa il 17 marzo 1856 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **2**) e condotta a termine in mezzo a difficoltà gravissime, aveva potuto essere aperta all'esercizio nel luglio del 1859, ed ha prestato utilissimi servigi nel movimento politico per l'annessione al Regno delle provincie dell'Emilia.

(75) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **18** *e* **21**.

(76) Fino dall'anno 1864, con Nota 9 aprile, N. 1060, il Ministero dei Lavori Pubblici, in seguito a requisitoria di quello della Guerra, domandava che, visto che il reddito chilometrico della linea Piacenza-Bologna sorpassava le L. 24,000, si procedesse al collocamento del doppio binario su quella linea.

La domanda del Ministero essendo fondata in diritto, il Consiglio d'Amministrazione dispose perchè al più presto fossero armate a doppio binario le tratte:

da Piacenza a Pontenure	di	metri	8025
da S. Ilario a Castelguelfo	di	»	21490
da Lavino al bivio del Reno	di	»	5055
		Totale metri	34570

che, aggiunti ai 15 chilometri già precedentemente armati a doppio binario, rappresentano circa un terzo dell'intiero percorso; ed osservava al Ministero che, trovandosi in tal modo equamente distribuiti su tutta la linea i tratti a doppia via, gli intervalli ad un solo binario potevano essere percorsi in brevissimo spazio di tempo, e quindi senza alcun ritardo pel servizio militare, per quanto le circostanze esigessero che questo fosse rapido e numeroso.

Negli anni successivi la disposizione del doppio binario ha subìto qualche variazione per le esigenze del servizio, ma non pertanto quella linea ha mostrato di poter soddisfare ad ingenti trasporti di truppe e di materiali da guerra, come lo si è veduto nel rapido movimento di conversione del corpo di armata Cialdini nella campagna del 1866.

Nuove sollecitazioni essendo poi pervenute dal Ministero, specialmente per l'importanza acquistata dal tratto di linea Modena-Bologna in seguito all'apertura della linea Verona-Modena ed alla attivazione su di essa dei treni diretti, la Società ha aderito a collocare il secondo binario sul tratto medesimo, per cui oggidì si hanno 57 chilometri della linea Piacenza-Bologna percorsi a doppia via nelle tre tratte indicate nel *Prospetto chilometrico* a *pag. 13*.

(77) Coll'articolo 15 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16**), con espressa deroga al disposto dalla Legge presente, venne stabilito che, per la linea Rho-Magenta, la Società sia esonerata dal collocamento del doppio binario fino a tanto che non sia raggiunto il prodotto lordo di L. 35,000, limite di prodotto colla suddetta Convenzione fissato per il collocamento del doppio binario sulla rete Piemontese.

(78) La corrispondenza seguita a proposito della costruzione di questo ponte e le disposizioni adottate trovansi riferite alla *Nota* **157**.

Digitized by Google

(79) Negli Statuti approvati col R. Decreto 27 gennaio 1861 (*Vedi Statuti N.* **III**), è detto invece che la sede della Società, per ciò che concerne le linee situate negli Stati di S. M. il Re VITTORIO EMANUELE, è stabilita nella **Capitale** dei medesimi e coll'art. 2 dell'Atto 2 febbraio 1865, addizionale alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16**), è ristabilita invece la dizione della Legge presente (*Vedi Nota* **142**).

Il Consiglio d'Amministrazione della Società della Lombardia e dell'Italia Centrale si radunò per la prima volta in Torino il 30 gennaio 1861 alla presenza del Signor TALABOT, il quale, come Rappresentante della Società in forza dei poteri ricevuti dalla medesima con deliberazione 30 aprile 1860 dell' Assemblea generale e 19 giugno detto anno del Consiglio d' Amministrazione di Vienna, aveva convocato gli Amministratori che cogli Statuti approvati da S. M. il Re VITTORIO EMANUELE, erano stati chiamati a comporre il Consiglio, sotto la Presidenza del Comm. PALEOCAPA.

(80) La disposizione contenuta nella Legge presente che il capitale delle strade ferrate dell'Italia Centrale sia rappresentato da serie speciali di obbligazioni, avendo modificato quella del precedente Atto di concessione 17 marzo 1856 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **2**), che prescriveva invece che il capitale stesso fosse rappresentato con titoli distinti da quelli dell'intrapresa Lombardo-Veneta, i Consigli di Amministrazione di Milano e di Vienna, d'accordo col Comitato di Parigi, decisero nel 1862 che una serie di 200000 obbligazioni, identica nella forma a quelle della Lombardia e dell'Italia Centrale, sarà destinata a rappresentare il prestito speciale applicabile alla costruzione di quest'ultima rete entro i limiti della garanzia stipulata, come è stabilito dai rispettivi Atti di concessione e relativi Statuti.

(81) [illegible] *di Leggi, Decreti ecc. N.* **20** *e Nota* **14**.

(8[illegible]) [illegible] Statuti approvati col R. Decreto 27 gennaio 1861 (*Vedi Statuti N.* **III**) [illegible] fatta menzione di differenza di termine nella durata della con- [illegible] rete Lombarda e di quella dell' Italia Centrale; ed è dichiarato [illegible] termine per la durata della Società è fissato al 31 dicembre [illegible] Coll'art. 37 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla [illegible] 870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), la durata della [illegible] ne indistintamente per tutte le reti appartenenti a quell'epoca [illegible] prorogata a 99 anni decorribili dal 1.° gennaio 1870, cioè a tutto [illegible] (*Vedi Note* **13**, **25** *e* **143**).

[illegible] rt. 5 dell' Atto 5 luglio 1870, addizionale alla Convenzione 4 gennaio 1869, [illegible] rovata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), venne estesa a tutte le linee possedute od in qualsivoglia modo esercitate dalla Società dell'Alta Italia nel territorio Italiano la disposizione dell'art. 37 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16**), del tenore seguente:

« Per la costruzione di nuove linee parallele ad altre comprese nella rete ven-
« duta alla Compagnia, o che dalle medesime si diramino, o le attraversino, sa-
« ranno osservate le seguenti norme:

« Il Governo non potrà concedere linee parallele aventi per iscopo di servire
« gli stessi centri di popolazioni o di commercio ai quali serve una linea com-
« presa nella rete ceduta.

Digitized by Google

« Per la concessione a terzi di diramazioni, cioè di linee che si colle-
« ghino colla rete ceduta da una sola estremità, la Compagnia, per un decennio
« a partire dalla data dell'entrata in possesso, avrà il diritto di prelazione, con
« ciò che essa, nello spazio di quattro mesi dal giorno della notificazione delle
« condizioni proposte, dichiari di accettarle e rimborsi ai terzi richiedenti le spese
« di progetto in quella somma che sarà convenuta d'accordo o, in caso di dis-
« senso, determinata da arbitri.

« Qualora la Società non accetti la esibitale concessione e venga la linea
« costrutta dal Governo o da privata Società, non potrà la Compagnia rifiutarsi
« ad assumerne l'esercizio alle condizioni che saranno infra indicate.

« Per le linee trasversali esclusivamente destinate a congiungere due punti
« della rete ceduta, la Compagnia avrà il diritto di prelazione durante l'intero
« periodo della concessione; ma, non valendosi di questo diritto, non potrà essere
« tenuta ad assumerne l'esercizio.

« In tutti i casi, sarà la Compagnia tenuta di concedere al Governo, od a
« Società concessionarie che saranno autorizzate a costruire e ad esercitare nuove
« linee, l'uso di quelle stazioni o tronchi parziali di linea che potranno rendersi
« comuni a delle nuove linee ed a quelle possedute dalla Compagnia, mediante
« però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute o, in
« caso di dissenso, stabilite da arbitri.

« Le nuove linee a consegnarsi alla Compagnia perchè ne assuma l'esercizio
« saranno perfettamente compiute, armate e fornite di tutti gli attrezzi, escluso
« il materiale mobile, necessari all'esercizio, e di una linea telegrafica.

« La Compagnia avrà diritto di assistere al collaudo, e, nascendo divergenza
« sull'apprezzamento dei risultati del medesimo, potrà promuovere un giudizio
« di arbitri. »

Coll'altro Atto addizionale 11 luglio 1870 fu aggiunto al precedente art. 5 il capoverso seguente:

« Quelle nuove linee che congiungeranno due ferrovie ora appartenenti a
« reti diverse, continueranno a godere, a fronte dell'Alta Italia, quei diritti che
« per tale circostanza loro attribuisce il disposto dell'art. 37 del detto Capitolato,
« dovendo a tale scopo considerarsi le reti cui si riferiscono come tuttora separate. »

(84) Colla Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857, (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), essendo coll'anno 1868 spirato il termine di esenzione per la rete Lombarda, le disposizioni d'imposta furono radicalmente mutate.

(85) Gli stabilimenti creati od acquistati dalla Società Lombarda e dell'Italia Centrale in forza di questo articolo, furono principalmente:

le officine di calce idraulica, e

quelle per fabbricazione di mattonelle (**briquettes**).

Le officine di calce idraulica stabilite dalla Società furono:

in Lombardia: quelle di Palazzolo e di Serravalle; nell'Italia Centrale, quelle di Vergato e di Poggiolino.

Una terza officina era progettata a Scandiano; ma, in seguito alla soppressione della linea da Reggio a Borgoforte portata dal Capitolato annesso alla Convenzione 25 giugno 1860, alla cui costruzione essa era destinata a servire, questa fu abbandonata, quantunque fosse stata spesa una somma non indifferente pel suo impianto.

Digitized by Google

Per la costruzione e l'esercizio di queste tre officine è stato conchiuso coi Signori Leone Régny, Leone ed Edoardo Pavin de Lafarge, fabbricatori di calce a Viviers, un contratto di regia cointeressata, stipulato mediante scambio di lettere in data 30 giugno e 10 luglio 1858, in seguito alle approvazioni impartite dal Consiglio di Bologna il 10 marzo e da quello di Vienna il 30 marzo precedente, limitato al tempo della durata dei lavori di costruzione della ferrovia dell' Italia Centrale; riservato alla Società il diritto di indicare i calcari da adoperarsi, e con facoltà alla stessa di adoperare la calce ordinaria per tutti i lavori pei quali lo crederebbe opportuno. La costruzione dei locali necessari alle officine era a carico della Società, meno il rivestimento interno dei forni e la somministrazione dei macchinismi e del materiale occorrente, che restavano accollati agli intraprenditori, ai quali, per questo titolo e per la manipolazione della calce, veniva assegnato come compenso un premio di tre franchi per ogni tonnellata di calce fabbricata, oltre metà dell'economia risultante sul prezzo di base stabilito in contratto per ognuna delle tre officine, cioè:

per Vergato franchi 34.94;
per Poggiolino franchi 29.70;
per Scandiano franchi 44.20 alla tonnellata.

Se il prezzo di costo fosse invece riuscito superiore al prezzo di base, la metà della differenza, fino ad un determinato limite, doveva essere dedotta dal premio fisso di tre franchi superiormente indicato.

L' officina di calce idraulica di Vergato, impiantata nel 1858 dalla Direzione delle Costruzioni di Bologna per servire ai lavori della linea dell'Appennino, non ha corrisposto ai desideri in vista della natura del calcare trovatosi in quei luoghi.

L'esercizio regolare dell' officina di Poggiolino ha cominciato appena compiuto lo stabilimento, cioè al 1.° aprile 1859, ed i risultati furono più soddisfacenti.

Con decisione del Consiglio di Torino 16 settembre 1862, valendosi della facoltà stipulata, venne sciolto il contratto coll' Amministrazione cointeressata per entrambe le officine di Poggiolino e di Vergato; le quali, essendo terminati i lavori, vennero poi chiuse definitivamente nel 1867, e gli stabilimenti furono venduti:

l' officina di Vergato, con Convenzione 5 agosto 1869, approvata dal Consiglio in seduta 24 stesso mese, per l' importo complessivo di sole L. 9,500, compresi tutti i terreni, macchine, fabbricati ed attrezzi, non essendosi presentati aspiranti all' asta pubblica ed il deterioramento generale facendosi sempre maggiore;

l'officina di Poggiolino, per L. 20,000, colla Convenzione Palandri 30 dicembre 1865, dal Consiglio in seduta 23 gennaio 1866 tenuta in sospeso nella speranza che si potessero ottenere patti migliori da un' asta pubblica, la quale però non venne aperta, e la Convenzione ebbe il suo corso.

Un analogo contratto, nelle eguali date ed in forza di autorizzazione 16 dicembre 1857 del Consiglio di Vienna, venne stipulato cogli stessi Régny e de Lafarge per la costruzione e l' esercizio di due officine di calce idraulica sulla sinistra del Po: la prima a Serravalle, provincia di Treviso, mossa dalle acque del Meschio; la seconda in vicinanza alla stazione di Palazzolo, sopra terreni appartenenti alla Società, fra la Seriola Fusia e la Seriola di Chiari, valendosi per forza motrice dell' acqua presa dalla prima.

Il premio agli appaltatori era fissato in Austriache L. 3.50 per ogni tonnellata, oltre la metà dell'economia sul prezzo di base, stabilito:

per l'officina di Serravalle in Austriache L. 34.10;
per quella di Palazzolo in Austriache L. 40.10 alla tonnellata.

Digitized by Google

Questo contratto era limitato alla durata dei lavori nel Lombardo-Veneto, con facoltà reciproca alle parti, dopo l'espiro del quarto anno di esercizio, di scioglierlo mediante un preavviso di sei mesi.

L' officina di Palazzolo cominciò a funzionare con un primo forno nel maggio 1858, sebbene non sia stata regolarmente consegnata all' Impresa che il giorno 11 ottobre 1858.

Valendosi della facoltà accordata dal contratto, il Consiglio di Torino, con deliberazione 15 aprile 1862, stabiliva che fossero diffidati gli imprenditori a rescindere il contratto per l' officina di Palazzolo col 1.° gennaio 1863; e contemporaneamente il Consiglio di Vienna, dal quale in allora dipendeva la rete Veneta, prendeva un' eguale deliberazione per quella di Serravalle, di cui, nella seduta 24 luglio 1862, approvava un contratto di affittanza col Signor Croze valevole fino al 1.° gennaio 1873.

Avvenuta l'annessione della rete Veneta alla Lombarda nel 1866, e riconosciuta la convenienza di valersi, anche pei lavori del Veneto, della calce idraulica di Palazzolo, meno dispendiosa di quella di Serravalle e di proprietà idraulica più potente, venne, con contratto 1.° dicembre 1870, approvato dal Consiglio d'Amministrazione nel giorno 3 dello stesso mese, N. 1764, pattuita la vendita dell' officina di Serravalle e suoi accessori allo stesso Signor Ottavio Croze pel prezzo di L. 30,000, oltre un' altra somma di L. 4,244.40 per sacchi e mobili rilevati dall' acquirente.

L'officina di Palazzolo ha costrutto con buona riuscita, quanto alla qualità, delle pietre artificiali adoperate nella costruzione delle stazioni di Certosa, Melegnano, Casalpusterlengo, Codogno, Lodi e Pavia. Essa nell'Esposizione Italiana di Firenze del 1861 ottenne l'unica medaglia conceduta per produzione di calce; una seconda ne ottenne a Brescia nel 1864, e nel 1867 figurò con onore all' Esposizione universale di Parigi.

La quantità di calce idraulica somministrata nel periodo dal 1859 a tutto il 1870, ad uso esclusivo della Società, fu di tonnellate 80000, rappresentanti l'ingente cifra di L. 2,500,000 di materiali, di fabbricazione delicatissima e perfetta perchè sorvegliata nei suoi particolari da agenti responsabili della Società, la quale per tal modo si assicurò una maggiore solidità ed una migliore riuscita dei lavori, e quindi una considerevole economia sulle spese di manutenzione dei manufatti e delle fabbriche.

Con Convenzione 30 giugno 1860 venne pattuito colla ditta Lafarge che la calce di Palazzolo, fino allora impiegata nei lavori della Società, sarebbe messa in vendita al pubblico ai prezzi che verrebbero fissati dalla Società ferroviaria, la quale stabilì depositi a Milano, Bologna e Bergamo.

L'estrazione del calcare, la condotta e le operazioni tutte inerenti alla completa fabbricazione della calce erano state fino dal 1860 affidate a cottimisti, e, dopo lo scioglimento del contratto Lafarge, l' esercizio dell'officina dal 1.° gennaio 1863 a tutto luglio 1867 fu condotto direttamente dalla Società, coll' intermedio di un gerente interessato negli utili ed economie della fabbricazione, al quale successivamente fu sostituito altro gerente, ma senza cointeressenza nell'impresa.

Nell' anno 1871 il Direttore Generale, trovando poco commerciale il sistema in vigore per la vendita della calce idraulica ai privati, propose che si devenisse o alla vendita dello stabilimento o ad un appalto in blocco con un imprenditore che acquistasse ad un determinato prezzo tutta la calce fabbricata dalla Società ed eccedente i suoi bisogni, per poi effettuarne la vendita al pubblico a tutto suo rischio e pericolo.

Digitized by Google

Secondo questo principio, egli è riuscito a concludere col Cav. FRANCESCO MANGILI un contratto, approvato dal Consiglio d'Amministrazione il 5 marzo 1872, N. 213, per la cessione dell' officina di fabbricazione della calce idraulica di Palazzolo coi mulini di Erbusco e le cave di calcare di Pilzone, state recentemente acquistate dalla Società, nonchè dell' avviamento industriale dell' officina stessa e di tutti gli approvvigionamenti, macchinismi, mobili ecc. ad essa appartenenti, pel complessivo prezzo assoluto di L. 600,000, coll'obbligo di fornire all'Alta Italia, ad un determinato prezzo di favore, la calce idraulica occorrente ai suoi bisogni fino ad una data quantità annua di tonnellate. Alla ditta MANGILI si è sostituita, con Istromento 11 febbraio 1873, la **Società Italiana dei cementi e calci idrauliche di Bergamo.** Alcune questioni di interpretazione contrattuale fra l'acquirente e la Società venditrice pendono sotto giudizio di arbitri.

L'Amministrazione Governativa, oltre aver sottoposto l'officina di Palazzolo alla imposta di ricchezza mobile ed alla tassa mercimoniale sui redditi, si lamentò perchè i conti dell' officina stessa non erano aggravati della quota proporzionale delle spese generali della Società, e propose agli arbitri nominati coll'Atto di compromesso 16 ottobre 1874 (*Vedi pag. 276*) il quesito: « se e quale sia la quota delle « spese di direzione e di altri uffici dell' esercizio e delle spese generali che la « Società deve mantenere a proprio carico per l' amministrazione dell' officina « di Palazzolo e di altre imprese ed industrie particolari alla Società stessa. »

Per ciò che riguarda la fabbricazione di mattonelle (**briquettes**), ottenute coll'agglomerazione del tritume di carbon fossile raccolto nei vari depositi, due esperimenti furono fatti per conto proprio dalla Società: l'uno al principio del 1860 nella stazione di Porta Tosa a Milano, dove fu istituita una piccola officina, la cui direzione era affidata in forma di regia cointeressata al Signor VITTORE ZIENKOWICZ e che cessò di funzionare nel 1861 per essersi trovato più conveniente di adoperare il tritume di carbone pei forni delle calci idrauliche; l'altro dal 1865 al 1872, continuando ad esercitare per economia la fabbrica di mattonelle eretta dallo Stato nell'officina di Sampierdarena, ma i risultati incerti di questa speculazione e la convinzione che tornasse più utile alla Società il cederne l'esercizio all'industria privata, assicurandosene la produzione a determinate e favorevoli condizioni, indussero il Direttore Generale a proporre, ed il Consiglio di Amministrazione nella seduta 21 maggio 1872 ad approvare, una Convenzione stipulata in data 6 aprile precedente collo stesso signor ZIENKOWICZ per cedergli l'appalto di quell'officina. Altri contratti erano stati in precedenza stipulati col medesimo e colla ditta RAGGIO per somministrazione di carbone minuto da convertirsi in briquettes nei loro stabilimenti, ma questi contratti non appartengono alla categoria di cui la Nota presente.

Altri tentativi erano stati fatti dalla Società: per l'iniezione dei traversi di legna dolce, per fabbricazione di mattoni a sistema Belga per la linea Milano-Piacenza, e di tegole piane, di cui essa aveva istituito una fabbrica per conto proprio a Cambiano; ma questi furono ben presto abbandonati, ed i relativi stabilimenti venduti a privati imprenditori.

Così pure, allo scopo di assicurarsi il traffico sulla propria linea di Genova, l'Alta Italia aveva attivato un servizio di navigazione a vapore tra Marsiglia e Genova, acquistando a tale scopo i due battelli a vapore **Alta Italia** e **Seraing**, che furono poi venduti dopo l'apertura della linea Ligure.

Resterebbe finalmente a parlare delle officine, in quanto esse volessero essere

Digitized by Google

considerate tra gli stabilimenti autorizzati da questo articolo della Concessione; ma, siccome esse formano parte integrante del Servizio della Trazione e del Materiale, crediamo bene, conformemente all'indole del nosto lavoro, di non entrare in dettagli su questa importantissima materia. Accenneremo soltanto che le officine di Savigliano, cedute dallo Stato nel 1865, non furono utilizzate dalla Società, che ha preferito invece di ampliare quelle già preesistenti a Torino, dove anzi si proponeva di attivare una grande officina di costruzione, che non potè avere effetto pei motivi esposti nella *Nota* **127**.

Per la rete Sud-Austriaca ci limiteremo a menzionare soltanto l'importantissima officina chiamata il **laminatoio di Gratz**, fondata nel 1861 colla moderatissima spesa di primo impianto di 312,500 franchi, allo scopo principalmente di impedire le esagerate pretese dei fabbricatori indigeni del materiale d'armamento, e nella quale, nell'anno 1864, fu introdotta con ottimo risultato la fabbricazione delle guide acciaiate sistema Bessemer che continua anche attualmente insieme alla fabbricazione di guide nuove comuni, ed alla trasformazione delle vecchie guide in guide nuove, servendo non soltanto ai bisogni delle linee sociali, ma anche alle ricerche fatte da altre Amministrazioni di ferrovie.

(86) Vedi per la scadenza di questi termini quanto è detto superiormente alla *Nota* **82**.

(87) Coll'art. 37 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), è stabilito che il termine dopo il quale è riservato al Governo il diritto di riscatto resta, a modificazione del prescritto dalle antecedenti Concessioni, fissato, per tutte indistintamente le linee facenti parte della rete dell'Alta Italia, a 25 anni decorribili dalla data della Convenzione, beninteso dovere il riscatto operarsi pel complesso delle linee che compongono la rete dell' Alta Italia.

(88) Le modalità per la nomina degli arbitri furono modificate colla Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870 (*Vedi Leggi Decreti ecc. N.* **29** *e Nota* **218**).

(89) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11**.

(90) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **10**.

(91) Con questo articolo è provveduto a quanto esige in proposito l'art. 3 della Convenzione 25 giugno 1860, approvata colla Legge 8 luglio successivo (*Vedi Leggi, Decreti ecc.* N. **11**), che debba essere cioè svincolata assolutamente la rete Lombarda da qualunque eventuale partecipazione dello Stato Austriaco nei redditi superiori al 7 per cento.

Devesi poi avvertire che il testo dell'art. 5 della Convenzione 20 novembre 1861 è compilato erroneamente, inquantochè esso dice che i prodotti « netti oltre« passanti il 7 per cento » devono essere impiegati « nel pagamento del residuo « prezzo ecc., » mentre invece per gli articoli 14 e 15 della Convenzione 14 marzo « 1856 e 16 e 17 dell'Atto di concessione 23 settembre 1858 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **1** e **6**), a tale pagamento era da impiegarsi soltanto la « metà del « prodotto netto sorpassante il 7 per cento, » locchè fu anche riconosciuto dall'I. R. Ministero delle Finanze Austriaco con Decreto 7 marzo 1862, N. 426.

Digitized by Google

Senonchè, le disposizioni stesse cessarono di avere effetto in forza dell'articolo 12 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**) e del Protocollo separato di eguale data, coi quali atti fu convenuto che le residue somme sui prezzi d' acquisto da pagarsi tanto per le linee tuttora esistenti in Austria quanto per quelle cedute all' Italia, saranno saldate nei modi indicati alle *Note* **54** *e* **169**.

(**92**) Per l'art. 15 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), questa divisione doveva essere eseguita al 1.° gennaio 1867, ed era accordato alla Società lo spazio di cinque anni a contare dal 1.° gennaio 1867 per la regolarizzione de'suoi piani finanziari (*Vedi Nota* **254**, che tratta diffusamente la questione della separazione).

(**93**) Coll' art. 10 della Convenzione 29 luglio 1869 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **27**) è espressamente dichiarato che i conti di cui sopra, che formano oggetto della lettera dell'I. R. Ministero delle Finanze Austriaco in data 5 maggio 1867, N. 1430, e pei quali coll'art. 10 del Trattato di Zurigo 10 novembre 1859 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **10**) il Governo Italiano era stato completamente disinteressato (*Vedi Nota* **22**), sono da considerarsi come intieramente regolati e liquidati, dimodochè nè l' Amministrazione dello Stato nè la Società non potranno avere alcun pagamento da effettuare per questo titolo.

Con questa liquidazione fu anche definita la questione relativa alla calcolazione delle valute di cui è fatto cenno nel testo.

(**94**) Le definitive intelligenze col Governo Bavarese e le condizioni della sua compartecipazione pei titoli di cui sopra, furono stabilmente regolate nell'anno 1873, e la Società ha dato mano all'esecuzione dell'importantissima stazione internazionale di Kufstein, oggidì pressochè ultimata.

(**95**) Coll'art. 9 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), l' importo delle tasse di bollo da pagarsi temporariamente dalla Società al Tesoro Austriaco sui titoli venne ridotto alla metà (*Vedi Nota* **59**).

(**96**) Gallarate-Varese. Per la Convenzione annessa alla Legge 11 agosto 1863, N. 1441, la concessione era fatta fino al 1.° gennaio 1955, con facoltà nel Governo di riscatto dopo l'anno 1895, e l' esenzione dall' imposta sulla rendita era accordata fino al termine dell'anno 1868. I due primi termini devono intendersi rispettivamente prorogati in conformità alle disposizioni stipulate pel complesso della rete colla Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**).

Nella stessa Convenzione di concessione era stipulato che:

nel caso che i Concessionari cedessero i loro diritti ad una Società anonima, questa dovrà costituirsi con un capitale che non potrà oltrepassare i tre milioni, dei quali due terzi in azioni ed un terzo in obbligazioni;

cedendoli ad una Società anonima già esistente, questo capitale potrà essere formato mediante emissione di un corrispondente numero di obbligazioni della stessa Società, senza bisogno di modificazione del relativo Statuto sociale;

finalmente, cedendoli alla Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale, saranno applicabili alla concessione Gallarate-Varese le disposizioni del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 8 luglio 1860, in quanto

Digitized by Google

non sia specialmente provveduto colla Convenzione e Capitolato presenti, ferma l'esclusione di qualunque garanzia d'interesse a carico dello Stato, come è detto a *pag. 268.*

La strada concessa, da costruirsi ad un solo binario.

Introduzione dall'estero in franchigia del materiale fisso e mobile occorrente per l'armamento della strada, nonchè per la prima provvista per l'esercizio di essa.

Esenzione da ogni diritto proporzionale di registro pei contratti ed atti da stipularsi in dipendenza delle obbligazioni assunte col Capitolato, i quali saranno assoggettati al solo diritto fisso di una lira.

(97) Colla Convenzione 21 ottobre 1863 i primitivi Concessionari della linea Gallarate-Varese, in correspettivo dell'assunzione fatta dalla Società delle strade ferrate Lombarde degli oneri annessi alla concessione, si obbligavano di acquistare 7000 obbligazioni della Società al prezzo effettivo di L. 300 per obbligazione, con godimento dal giorno della consegna, e con facoltà, per un numero non maggiore di 3000 di esse, di pagare invece un compenso proporzionale a capitale perduto in ragione di L. 40 per ognuna.

Queste obbligazioni dovevano essere pagate in quattro rate: la prima al 15 novembre 1863; la seconda al 15 febbraio 1864; la terza al 15 maggio 1864; la quarta all'epoca dell'apertura della linea.

La prima e la seconda rata furono pagate esattamente alla scadenza; sulla terza fu dato un acconto per 679 obbligazioni al 29 maggio 1864; ma, allorchè con lettera 11 novembre 1865, N. 339, dopo aperta la linea all'esercizio, furono invitati i primitivi Concessionari al pagamento del residuo prezzo di essa e di tutta la quarta rata, alcuni sottoscrittori di obbligazioni vi si rifiutarono per motivi dei quali gli stessi Concessionari ed il Municipio di Varese dovettero riconoscere la insussistenza, e provocare l'azione giudiziale contro i morosi.

Il Consiglio d'Amministrazione della Società, che avrebbe potuto far valere i suoi diritti contro i sottoscrittori della Convenzione 21 ottobre 1863, pazientò accontentandosi dei parziali pagamenti che di tempo in tempo venivano fatti fino al saldo totale delle 7000 obbligazioni, effettuatosi il 14 luglio 1867.

(98) Torino-Genova. **(99)** Alessandria-Arona. } Le prime pratiche riferibili ad una ferrovia tra Genova e Torino rimontano all'anno 1830, alla qual epoca il Marchese Balbi Piovera domandò la concessione per una linea da Genova ad Alessandria; ma, implicato egli nella rivoluzione del 1831, la sua domanda non ebbe ulteriore seguito.

Nel 1834 gli Ingegneri Mosca e Bella ebbero la missione di recarsi in Inghilterra a studiare il sistema delle strade ferrate, ed essi si occuparono contemporaneamente dello studio di un canale di navigazione da Genova a Torino che il paese mostrava preferire ad una ferrovia.

Con RR. Lettere Patenti 10 settembre 1840, N. 311, i banchieri e negozianti Cesare Cavagnari, Raffaele Pratolungo ed altri furono autorizzati a costituirsi in Società provvisoria e ad intraprendere gli studi necessari per la costruzione di una strada ferrata da Genova al Piemonte e confine Lombardo, promettendo che, se questi studi saranno compiuti entro 18 mesi, sarà accordato alla Società provvisoria il privilegio per l'esecuzione dell'impresa e la facoltà di formare una Compagnia anonima con emissione di azioni.

Nelle stesse RR. Patenti si dava l'affidamento di permettere che, qua[illegible] strada fosse costrutta, prendesse il nome di **Via Albertina**; si indicavano i [illegible]

Digitized by Google

cessi alla Impresa, cioè: franchigia per l'introduzione nei RR. Stati delle rotaie in ferro, delle locomotive ed altri oggetti necessari, immunità dai tributi pei terreni occupati ecc., e si determinavano i prezzi di trasporto per le merci e per le persone, e le altre condizioni della concessione.

Questa strada doveva cominciare fuori delle mura di Genova, portandosi, per l'Appennino e la Valle della Scrivia, nella pianura al di là di Serravalle, ove si sarebbe divisa in due rami, progredendo, da una parte, al confine di Pavia mediante un ponte mobile sul Po in vicinanza al porto di Gerola, e piegando, dall'altra, verso Alessandria, con riserva di proseguire verso Torino se, entro un anno dall'approvazione del tracciamento, la Società avesse presentato i progetti per la costruzione della strada a Torino ed al Lago Maggiore.

Gli studi autorizzati da queste Lettere Patenti furono eseguiti dal Maggiore Porro, per la parte in pianura, e dall'inglese Brunel, per la parte in montagna, e furono riveduti da una Commissione di cui era relatore l'Ingegnere Mosca; la quale contemporaneamente occupossi di redigere un piano regolatore di tutte le ferrovie che il Governo avrebbe dovuto concedere nell'interesse dello Stato.

Questo piano regolatore essendo stato accettato, colle RR. Lettere Patenti del 18 luglio 1844, N. 443, si dichiarava che il sistema delle strade ferrate nei RR. Stati di terraferma avrà luogo colla costruzione simultanea di una strada a rotaie di ferro da Genova a Torino per Alessandria e la Valle del Tanaro, con diramazione, in un punto da determinarsi, verso la Lomellina, donde a Novara ed al Lago Maggiore; e successivamente colla diramazione di altro tronco che da quello verso la Lomellina metta alla Lombardia, nella direzione che le circostanze saranno per consigliare più opportuna.

Delle pratiche relative si incaricava il primo Segretario di Stato per gli affari dell'Interno e delle Finanze, e si autorizzava per le stesse una spesa di L. 100,000 da applicarsi ad una nuova categoria del bilancio sotto la denominazione di **Strade ferrate.**

Colle altre RR. Lettere Patenti del 13 febbraio 1845, N. 479, si prescriveva che, « persuasi di non poter meglio utilizzare le sempre crescenti risorse ed il fiorente « credito delle RR. Finanze, che col procurare in tal modo ai popoli da Dio com- « messi al Nostro affetto un nuovo e desiderato elemento di generale prosperità, » le strade ferrate di cui le Lettere Patenti del 18 luglio 1844 dovessero essere costrutte per conto e cura del R. Governo ed a spese delle RR. Finanze, sotto la immediata direzione della Segreteria di Stato per gli affari dell'Interno, mediante un Consiglio speciale all'uopo istituito; e colle successive RR. Patenti del 30 ottobre 1845, N. 528, e delli 11 dicembre detto anno, N. 532, si prescriveva che, per le spese concernenti la costruzione delle strade ferrate da eseguirsi per conto delle RR. Finanze, dovesse compilarsi dall'Azienda generale dell'Interno un annuo speciale bilancio, e visto che la « prospera attuale condizione del R. Erario è tale « che, senza sospensione o rallentamento di alcuna delle altre pubbliche opere intra- « prese od ideate, può esso contemporaneamente sopperire coi propri mezzi ad una « prima considerevole porzione della spesa occorrente per la costruzione della strada « ferrata da Genova al Piemonte con diramazione al Lago Maggiore ed alla fron- « tiera Lombarda, » si stanziava all'uopo per intanto una somma di 15,000,000 di lire sui fondi della Cassa di riserva « che tanto si accrebbero coi risparmi che « si andarono facendo da alcuni anni mercè del buon Governo delle RR. Finanze e « che debbono appunto impiegarsi in ispese straordinarie di provata pubblica uti- « lità senza che venga meno quel fondo che ebbimo in mira vi rimanga in- « tangibile per le spese straordinarie ed urgenti che occorrere potessero per la « difesa e sicurezza dello Stato. »

Digitized by Google

L'avocazione delle strade ferrate all' Amministrazione dello Stato fu consigliata da una Commissione di Finanza, la quale, da una parte, mostrò che garantire il 4 1/2 per cento sul costo della ferrovia era un impiego di denaro che poteva fare utilmente il Governo, e, dall'altra parte, era un modo di mettere in circolazione oltre 100,000,000 di franchi che si trovavano giacenti nel sotterraneo del Ministero delle Finanze. Ma la Società privilegiata colle RR. Lettere Patenti del 1840 non si rassegnò all'espropriazione del suo privilegio, e, avendo mosso lite al Governo, questo fu obbligato a rimborsare tutte le spese.

Si procedette quindi alacremente negli anni 1845-1846-1847 e 1848 all'appalto dei vari tronchi di queste ferrovie, i cui lavori vennero effettivamente cominciati in più punti tanto della linea principale quanto della diramazione al Lago Maggiore. Nel 24 settembre 1848 fu aperto il tronco da Torino a Moncalieri. Con R. Editto 8 aprile 1847, N. 611, venne pubblicato un primo Regolamento per la conservazione del suolo e delle dipendenze delle strade ferrate, e per impedire gli attentati contro la sicurezza pubblica sulle medesime.

All'Ingegnere Brunel successe l'Ingegnere Mauss nella direzione dei lavori del piano inclinato dei Giovi, e, sulla proposta di questo, venne stipulata una Convenzione in data 28 marzo 1854 tra le Finanze dello Stato e gli Ingegneri Severino Grattoni, Sebastiano Grandis e Germano Sommeiller, approvata con Legge 20 luglio successivo, N. 28, per l' applicazione del sistema di propulsione idropneumatica al piano inclinato dei Giovi, autorizzando la spesa di L. 120,000 per l'effettuazione di tale esperimento, esperimento che peraltro non ebbe luogo di fatto, ma che era destinato poi ad ottenere un immenso trionfo nel traforo della galleria del Fréjus.

Con R. Decreto 11 maggio 1854 venne autorizzato lo stabilimento di uno sviatoio sul binario di congiunzione della stazione della ferrovia a Sampierdarena coi magazzini dei fratelli Marchesi Cambiaso, e colla Legge 23 maggio 1854, N. 1718, fu autorizzato il Comune di Sampierdarena a costruire ed esercitare una ferrovia a cavalli che metta in comunicazione diretta il suo abitato col porto di Genova, con facoltà al Governo del Re di congiungere a questa, in vicinanza dello sbocco della galleria costrutta sotto il promontorio di S. Benigno, la strada ferrata succursale dello Stato detta **della Coscia**, in partenza dai magazzini della stazione di Sampierdarena, rimborsando in tal caso al Comune la quota corrispondente di spese.

Questa ferrovia venne dal Comune di Sampierdarena ceduta allo Stato colla Convenzione 10 febbraio 1858, approvata colla Legge 4 luglio successivo, N. 2897, per l' importo effettivo delle spese incontrate dal Comune, da giustificarsi per mezzo di una liquidazione fra il Governo e la Comunità; e di quelle ancora occorribili per ultimare le opere; ritenuto che tale importo non abbia ad eccedere la somma di L. 1,100,000. Pel pagamento di una parte di questo prezzo, cioè per L. 700,000, il Governo si assumeva di servire la quota corrispondente dei prestiti contratti dal Comune in virtù dei RR. Decreti 3 marzo 1853 e 5 ottobre 1856, mediante 1800 cedole da L. 500 l'una.

Coll'art. 17 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865, il Governo assunse la corresponsione delle annualità dovute al Comune di Sampierdarena per l'acquisto della linea a cavalli, a mente della Convenzione 10 febbraio 1858.

Un Regolamento per l' esercizio dello scalo costrutto nel porto di Genova pel servizio di queste ferrovie venne emanato coi RR. Decreti 4 luglio 1858, N. 2908, e 17 luglio 1858, N. 2937.

Digitized by Google

Con Legge 5 giugno 1853, N. 1552, veniva ordinata la costruzione di una strada ferrata da Novara ad Arona, in continuazione di quella dello Stato da Genova a Novara, secondo il progetto dell'Ispettore del Genio Civile Cav. NEGRETTI in data 3 aprile 1852, approvato dal Consiglio speciale delle strade ferrate in seduta 1.° luglio 1852.

Per sopperire in parte alla spesa di L. 4,866,829 richiesta da questa costruzione, si stanziava intanto l'assegno di L. 2,000,000 da inscriversi nel bilancio 1853.

(100) Lago Maggiore [1]. La navigazione a vapore sul Lago Maggiore fu attivata nel febbraio dell'anno 1826 con un solo piroscafo in legno denominato **Il Verbano** per opera di una Società costituitasi nell'anno precedente, la quale prese il titolo di **Sardo-Lombardo-Elvetica** in relazione ai tre Stati sotto il cui dominio trovavasi allora ripartito il Lago Maggiore.

Questa Società aveva ottenuto dal Governo Sardo il privilegio di tale esercizio per la durata di 15 anni che scadevano nell'anno 1841, spirati i quali essa continuò ad esercitare esclusivamente la navigazione fino al 1849, in cui, dopo gli avvenimenti politici, il Governo Austriaco, avendo fatto costruire un piroscafo da guerra in ferro, cui impose il nome di **Radetzki**, che faceva il servizio militare, al quale scopo era armato ed equipaggiato, dopo un certo tempo lo destinò a far contemporaneamente un limitato servizio di viaggiatori e di merci per conto di un'impresa privata che ne assunse l'incarico.

Fino dal 1841, anno in cui scadeva il suo privilegio, la Società Sardo-Lombardo-Elvetica, per premunirsi contro ogni eventuale concorrenza, avea fatto costruire un secondo piroscafo in ferro denominato **San Carlo**; nel 1844 ne fece costruire un terzo pure in ferro che chiamò **Verbano**, in sostituzione del primo che, vecchio e sdruscito dal lungo servizio, venne disfatto.

Nell'anno 1851 il Governo Austriaco fece costruire un secondo piroscafo in ferro cui diede il nome di **Thurn-Taxis**, e poi un terzo più piccolo ad elice chiamato **Benedek**, armandoli ed equipaggiandoli entrambi in guerra come il Radetzki, formandosi così una flottiglia di tre piroscafi da guerra, ai quali aggiunse anche quattro cannoniere a vela.

Il servizio pubblico Austriaco fu però sul principio assai limitato, malgrado disponesse di tanto materiale; esso prese proporzioni più estese, e più dannose per conseguenza alla Società Sardo-Lombardo-Elvetica, solo dopo circa tre anni, allorchè ne assunse l'appalto il Lloyd Austriaco, che vi diede maggiore impulso e lo mantenne fino alla guerra del 1859.

Colla Legge 5 giugno 1853, N. 1552, colla quale si ordinava la costruzione della strada ferrata da Novara ad Arona (*Vedi Nota* **99**), il Governo Sardo prescriveva anche che dovesse essere costrutto un porto ad Arona in contiguità della stazione della strada ferrata, e che venisse ordinato un servizio di battelli a vapore pel trasporto delle merci e viaggiatori dal porto stesso alla sponda settentrionale del lago, secondo il sistema che il Governo fosse per credere più conveniente agli interessi del commercio e dell'Amministrazione.

Conseguentemente provvedeva alla costruzione di tre grandi piroscafi della forza ognuno di 64 cavalli, ai quali vennero imposti i nomi delle principali tre montagne prossime al lago, cioè **Lucomagno, S. Gottardo e S. Bernardino**, e che vennero messi in navigazione il 1.° maggio dell'anno 1855, cioè un mese e mezzo prima

(1) La maggior parte delle notizie contenute in questa Nota devesi alla gentilezza del Commendatore PONZONE, Capo Traffico della II.ª Divisione.

Digitized by Google

dell'apertura della strada ferrata da Novara ad Arona, che ebbe luogo il giorno 14 giugno di detto anno.

La costruzione di questi tre piroscafi venne affidata alla casa Escher-Wyss e C. di Zurigo mediante Convenzione 30 ottobre 1853, approvata con Legge 5 giugno 1854, N. 1727, pel prezzo di L. 175,000 cadauno.

L'attivazione del servizio Governativo Sardo, sia per la qualità de' suoi piroscafi di gran lunga superiore a quelli sociali, sia, e principalmente, per il legame colla strada ferrata, portò un colpo fatale alla Società, la quale, non potendo far fronte ad una così potente concorrenza, nel marzo dell'anno 1856 cessò l'esercizio e vendette i suoi due piroscafi al Governo Sardo mediante Convenzione 19 marzo 1856, approvata colla Legge 24 giugno successivo, N. 1649, pel prezzo di L. 75,000.

Sopravvenuta la guerra del 1859, che rese sgombra la Lombardia dagli Austriaci, la flottiglia di questi ultimi si rifugiò nelle acque Svizzere, e, ancoratasi a Locarno rimase affidata a quelle Autorità.

Nel 1860 il Governo Sardo prese prima in affitto e poi acquistò dalla Confederazione Svizzera il Thurn-Taxis, ora **Ticino**, che venne tosto messo in navigazione in sostituzione del Verbano che, dopo la ritirata degli Austriaci, fu spedito sul Lago di Garda a farvi il pubblico servizio sotto il nome di **Benaco**; e nella primavera del successivo anno 1864 il Governo medesimo acquistò anche il Radetzki ed il Benedeck, inviando il primo smontato e ridotto in pezzi sul Lago di Garda, ove ricostrutto venne posto in servizio col nome di **Sermione** in sussidio all'unico piroscafo il Benaco, che allora vi faceva servizio, e trattenendo sul Lago Maggiore il Benedeck cui impose il nome di **Sempione**, destinandolo specialmente al servizio di rimorchio delle gabarre da merci, essendo poco adatto al trasporto di passeggieri.

Da quell'epoca il servizio di navigazione a vapore sul Lago Maggiore rimase esclusivamente in mano al Governo sino al momento della cessione della rete ferroviaria Piemontese all'Alta Italia, che poscia lo appaltò all'Impresa Mangili come è detto al *N.* **37** *delle Leggi, Decreti ecc.* ed alla *Nota* **229**.

(**101**) Alessandria-Piacenza. Novi-Tortona. } Con Legge 23 luglio 1854, N. 83, fu autorizzata la costruzione di una strada ferrata da Alessandria per Tortona e Voghera a Stradella, con diramazione da Tortona a Novi, sotto l'osservanza del Capitolato a quella annesso, il quale contemplava contemporaneamente anche la costruzione della linea da Alessandria ad Acqui di cui la *Nota* **109**;

ritenuto che, qualora scorsi sei mesi dal 1.° luglio 1854 non si fosse ancora conchiusa e stipulata la concessione complessiva, il Governo dovrà accettare anche le proposizioni dirette ad ottenere la concessione della sola linea da Alessandria a Stradella colla diramazione da Tortona a Novi.

Il Capitolato di cui è parola, per ciò che si riferisce alla linea Alessandria-Tortona-Stradella e sua diramazione per Novi, contiene le seguenti principali disposizioni:

La linea si diramerà da quella dello Stato (Alessandria-Genova) al di là del ponte della Bormida, alla distanza non maggiore di 4 chilometri e mezzo dalla stazione di Alessandria; si accosterà il più possibile alle città di Tortona e Voghera, e terminerà a Stradella, in guisa da poter continuare sino al confine del Ducato di Parma verso Castel S. Giovanni.

La diramazione da Novi a Tortona si staccherà dalla ferrovia dello Stato presso la stazione di Novi, ed entrerà a Tortona nella stazione comune colla linea principale.

Digitized by Google

La concessione non potrà essere duratura più di 90 anni, e sarà fatta a quella Compagnia che, accettando tutte le altre prescrizioni del Capitolato, la limitasse ad un periodo più breve, con facoltà nel Governo di riscattarla dopo 30 anni.

Lo Stato si obbliga di non accordare alcun' altra concessione nè per linee di strade ferrate che unissero due punti della linea concessa, nè per linee che da un punto della strada ferrata dello Stato mettessero capo sulla linea medesima, ad eccezione di una linea che, staccandosi da un punto qualunque della ferrovia fra Tortona e Voghera, volgesse a Valenza, per la quale il Governo si riserva, dopo 20 anni, la facoltà di accordare una distinta concessione, salvo però sempre il diritto di preferenza alla Concessionaria.

Lo Stato garantisce alla Compagnia cui sarebbe accordata la concessione della linea Alessandria-Stradella, il prolungamento a suo tempo della ferrovia da Stradella al confine Piacentino nella direzione di Castel S. Giovanni, e le concede altresì l' assoluto privilegio esclusivo per la linea da Casteggio al Po, purchè la Società si determini ad eseguirla nel periodo di quattro anni. Meno queste eccezioni, lo Stato si riserva la facoltà di accordare nuove concessioni in prolungamento o diramazione della presente, salvo il diritto di prelazione alla Concessionaria.

Lo Stato concede alla Compagnia l' uso delle stazioni di Alessandria e Novi limitatamente ai viaggiatori e merci, nonchè la facoltà di percorrere coi suoi convogli il tronco di strada ferrata di sua proprietà tra la stazione di Alessandria e la congiunzione della linea di Tortona, mediante il pagamento del 25 per cento sul prodotto lordo relativo.

Non essendo stata presentata alcuna offerta per la concessione complessiva di Stradella e di Acqui, questa ultima veniva accordata alla Casa bancaria Bolmida colla Legge 14 giugno 1856, N. 1695, di cui la *Nota* **109**, e per quella da Alessandria per Stradella al confine Sardo (chilom. 64), colla diramazione da Tortona a Novi (chilom. 19), si costituiva una Società anonima con Atto 3 ottobre 1855, rogiti Credazzi, di Voghera.

In quel torno di tempo, con un Capitolato pubblicato nel N. 221 dell'anno 1856 della Gazzetta di Parma, foglio ufficiale di quel Ducato, si apriva il concorso per la concessione di un tronco di ferrovia che, partendo dalla Centrale Italiana a Piacenza e passando a circa 420 metri a settentrione del forte di S. Antonio, si dirigesse a Castel S. Giovanni, e di là al Rivo Bardoneggia, in allora confine col Piemonte, per congiungersi colla ferrovia Sarda alla volta di Stradella.

La Società delle ferrovie Lombardo-Venete e dell' Italia Centrale avendo fatto valere il suo diritto di essere consultata se intendeva esercitare la prelazione a termini della sua Concessione 17 marzo 1856, il Governo Parmense le accordò per pronunziarsi un termine di tre settimane, rifiutando poscia la proroga che di questo termine era stata chiesta dal Consiglio d'Amministrazione di Vienna con deliberazione 20 aprile 1857 fino al giorno 5 giugno, onde potere consultare in proposito l'Assemblea generale degli Azionisti; e con lettera del maggio 1857 prevenne il Consiglio d'Amministrazione di Vienna di avere concesso quel tronco ad una Società che aveva fatto migliori offerte. Questa Società si intitolava: **Società anonima per la strada ferrata da Piacenza a Stradella e confine Sardo,** e si è costituita con Atto 6 luglio 1857, rogiti Guastoni di Piacenza.

Avvenuta l' annessione dell' ex Ducato di Piacenza agli Stati Sardi, ebbe luogo pur anche la fusione delle due Società, autorizzata con R. Decreto 26 giugno 1858, e ne furono compilati gli Statuti, approvati coll'altro R. Decreto 23 dicembre

Digitized by Google

1859, in forza del quale la Società riunita assunse il nome di **Società anonima per le strade ferrate da Alessandria e Novi a Stradella, e da Piacenza al confine Sardo per Castel S. Giovanni,** il cui capitale sociale fu costituito in Lire 17,850,000, diviso in 35700 azioni di L. 500 ciascuna, delle quali le 22000 emesse dalla Società di Stradella costituiscono una prima serie, e le 13700 della Società di Piacenza costituiscono la seconda.

La denominazione data alla Società dagli Statuti tuttora vigenti prova ad evidenza l'errore occorso nel testo dell' edizione ufficiale della Legge 14 maggio 1865, N. 2279, dove, all'art. 1.° del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864, è detto che: « la cessione fatta dallo Stato comprende ecc.: »

« 3.° la linea da Novi ad Alessandria e Piacenza, »

errore che si fa palese anche da ciò che il tratto Novi-Alessandria è compreso nella linea Torino-Genova già menzionata all'alinea 1.° di quell'articolo; e che, ammettendo quella dizione, non figurerebbe nella cessione la tratta Novi-Tortona.

Con Decreto 12 luglio 1859, N. 3535, S. A. R. il Principe Eugenio di Savoia Carignano, in virtù dei poteri straordinari conferitigli colla Legge 25 aprile 1859, approvava un contratto di quella medesima data, stipulato fra i Ministeri dei Lavori Pubblici e delle Finanze, ed i Signori Barone Alessandro Casana e Cav. Pietro Spurgazzi, Rappresentanti la Società della strada ferrata da Alessandria e da Novi a Stradella e Piacenza; col quale, in forza delle facoltà accordate al Consiglio di Amministrazione della Società stessa con deliberazione 27 aprile dall'Adunanza generale degli Azionisti, la Società concessionaria della strada ferrata da Alessandria e Novi a Stradella e Piacenza cedeva definitivamente allo Stato, per tutta la durata della sua concessione, l'esercizio dell'intera linea suddetta, compresa la diramazione da Tortona a Novi.

Questa cessione doveva avere principio dal 1.° luglio, e, per ciò che riguardava i tronchi da Stradella a S. Nicolò e da S. Nicolò a Piacenza, subito che fossero stati compiuti.

Finchè il prodotto lordo della linea starà al disotto di annue L. 20,000 per chilometro, il correspettivo dell'esercizio da pagarsi dalla Società allo Stato sarà del 50 per cento del prodotto lordo; oltrepassando tal limite, l'eccedenza sarà divisa nella proporzione di 55 per cento alla Società e di 45 per cento allo Stato, fermo sempre il 50 per cento sulle prime 20,000 lire.

Col medesimo contratto il Governo, per mettere la Società in situazione di poter ultimare la linea fino a Piacenza, come pure per favorire, per quanto possibile, l'unione delle strade ferrate e gli interessi del commercio e del credito pubblico, si obbligava ad acquistare quelle azioni della ferrovia di Stradella e di Piacenza che i suoi detentori si determinassero di cedergli contro una rendita 5 0/0 del Debito Pubblico di creazione 12 e 16 giugno 1849, con decorrenza dal 1°. luglio 1859 per quelle liberate, calcolando la rendita al pari, cioè 100 per 5, e ciascuna azione al valore di L. 490; e, per quelle non liberate, la rendita di Debito Pubblico sarebbe decorsa dal 1.° luglio 1859, per la parte corrispondente ai decimi stati versati a tale epoca, e dai giorni dei relativi versamenti per la parte corrispondente ai decimi che venissero versati dopo il 1.° luglio.

Nel caso che la cessione delle azioni allo Stato non fosse fatta per l' integrale quantità, per coloro che continueranno a possederne rimarrà fermo il disposto nella prima parte del contratto relativa alla sola cessione dell'esercizio, ed i medesimi fruiranno degli interessi e dividendi risultanti dalla parte rispettivamente ad essi devoluta, cioè gli Azionisti della prima serie avranno diritto al dividendo sul prodotto dell'esercizio, e quelli della seconda serie percepiranno gli interessi

Digitized by Google

sin dopo terminata la costruzione della strada, senza aver diritto peraltro d'ingerirsi in alcuna guisa nell'amministrazione della medesima.

La cessione delle azioni allo Stato avvenendo invece nell'intero loro quantitativo, lo Stato diverrà assoluto ed immediato proprietario della strada con tutti i suoi annessi e connessi, e subentrerà alla Società nei contratti da essa stipulati per la costruzione della strada fino a S. Nicolò e negli obbligli risultanti dall'Atto di fusione delle due Società di Stradella e Piacenza pel compimento della ferrovia fino a quest'ultima città.

Qualora il capitale non fosse sufficiente per compire la costruzione sino a Piacenza e che non tutte le azioni fossero state riscattate dallo Stato, la maggiore spesa sarà ripartita proporzionalmente fra lo Stato e gli Azionisti restanti, mediante competente ritenuta sul prodotto netto della ferrovia medesima.

La Società garantiva allo Stato che il numero delle azioni ascendeva a 35700, delle quali 32275 collocate e 3425 ancora in portafoglio e che saranno parimenti consegnate al Governo.

Con Notificanza del Ministero delle Finanze 4 ottobre 1859, risultando essere state depositate 29825 azioni, delle quali 20597 di 1.ª serie e 9928 di 2.ª, ed essendo quindi superati i 3/5 del totale delle 32275 azioni, si dichiarò valido il contratto di cessione e si diffidarono i detentori delle altre azioni a presentarle entro un mese per essere riconosciute e confrontate coi registri a matrice.

Coll' articolo 17 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865 il Governo si è assunto il riscatto di queste azioni.

Alla data della cessione delle ferrovie dello Stato all'Alta Italia (1.° giugno 1865), sulle azioni	35700
lo Stato ne aveva riscattate	33806
Rimanevano dunque in mano di terzi . . . . . azioni	1894
Successivamente e fino al 17 novembre 1875 la Società dell'Alta Italia ne acquistò altre	220
per cui ne rimangono ancora oggidì in mani estranee	1674.

È però da notarsi che, per deliberazione 4 aprile 1871 del Consiglio d'Amministrazione, le azioni comperate dalla Società posteriormente al 1.° giugno 1865 figurano come se fossero ancora in mano di terzi, sussistendo sempre l' obbligo nel Governo di riscattarle e di rimborsare la Società degli interessi e dividendi da essa pagati dal 1865 in poi.

E siccome il servizio degli interessi e dividendi sulle dette 1894 azioni non riscattate dal Governo continuò ad essere fatto dalla Società dell' Alta Italia, così questa, fra i quesiti che erano stati sottoposti agli arbitri coll'Atto di compromesso 16 ottobre 1874 (*Vedi pag. 278*), propose al N. X il seguente:

« Se il Governo debba o no rifondere alla Società dell'Alta Italia quanto questa « ha pagato per interessi e dividendi dal 1865 in avanti e pagherà sino allo « scioglimento delle Società ferroviarie di Cuneo e Stradella sulle azioni delle « Società stesse, che all'epoca della Convenzione 30 giugno 1864, approvata con « Legge del 14 maggio 1865, non erano ancora riscattate in relazione all'art. 17 « della Convenzione; ed, in via meramente subordinata, se debba o no essere as- « segnata alla Società dell' Alta Italia una indennità corrispondente al non effet- « tuato riscatto di dette azioni, e se questa indennità abbia ad essere in ogni « caso non minore del prezzo di riscatto di dette azioni stabilito nelle Leggi dei « giorni 12 e 18 luglio 1859, N.i 3535 e 3540, coi relativi interessi dall' epoca « della cessione delle linee dello Stato sino al pagamento di detto prezzo. »

Digitized by Google

La Rappresentanza della Società di Alessandria-Piacenza è sostenuta dal Segretario C. Masi, con sede in Torino, Via Santa Teresa, 18, e ad essa l'Alta Italia dà conto della relativa gestione.

(**102**) Torino-Cuneo-Saluzzo. Con Scrittura 5 gennaio 1846 i Signori Marchese Stanislao Cordero di Pamparato ed altri contrassero una Società per promuovere la costruzione di una strada ferrata, la quale, ove venga autorizzata, partendo dal tronco di quella principale di Genova al di là della destra sponda del Po, passerebbe per Carmagnola e Racconigi.

Con Legge 9 luglio 1850, N. 1060, fu accettata l'offerta 5 marzo precedente fatta per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Savigliano a Torino dai Signori Marchese S. di Pamparato ed altri, tanto in nome proprio che in quello della Società anonima da essi rappresentata.

Questa strada, partendo dalla stazione di Trofarello, doveva passare per Racconigi e Carmagnola ed avere stazione propria a Torino, con binario indipendente.

La stazione di Savigliano doveva essere collocata in modo da offrire la maggiore comodità per la sua prosecuzione verso Cuneo e Mondovì.

Il tratto da Savigliano a Trofarello doveva essere costrutto a doppio binario.

Pel transito da Trofarello a Torino sulla linea dello Stato si obbligava la Società a pagare a quest'ultimo quattro decimi e mezzo dei diritti portati dalle tariffe da essa adottate.

Qualora il Governo accordasse nuove concessioni di ferrovie in diramazione o prolungamento di quella di Savigliano, i Concessionari non potevano opporsi, e dovevano anzi operare colle proprie locomotive il trasporto dei loro carri unitamente ai suoi convogli, mediante il pagamento di compensi da stabilirsi d'accordo od, in caso di dissenso, da determinarsi dal Governo (*Vedi Nota* **204**).

La Società non aveva alcun diritto ad indennità per altre strade ferrate che si stabilissero in linee parallele, purchè alla distanza di quattro chilometri.

I nuovi Concessionari erano tenuti a rimborsare a quelli ai quali era stata accordata la concessione precedente tutte le spese da essi sostenute.

Qualora, dopo quindici anni, il prodotto netto avesse ecceduto il 10 per cento, il Governo aveva diritto di disporre della metà di questo maggior prodotto.

La concessione era fatta per la durata di ottant'anni dal giorno dell'emanazione della Legge di concessione, ma il Governo si riservava il diritto di riscattarla dopo trent'anni.

Il Ministero dell'Interno invitò i Comuni a concorrere nelle spese della costruzione di questa ferrovia, ed a tale invito parecchi di essi corrisposero, e fra questi il Comune di Cuneo, che, con deliberazione 18 dicembre 1851, approvata con R. Decreto 24 dello stesso mese, si assunse di sottoscrivere per 2000 azioni da L. 500 della Società della strada ferrata di Savigliano pel prolungamento della medesima fino a Cuneo, e di far costruire a proprie spese lo scalo coi relativi magazzini e rimesse per la stazione di Cuneo.

Con Legge 5 maggio 1852, N. 1365, venne approvata la Convenzione 22 febbraio precedente, stipulata tra il Ministro dei Lavori Pubblici e la Società della strada ferrata da Torino a Savigliano, legalmente rappresentata dal suo Consiglio d'Amministrazione, e coll'intervento dei delegati del Municipio di Cuneo, Avvocato Brunet Carlo ed Avvocato Castellani Giacinto, colla quale Convenzione, vista la deliberazione dell'Adunanza generale 5 gennaio della Società della strada ferrata di Savigliano, viene concesso il prolungamento della strada fino alla città di

Digitized by Google

Cuneo, avendo a ciò aderito i delegati del Municipio, ai quali, in seguito a Scrittura 10 giugno 1850, apparteneva la concessione preliminare del detto tronco di strada.

La durata di questa concessione è fissata ad anni novantanove a datare dalla Legge precedente del 9 luglio 1850, con facoltà nel Governo di riscatto entro il periodo stabilito in detta Legge.

Colla successiva Legge 6 febbraio 1855, N. 531, la medesima Società che, in forza delle Leggi 9 luglio 1850 e 5 maggio 1852, rimase concessionaria della precedente ferrovia, fu autorizzata a costruire ed esercitare un tronco di strada ferrata che, in diramazione di quella di Savigliano, metta alla città di Saluzzo, da eseguirsi secondo il tracciato e profilo longitudinale di cui nel piano di massima 1.° febbraio 1854 dell'Ingegnere Capo Spurgazzi, e vincolata ai patti e condizioni del Capitolato 5 dicembre 1854 convenuto tra il Ministro dei Lavori Pubblici ed i Rappresentanti della Società Concessionaria della strada ferrata da Torino a Cuneo, a ciò specialmente autorizzati in Adunanza generale degli Azionisti del 22 giugno 1854.

La durata della concessione ed il termine pel riscatto furono parificati a quelli della Legge 5 maggio 1852 per la linea Torino-Cuneo.

Con R. Decreto 18 luglio 1859, N. 3540, S. A. R. il Principe Eugenio di Savoia Carignano, in virtù dei poteri ad esso conferiti colla Legge 25 aprile 1859, approvava il contratto che, in seguito a deliberazione 25 marzo precedente della Assemblea generale delle ferrovie da Cuneo a Torino ed a Saluzzo, era stato stipulato il 17 luglio 1859 tra i RR. Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici ed i Signori Giovanni Battista Barberis, Conte Giovanni Brondelli, Conte Felice Rignon, Cav. Vincenzo Bolmida, componenti il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia suddetta, e i Signori Cav. Camillo Incisa di S. Stefano e Giovanni Miretti, tutti delegati dall'Assemblea generale tenutasi il 16 luglio precedente, mediante il quale contratto:

a) la Società concessionaria delle strade ferrate da Torino a Cuneo e da Savigliano a Saluzzo cede all' Amministrazione dello Stato, fino al termine della concessione, che scade ai 9 luglio 1949, l'esercizio delle due linee suddette.

Il correspettivo da pagarsi dalla Società allo Stato per tale esercizio sarà di L. 8,000 per chilometro, ossia, pei complessivi chilometri 103, L. 824,000, finchè il reddito lordo arrivi a L. 16,000 per chilometro. Eccedendo il qual limite, il di più sarà diviso per metà fra lo Stato e la Società fino alle L. 18,000, ed oltre quel limite la eccedenza sarà divisa, in ragione del 55 per cento alla Società e del 45 per cento allo Stato.

In compenso, lo Stato esonera la Società dal pagamento del pedaggio pel percorso fra Trofarello e Torino e dal canone per l'uso della stazione di Torino;

b) il Governo si vincola ad acquistare quelle azioni della Società che i loro detentori si determineranno a cedergli col correspettivo di rendita 5 0/0 del Debito Pubblico di creazione dei 12 e 16 giugno 1849, valutando la rendita al pari, cioè a 100 lire di capitale per 5 di rendita, e le azioni al valore di L. 440 ciascuna; e ciò nei modi seguenti:

I. Verificandosi la opzione per il totale numero delle azioni stato garantito, tassativamente di ventiduemila, il Governo si obbliga (oltre al cambio di esse con cartelle del Debito Pubblico da effettuarsi nel modo superiormente indicato):

1.° di servire le obbligazioni della Società che importano la somma di L. 490,488. 58 annue sino alla fine dell' anno 1916 e si riducono a sole L. 258,044. 57 dall' anno 1916 fino a tutto l' anno 1948, termine questo che precede di sei mesi quello dell'espiro della concessione;

Digitized by Google

2.° di estinguere il debito oscillante della Società in L. 987,000 consistente in cambiali scontate, e quello di L. 89,000 verso creditori diversi per conti correnti, rimanendo tutti gli altri debiti a carico della Società.

II. Se l'opzione non fosse generale, ma superasse i 3/5 del numero totale delle azioni, i possessori di azioni non iscambiate continueranno a fruire dei diritti ed obblighi di Azionisti proporzionatamente al numero di esse, e tanto lo Stato quanto ogni altro Azionista avrà nell'Assemblea generale un numero di voti proporzionato alle azioni da esso possedute, al quale effetto s'intende derogato al disposto dall'art. 27 dello Statuto sociale.

In questo caso il Governo preleverà sul prodotto lordo, oltre la quota riservatagli per l'esercizio, anche quella necessaria al servizio delle obbligazioni, nonchè il fondo di ammortizzazione delle azioni.

III. Finalmente, se il cambio delle azioni in rendita non raggiungesse i 3/5 del numero totale delle 22000 azioni emesse, il contratto si limiterà alla semplice cessione dell' esercizio, rimanendo a carico della Società di servire a tutti i pesi sociali, ed essa distribuirà come dividendo quella parte che rimanesse dopo estinti i debiti oscillanti e quello di L. 89,000 di cui sopra;

c) La Società cede e vende al Governo le officine di Savigliano state da essa costrutte per deliberazione del proprio Consiglio d'Amministrazione sotto la direzione dell'Ingegnere Luigi Ruva, insieme alle macchine ed utensili destinati alle grandi riparazioni ed alla costruzione, nonchè i materiali provvisti, pel prezzo che sarà determinato a mezzo di perizia dai Signori Ingegneri Biglia e Ruva suddetto.

Questo prezzo sarà pagato alla Società in rendita al 90 per cento ed impiegato all'estinzione dei seguenti debiti:

di L. 987,000, debito oscillante,

di L. 89,000, creditori diversi, conti correnti ecc.,

in quanto l'opzione delle azioni non avesse avuto luogo per intiero, nel qual caso, come è detto di sopra, questi due pagamenti incomberanno al Governo.

L'eccedente sarà impiegato nel pagamento delle obbligazioni a cominciare dal 1.° gennaio 1860, le annualità precedenti, fino e compresa quella il cui pagamento fu aperto il 1.° luglio 1859, andando a carico della Società attuale, per modo che gli Azionisti non abbiano mai nulla a percepire sul detto prezzo.

Questo prezzo fu determinato in L. 1,692,600. 23, così approvato con R. Decreto 18 dicembre 1859, N. 3827, che ne stanziava il pagamento mediante iscrizione nel registro del Debito Pubblico di una rendita di L. 76,167, con decorrenza dal 1.° luglio 1859.

Come risulta dalla Notificanza del Ministero delle Finanze in data 4 ottobre 1859 e dai RR. Decreti 23 dicembre 1859, N. 3821, e 18 marzo 1860, N. 4109, le azioni concambiate furono 21700; per cui, avendo l'opzione superato i 3/5 ma non raggiunto il totale delle 22000 azioni, il Governo era obbligato a provvedere al servizio delle obbligazioni di Cuneo soltanto nel modo indicato precedentemente al § II.°

Ed infatti col sovracitato R. Decreto 23 dicembre 1859, N. 3821, dispose che, pel servizio degli interessi 5 per cento sopra N. 10920 obbligazioni del valore nominale di L. 400 ciascuna, rappresentanti un valore capitale di L. 4,368,000, e le N. 15982 obbligazioni 3 per cento del valor nominale di L. 500, rappresentanti la somma capitale di L. 7,991,000, sia fatta un'assegnazione annua da prelevarsi dal Ministero dei Lavori Pubblici sul prodotto lordo dell' esercizio della ferrovia, dopo dedotta la quota riservata al Governo per l'esercizio.

Colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, il Governo, insieme alle altre ferrovie

Digitized by Google

dello Stato, cedette alla Società dell'Alta Italia anche la linea da Torino a Cuneo e Saluzzo, e, all'art. 17 del relativo Capitolato, dichiarò di assumersi il « servizio « delle obbligazioni di detta ferrovia. » Esso però ritenne che, assumendo il servizio di quelle obbligazioni, lo Stato non avesse assunto anche l'onere di servirle coi propri fondi, e che perciò le somme semestrali necessarie al pagamento degli interessi e al riscatto delle obbligazioni estratte dovessero prelevarsi dal prodotto netto della linea; ed invitava quindi la Società dell'Alta Italia a fornire all'Amministrazione del Debito Pubblico i fondi occorrenti pel servizio di dette obbligazioni.

Sul rifiuto dell'Alta Italia, la questione venne portata davanti agli arbitri in conformità al disposto dal Capitolato anzidetto; e questi, nominati nelle persone del Comm. Saverio Vegezzi ed Avv. Paolo Massa, decisero colla sentenza 31 dicembre 1868, pubblicata il 4 gennaio 1869, pei motivi nella medesima sviluppati:

« Non essere tenuta la Società ferroviaria dell'Alta Italia a fornire al Go-
« verno le somme occorrenti al servizio delle obbligazioni della Società della
« ferrovia di Cuneo-Saluzzo, ed in conseguenza doversi assolvere la Società stessa
« dalle domande dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici riguardanti il servizio
« di dette obbligazioni assuntosi dal Governo. »

Per effetto della quale sentenza, colla Legge 5 maggio 1870, N. 5632, venne ordinata l'inclusione nel gran Libro del Debito Pubblico dei debiti contratti dalla già Società anonima per la strada ferrata da Torino a Cuneo e Saluzzo, i quali a partire dal 1.° luglio 1865 trovavansi ridotti ed accertati nella complessiva somma capitale nominale di L. 12,145,000, rappresentata da 10680 obbligazioni di prima emissione da L. 400 ciascuna, e da N. 15746 obbligazioni di seconda emissione da L. 500 ciascuna.

Per ciò poi che concerne le azioni, il servizio degli interessi e dividendi sulle 300 azioni non riscattate dal Governo avendo continuato ad essere fatto dalla Società dell'Alta Italia, ad onta delle formali stipulazioni del surriferito art. 17 del Capitolato annesso alla Legge del 14 maggio 1865, la Società, fra i quesiti che erano stati sottoposti agli arbitri coll'Atto di compromesso 16 ottobre 1874 (*Vedi pag. 278*), propose anche per le azioni della linea Torino-Cuneo-Saluzzo l'identico quesito che per quelle della linea Alessandria-Piacenza, come fu riferito superiormente alla *Nota* **101**.

È da notarsi che, delle 300 azioni che all'atto della cessione delle ferrovie dello Stato all'Alta Italia (1.° giugno 1865) rimanevano in mano di terzi, la Società ne acquistò fino al 17 novembre 1875 altre 157; per cui oggidì ne rimangono in mani estranee soltanto 140, le quali, a quanto credesi, sono concentrate in un solo Azionista, il che peraltro non impedisce che la Società sussista con Ufficio proprio in Torino e con legale rappresentanza.

Per deliberazione 4 aprile 1871 del Consiglio d'Amministrazione, le azioni comperate dalla Società posteriormente al 1.° giugno 1865 figurano come se fossero ancora in mano di terzi, sussistendo sempre l'obbligo nel Governo di riscattarle a conto proprio e rimborsarne l'Alta Italia.

La sede della Società esiste in Torino, via S. Teresa, 18, ed essa è rappresentata dal Segretario C. Masi. A questa Società l'Alta Italia rende conto della gestione da essa sostenuta.

(103) Lago di Garda (1). Nell'ottobre 1827 venne attivato il primo servizio di navigazione a

(1) Questa Nota fu gentilmente comunicata dal Cav. Gelmi, Capo Traffico della IV.ª Divisione.

Digitized by Google

vapore mediante il piroscafo in legno, costrutto a Desenzano, denominato **Rainieri.** Esso era fornito di due macchine della forza di 28 cavalli vapore nominali e della portata di circa 600 quintali.

Proprietaria di detto battello a vapore era la **Società Milanese di Navigazione,** la stessa che aveva attivato un servizio di vapori anche sul Lago di Como.

Questo battello faceva il servizio da Riva di Trento, percorrendo alternativamente la sponda Bresciana e la Veronese, ed impiegava nella percorrenza, scali compresi, ore 6 per la prima, ed ore 5 per la seconda. Questa navigazione continuò fino a tutto il 1833.

Nel 1830, una Società di speditori di vari paesi limitrofi al lago, possedendo una grossa barca da trasporto della portata di circa 450 quintali, immaginarono di applicare alla medesima un meccanismo mosso da 8 cavalli che lavoravano sulla coperta, aumentandone così la portata fino a circa 900 quintali, e potendo navigare anche senza vento o con vento contrario.

Tale nave venne denominata l'**Amico a prova,** e volgarmente **Manubrio.**

Il servizio di detta barca era saltuario fra Torbole, Desenzano e Lazise, e solo qualche volta toccava Riva.

Col lago tranquillo l'Amico a prova percorreva 4 miglia all'ora al massimo a carico completo; col lago agitato non eravi più norma.

Oltre alla forza dei cavalli, essendo il legno armato di vele, approfittava bene spesso del vento favorevole.

Nel 1831 e fino a tutto il 1833, il Direttore della Società degli speditori Francesco Montagna assunse in appalto dalla Società Milanese il piroscafo Rainieri, e durante tale periodo di tempo l'Amico a prova venne utilizzato come semplice barca a vela.

Nel 1834 la stessa Società Milanese fece costruire nel cantiere di Salò un altro battello a vapore pure in legno con una macchina della forza di 14 cavalli nominali, denominato come l'altro **Rainieri** e della portata di appena 400 quintali. Il primo Rainieri venne intanto posto fuori di servizio e disfatto.

La velocità del secondo battello non era punto superiore a quella del primo.

Nello stesso anno 1834 la Società degli speditori pose nuovamente in viaggio l'Amico a prova, che continuò fino al 1838, in cui venne distrutto. Durante questo periodo la Società Milanese continuò pure la navigazione col nuovo Rainieri, e la protrasse fino al 1849, nel qual anno anche questo ultimo vapore venne distrutto.

Nell'ottobre 1844 si costituì una Società sotto il titolo di **Società Benacense,** la quale fece costruire un battello a vapore in ferro dalla Casa Escher Wyss e C. di Zurigo della forza di 40 cavalli, al quale fu dato il nome di **Benaco.** Esso aveva la portata di 500 quintali circa.

Nel 1848 il Benaco venne ceduto al Governo Austriaco, il quale continuò il servizio col medesimo fino al 1859, nella qual epoca i Corpi Franchi Italiani da Salò gli lanciarono contro una bomba che, scoppiando nella sottocoperta, lo ridusse in tale condizione che, giunto a stento nei pressi di S. Vigilio, affondò.

Nel 1849 la stessa Società Benacense aveva data ordinazione alla medesima Casa di Zurigo d'un piroscafo in ferro della forza di 50 cavalli, e, prima che fosse ultimato, lo cedette pure al Governo Austriaco, il quale lo denominò **Franz Joseph,** e che trovasi tuttora in navigazione sotto il nome di **Principe Oddone.**

Nel 1871 venne lasciato l'uso di questo battello alla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Nel 1853 ne venne costrutto in Peschiera, per conto del Governo Austriaco, uno

Digitized by Google

della forza di 100 cavalli, col nome **Hess**, il quale fu ceduto nel 1866 al Governo Italiano, cambiandogli il nome in quello di **S. Marco**; e nel 1872 venne anche questo piroscafo conceduto alla Società dell'Alta Italia.

Nel 1862 venne dal Lago Maggiore trasportato su quello di Garda il Verbano, cambiando il nome in **Benaco**, e fu destinato ai viaggi fra Desenzano e Limone. Esso nel 1864 fu ceduto alla Società delle ferrovie.

Nel 1866 il piroscafo Benaco, mentre trasportava viveri pei volontari Garibaldini che si trovavano a Gargnano, venne incrociato da due cannoniere Austriache, che lo rovinarono in modo che fu abbandonato all'àncora; per cui gli Austriaci, di notte, rimorchiato con una cannoniera, lo condussero a Peschiera come preda di guerra.

La Società ferroviaria dell'Alta Italia acquistò poi il Benaco dal Governo Austriaco, e, riparatolo, lo ripose in servizio.

Nel 1866 veniva pure ricostrutto a Desenzano, per cura della Società dell'Alta Italia, altro piroscafo col nome di **Sermione**, già esistente sul Lago Maggiore col nome di Elvezia e un tempo Radetzki, della forza di 100 cavalli; dimodochè i quattro piroscafi attualmente esistenti sul lago di Garda, cioè: **Sermione, S. Marco, Principe Oddone** e **Benaco**, fanno il servizio per conto della Società delle ferrovie dell'Alta Italia.

Nel 1866 l'Austria consegnava pure all'Italia cinque cannoniere in legno con sistema ad elice, della forza di 100 cavalli, che nel 1872 vennero distrutte perchè fracide, conservando sempre il Governo Italiano quattro cannoniere che si trovano nell'Arsenale di Peschiera.

(104) Torino-Ticino. Con Legge 11 luglio 1852, N. 1411, veniva approvata la costituzione di una Società anonima, alla quale era concessa la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata in partenza da Torino e facente capo a Novara per Chivasso, Livorno, Saluggia, Santhià, S. Germano e Vercelli, accordando alla medesima l'uso della stazione che il Governo progettava di far costruire a Novara per la strada da Alessandria al Lago Maggiore, nonchè la facoltà di percorrere coi suoi convogli, a determinati patti e verso pagamento di corrispondente pedaggio, la strada ferrata da Novara al Lago Maggiore, sia che questa fosse per essere costrutta per conto dell'Amministrazione dello Stato, sia che venisse concessa ad una Società (*Vedi Nota* **99**); e ritenuto che, qualora occorresse una linea di congiunzione fra la stazione a Torino della strada ferrata dello Stato (Genova-Alessandria-Torino) e quella della linea in discorso essa verrebbe costrutta a spese comuni fra la Società della strada di Novara ed il Governo.

Qualora fosse convenuto col Governo Austriaco che la congiunzione delle strade ferrate Sarde colle Lombarde avesse luogo a Buffalora od in altro sito dove la Società della ferrovia di Novara avesse la convenienza di accedere con tronco apposito, essa rimaneva fino da quel momento autorizzata a prolungare la propria linea da Novara al confine.

Pel caso venisse costituita una Società per la costruzione di una ferrovia che, partendo dalla città di Ivrea, metta capo a quella da Torino a Novara in un punto compreso fra Chivasso e Livorno, la Società di Novara si obbligava a costruire nove chilometri di quella ferrovia, salvi i relativi compensi (*Vedi Nota* **111**).

E qualora una Società regolarmente costituita ottenesse la concessione di una ferrovia che andasse direttamente da Mortara a Vercelli, oppure da Casale o da Valenza a Vercelli, la Società era obbligata di concederle l'accesso alla sua sta-

Digitized by Google

zione di Vercelli, previ i patti e le condizioni da stipularsi d'accordo fra le due Società o, in caso di dissenso, da stabilirsi dal Governo (*Vedi Nota* **105**).

Il Governo concedeva alla Società alcune facilitazioni per l'introduzione dall'estero dei ferri e delle macchine.

Tale concessione era fatta pel periodo di 99 anni, con facoltà nel Governo di riscatto dopo 30 anni, ma ritenuto che la Società non potesse elevare reclami o pretese qualora il Governo accordasse nuove concessioni di strade ferrate in diramazione o prolungamento di quella di cui si trattava, purchè non ne derivasse ostacolo al suo esercizio, nè le fosse questa cagione di spesa alcuna.

Della esecuzione dei lavori era incaricato il Signor Brassey Tommaso, sulle norme del relativo Capitolato d'appalto.

Qualora il prodotto netto della strada, calcolato sul reddito medio di un triennio, avesse ecceduto il 10 per cento, l'eccedenza avrebbe dovuto essere versata nelle casse dello Stato con destinazione alla costruzione del secondo binario.

Il fondo sociale della Società era fissato in 16 milioni di lire, diviso in 32000 azioni da L. 500 l'una, ripartite come segue:

1.° 1/4 all'appaltatore in pagamento di parte dei lavori;

2.° 1/4 al pubblico per mezzo di sottoscrizioni;

3.° 1/2 a carico dello Stato, col concorso delle Divisioni, Provincie, Comuni ed altri Corpi morali interessati, autorizzati a contrarre all'uopo i prestiti occorrenti.

Una parte di questa metà poteva anche essere ceduta ai privati qualora fosse esaurito il quarto riservato al pubblico.

La Società era regolata dallo Statuto colla medesima Legge approvato.

Questa Società assunse il nome di **Società di Novara.**

Incaricata dal Consiglio Comunale di Torino un'apposita Commissione di riferire intorno alla località da prescegliersi per lo scalo in Torino di questa ferrovia, essa, vista l'opposizione che aveva suscitato quella di Valdocco, che era stata preferita dal Governo sulla proposta della Società concessionaria, dichiarò che gli unici pregi di Valdocco erano di potervi stabilire, colla minore spesa possibile, uno scalo che presentasse facilità per mettersi col tempo in comunicazione con quello di Genova e di Francia, ma che, nè per vicinanza al centro della Capitale, nè per salubrità di posizione, nè per affluenza di popolazione, esso meritava la preferenza. E, dopo aver esaminato le altre località proposte: di Vanchiglia, di Porta Palazzo, della Polveriera e di Porta Susa, conchiudeva che « il « solo locale che offriva tutti i vantaggi, tanto per la città di Torino quanto pel « Governo, per la Società e pei viaggiatori, si era quello della Cittadella, » dove infatti la stazione venne costrutta in seguito a R. Decreto 9 giugno 1853, N. 1546, e dove, a parere della Commissione, si avrebbe potuto col tempo trasportare anche lo scalo di Genova.

Col 7 maggio 1853, in seguito a R. Decreto 21 aprile precedente, N. 1504, furono chiusi i registri di sottoscrizione delle azioni che erano stati aperti nelle Tesorerie Provinciali coll'altro R. Decreto del 30 settembre 1852, N. 1425, e l'Assemblea generale degli Azionisti fu convocata pel 12 giugno successivo in Torino sotto la presidenza del Sindaco di detta città per procedere alla nomina del Consiglio di Amministrazione.

Avendo la Società Chivasso-Ivrea rinunziato al diritto che le spettava, in confronto di quella di Novara, per la concessione superiormente riferita dell'11 luglio 1852, in quanto riguardava la costruzione di 9 chilometri della sua ferrovia, con Convenzione 14 agosto 1856 la Società di Novara si impegnò di assumere l'esercizio e la manutenzione di quella linea, che era tuttora in costruzione, per tutta

Digitized by Google

la durata della concessione, con materiale proprio, verso il correspettivo della metà del prodotto lordo, calcolati in questo i prodotti indiretti; al qual uopo la contabilità di essa linea sarebbe stata sempre tenuta distinta e separata da quella di Novara, salvo il diritto ad un congruo aumento qualora entro il primo quinquennio di esercizio venisse a risultare a danno della Società esercente una perdita eccedente il decimo del correspettivo percetto, aumento che doveva cessare qualora nel secondo quinquennio avesse a risultare che le spese di esercizio e di manutenzione non oltrepassavano il 45 per cento. La Società di Novara si incaricava dei lavori occorrenti alla stazione di Chivasso per l'accesso della linea di Ivrea verso un compenso à forfait di L. 40,000. Le imposte gravanti direttamente la industria dell'esercizio restavano a carico della Società esercente; quelle gravanti la proprietà, a carico della Concessionaria, sulla quale pure avrebbero pesato i danni cagionati da forza maggiore (*Vedi Nota* **111**).

L'esercizio della linea Santhià-Biella venne disimpegnato dalla Società di Novara per privati accordi intervenuti tra essa e la Società concessionaria, accordi che furono poi tradotti in Convenzione formale il 4 gennaio 1863 colla Compagnia Vittorio Emanuele, successa a quella di Novara, come si dirà dettagliatamente alla *Nota* **113**.

Colla Convenzione internazionale di Vienna 19 giugno 1856, alla quale venne data esecuzione col R. Decreto 23 novembre detto anno, N. 1913, fu stipulato tra S. M. il Re di Sardegna e S. M. l'Imperatore d'Austria:

1.° che il Governo Sardo avrebbe fatto costruire una strada ferrata da Novara fino al confine Austriaco presso Buffalora, e viceversa il Governo Austriaco avrebbe fatto costruire, in immediata congiunzione colla stessa, una strada ferrata dal confine presso Buffalora fino a Milano, eseguendosi la congiunzione immediata delle due strade sull'attuale ponte del Ticino presso Buffalora, da adattarsi all'uso comune della strada ferrata e di quella attuale pei carri e pedoni, e ciò a spese comuni da dividersi fra i due Governi e rispettivamente fra le Società concessionarie;

2.° che la stazione di ricambio per l'esercizio delle strade summentovate sarà situata sul territorio Sardo in quel luogo che sarà stabilito d'accordo fra i due Governi, sentite le due Società concessionarie, a carico delle quali staranno le spese in quella proporzione che sarà tra loro stabilita col mezzo di una speciale Convenzione da approvarsi egualmente dai due Governi, e nella quale saranno stabiliti anche i compensi per l'uso della tratta tra il confine dei due Stati e la stazione di ricambio.

La Società di Novara aveva proposto di stabilire questa stazione internazionale in prossimità alla Dogana Sarda di S. Martino, alla distanza di circa 800 metri dalla riva destra del Ticino; ma, sulla osservazione fatta dalla Società delle ferrovie Lombardo-Venete che quella località, trovandosi in trincea e con una pendenza del 7 per mille avrebbe importato una spesa ingente, e per di più i molti sterri da farsi avrebbero reso l'aria insalubre, il Presidente della Compagnia Vittorio Emanuele, la quale, come stiamo per dire, era nel frattempo subentrata a quella di Novara, con lettera 15 aprile 1858 accettava la proposta di collocarla invece presso il villaggio di S. Martino, alla distanza di due chilometri dal ponte.

L'I. R. Ministero del Commercio Austriaco non sollevava eccezioni di massima contro questa località, rimettendo l'esame del progetto e dei dettagli di esso ad una Commissione mista che sarebbe composta, per ciascuno dei due Governi interessati: di un Ispettore del Genio Civile, di due Ufficiali superiori dell'Armata

Digitized by Google

e di Rappresentanti delle Autorità di Polizia, di Finanza, delle Poste e dei Telegrafi (1).

La Commissione mista venne nominata sul cadere del 1858, e ne erano Presidenti, per conto del Governo Austriaco, l'I. R. Consigliere Ministeriale Cavaliere DE GHEGA, e, pel Governo Sardo, l'Ispettore del Genio Civile Comm. NEGRETTI, Direttore della strada ferrata da Torino al Ticino.

La Commissione si raccolse sul sito nel febbraio 1859, coll'intervento anche di S. A. I. l'Arciduca Governatore del Regno Lombardo-Veneto FERDINANDO MASSIMILIANO, ma non pronunziò alcun giudizio, perchè gli eventi del maggio di quell'anno resero inutile il suo mandato.

Con Legge 29 maggio 1853, N. 1537, fu accettata l'offerta dei Signori CARLO PIETRO EUGENIO LAFFITTE ed ALESSANDRO BIXIO ecc., in nome proprio e di altri, di costruire ed esercitare a loro spese, rischio e pericolo una strada ferrata da Modane per Chambéry alla frontiera Francese ed a Ginevra, la quale prenderebbe il nome di **Strada ferrata Vittorio Emanuele**, e ciò secondo le condizioni del Capitolato 20 aprile 1853.

Successive modificazioni a detta Legge furono fatte colla Convenzione 27 aprile 1854, approvata coll'altra Legge 16 luglio stesso anno, N. 16, e colla Convenzione 9 maggio 1856, approvata colla Legge 14 giugno successivo, N. 1681 (*Vedi Note* **106** *e* **210**).

Con Convenzione 26 agosto 1856, stipulata fra il CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE DELLA SOCIETÀ DA TORINO A NOVARA e quello della COMPAGNIA DELLA STRADA FERRATA VITTORIO EMANUELE, ed accettata da quest'ultima il 2 successivo settembre, venne concordata la fusione delle due Società. Questa Convenzione fu approvata dagli Azionisti della Società della ferrovia di Novara in Assemblea generale del 3 ottobre successivo, nella quale fu conferito al Consiglio di Amministrazione della ferrovia di Novara un mandato di fiducia per regolare l'esecuzione della Convenzione medesima.

La deliberazione dell'Assemblea generale venne approvata con R. Decreto 14 aprile 1857, col quale però si dichiarava che il Governo non intendeva di vincolarsi nè di assumere verun impegno relativamente agli ulteriori atti occorrenti ad attuare l'intesa fusione delle due Società, riservandosi, quando venga compiuta la fusione medesima, di imporre alla Compagnia Vittorio Emanuele quelle condizioni che ravviserà convenienti nell'interesse pubblico.

Conseguentemente a tale Decreto è stato concordato un Capitolato d'oneri, firmato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro delle Finanze, Conte CAVOUR, e dal Ministro dei Lavori Pubblici, PALEOCAPA, da una parte, e dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Vittorio Emanuele, CARLO LAFFITTE, dall'altra, e approvato con Legge 15 agosto 1857, N. 2380, mediante il quale:

a) La Compagnia, costituita sotto il titolo **Vittorio Emanuele**, viene riconosciuta concessionaria di una strada di ferro che, partendo dal Rodano (confine degli Stati Sardi verso la Francia), attraversa la Savoia ed il Piemonte e fa capo al Ticino (frontiera Lombarda), e comprendente le sezioni:

1.° dal Rodano, presso Culoz, per Aix-les-Bains a Chambéry,

2.° da Chambéry per Montmélian ed Aiguebelles a Saint Jean de Maurienne,

(1) Con Dispaccio 26 ottobre 1858, N. 3186, il suddetto I. R. Ministero del Commercio Austriaco avvertiva « che motivi di servizio rendono desiderabile che i locali d'ufficio delle Autorità Au- « striache siano separati da quelli delle Autorità Sarde, non per *lungo*, ma bensì per *largo* » (*die Amtslokalitäten der österreichischen Beamten von jenen der sardinischen nicht der Länge sondern der Breite nach zu trennen*).

Digitized by Google

3.° da Saint Jean de Maurienne per Saint Michel a Modane,

4.° da Modane per il tunnel delle Alpi e Bardonnèche a Susa, (1)

5.° da Susa a Torino con raccordamento alla stazione della strada di ferro di Novara,

6.° da Torino per Novara al ponte di Buffalora sul Ticino,

7.° da Ayton per Albertville ad Annecy;

b) Detta Compagnia s'impegna ad eseguire nei termini fissati ed esercitare a sue spese, rischio e pericolo parecchi tronchi sul territorio Savoiardo, ed inoltre:

1.° a concorrere alla costruzione del tronco da Modane a Susa attraverso il tunnel delle Alpi ed esercitarlo, allorchè esso sarà compiuto, alle condizioni da stabilirsi d'accordo tra il Governo e la Società.

Le condizioni speciali relative al tratto Susa-Modane sono riferite nella *Nota* **210**;

2.° ad esercitare il tronco da Susa a Torino tostochè la ferrovia di raccordamento fra la stazione della ferrovia da Novara a Torino, quella della ferrovia dello Stato e la ferrovia di Susa, da compiersi a sue spese, sia aperta all'esercizio, alle condizioni riferite alla *Nota* **106**, rimanendo intanto la strada di Susa esercitata provvisoriamente dal Governo;

3.° ad esercitare il tronco da Torino a Buffalora per Novara;

c) In forza della fusione avvenuta fra la Società Vittorio Emanuele e quella di Novara colla Convenzione 26 agosto 1856, approvata col R. Decreto 14 aprile 1857 superiormente citato, il presente Capitolato servirà esclusivamente di regola tanto per la concessione della ferrovia di Novara, fatta colla Legge 11 luglio 1852, quanto per tutte le linee di diramazione esistenti o in via di costruzione sulla sezione da Torino a Buffalora, nel caso di loro fusione colla Compagnia Vittorio Emanuele, salva approvazione delle relative Convenzioni per parte del Governo, e ritenuto che da queste non abbia a derivare alcun nuovo aggravio od aumento di garanzia allo Stato;

d) La Compagnia Vittorio Emanuele conserva l'uso della stazione di Novara, di proprietà dello Stato, pel servizio della strada ferrata da Alessandria al Lago Maggiore, pagando un pedaggio nelle misure da stabilirsi, nonchè l'obbligo imposto dalla Legge 11 luglio 1852 e superiormente riferito, per ciò che riguarda l'accesso alla stazione di Vercelli nel caso fosse costrutta la strada Mortara-Vercelli (*Vedi Nota* **105**). Le due Amministrazioni conservano il diritto del vicendevole transito sulle linee comuni;

e) La durata della concessione alla Compagnia Vittorio Emanuele è di 99 anni a partire dal 1.° luglio 1856, con facoltà di riscatto da parte del Governo dopo 30 anni, mediante un preavviso di 18 mesi.

Il Governo non potrà fare concessioni di ferrovie che tocchino due punti delle sezioni che formano l'oggetto del presente Capitolato; ma però potrà concedere prolungamenti o diramazioni della ferrovia concessa, purchè non ne derivi ostacolo all'esercizio, danni o spese per la Compagnia, alla quale è riservato il diritto di preferenza.

Alcune eccezioni sono stabilite per linee speciali sul territorio Savoiardo;

f) Lo Stato garantisce alla Compagnia per tutta la durata della concessione un interesse del 4 1/2 per cento sul capitale da essa impiegato per lavori, studi preparatori, organizzazione della Compagnia, spese generali, acquisto di materiale fisso e mobile ecc., e, finalmente, pagamento degli interessi in ragione del 4 1/2 per cento durante l'esecuzione dei lavori.

---

(1) All'atto pratico Susa fu lasciata in disparte, essendosi invece la ferrovia condotta da Bardonnèche a Bussoleno (*Vedi Nota 210*).

Digitized by Google

A questo capitale si aggiungerà:

1.° gli interessi che la Compagnia dovrà pagare durante il periodo dei lavori per i prestiti che essa avesse dovuto contrarre in conformità agli Statuti ed alle condizioni approvate dal Governo;

2.° il prezzo delle 6423 azioni della strada ferrata di Susa cedute dal Governo alla Compagnia con Convenzione del 14 giugno 1856, nonchè il costo di tutte le altre azioni della stessa che la Compagnia comperasse per completare la fusione (*Vedi Nota* **106**);

3.° il costo reale del materiale mobile necessario all' esercizio della ferrovia di Susa;

4.° l' ammontare delle spese che la Compagnia dovrà sopportare per la congiunzione della stazione dello Stato a Torino con quella della ferrovia di Novara, e di quest' ultima colla ferrovia di Susa;

5.° la somma rappresentante il costo reale della ferrovia di Novara che col presente Capitolato viene annessa alla ferrovia Vittorio Emanuele.

La garanzia del minimo d' interesse non obbliga lo Stato che a pagare la differenza in meno tra il prodotto netto della ferrovia e l' ammontare del minimo dell' interesse garantito applicato al capitale determinato nei modi come sopra, e ciò a partire dall'epoca in cui tutte le sezioni comprese nel Capitolato saranno messe in esercizio.

Durante la costruzione gli interessi saranno portati a carico del capitale.

Viceversa, quando il prodotto netto della totalità della rete ecceda il 4 1/2 per cento, lo Stato dovrà essere rimborsato del di più pagato negli anni precedenti.

Se dopo 15 anni il prodotto netto eccedesse il 10 per cento e lo Stato fosse già rimborsato del di più da lui pagato, la metà dell'eccedenza del prodotto sarà versata allo Stato;

g) È accordata per 30 anni la libera importazione di tutti i ferri, materiali, metalli ecc. indispensabili alla costruzione, manutenzione ed esercizio di tutta la rete, ad eccezione del mobiliare delle stazioni, oggetti di vestiario e simili;

h) Gli atti relativi all' acquisto ed espropriazione dei terreni ecc. saranno esenti dal diritto proporzionale di registro, e pagheranno il diritto fisso di Lire una. Gli atti e contratti fatti e da farsi dalla Compagnia Vittorio Emanuele, sia per la sua fusione colla Società della ferrovia di Novara, sia per quella eventuale con altre Società concessionarie di ferrovie di diramazione o prolungamento, saranno soggetti al diritto fisso di Lire sei.

Le disposizioni speciali, contenute nel Capitolato riferibilmente all'esercizio della ferrovia di Susa, sono riferite alla *Nota* **106**, e quelle relative al traforo delle Alpi alla *Nota* **210**.

Avvenuta la cessione della Savoia e del circondario di Nizza alla Francia col Trattato 24 marzo 1860, approvato colla Legge 11 giugno detto anno, il Governo del Re conchiuse coll'Imperatore dei Francesi il 7 maggio 1862 una Convenzione relativa alle strade ferrate internazionali, la quale fu approvata col R. Decreto 18 giugno 1862, N. 662 (*Vedi Nota* **210**).

Intanto il Governo Italiano era entrato nella massima di cedere ad una Società privata le strade di sua proprietà; ma un ostacolo alla realizzazione di tale progetto sussisteva nel fatto delle linee possedute od esercitate dalla Vittorio Emanuele, senza le quali la rete Governativa, non essendo completa, non avrebbe potuto essere ceduta con vantaggio del Governo.

D'altra parte, urgeva allo Stato di provvedere alla sollecita costruzione delle strade ferrate in Calabria e Sicilia, per la cui attivazione alcune altre combinazioni erano riuscite vuote di effetto.

Digitized by Google

Finalmente, conveniva regolarizzare la posizione della Società Vittorio Emanuele, la quale, dopo lo stacco della Savoia dal Piemonte, funzionava mediante due Consigli d'Amministrazione, uno al di qua, l'altro al di là delle Alpi, senza che questa separazione di fatto dell'Amministrazione fosse mai stata riconosciuta dal Governo.

Il Ministero accolse quindi con soddisfazione la proposta della Società Vittorio Emanuele di cedere allo Stato le linee ad essa concesse od appaltate per l'esercizio nell'Alta Italia, e di divenire concessionaria della rete Calabro-Sicula.

La relativa Convenzione, sottoscritta il 9 luglio 1863, fra i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici ed il Cav. Carlo Laffitte, Presidente della Società Vittorio Emanuele, in seguito a delegazione avutane per deliberazione dell'Assemblea generale degli Azionisti 19 maggio 1863, fu approvata colla Legge 25 agosto successivo, N. 1440.

In tale Convenzione si stipulava:

« che la Società anonima concessionaria della strada ferrata Vittorio Ema-
« nuele cedeva in proprietà allo Stato la parte di detta strada situata sul terri-
« torio Italiano da Torino al Ticino, nonchè le 9011 azioni della ferrovia di Susa
« da essa possedute (*Vedi Nota* **106**), con tutte le ragioni, diritti e carichi ad essa
« spettanti in dipendenza del Capitolato di concessione approvato colla Legge 15
« agosto 1857 e della Convenzione stipulata tra il Governo Italiano e quello Im-
« periale di Francia in ordine al traforo delle Alpi ed alla strada d'accesso nel
« versante Italiano fra Susa e Bardonnèche (*Vedi Nota* **210**), » nonchè il materiale fisso e mobile delle stazioni ecc., telegrafi, approvvigionamenti ecc., restando a suo carico l'obbligo di provvedere del proprio al soddisfacimento ed all'estinzione di tutte le passività da essa incontrate per lo stabilimento delle strade e suoi accessori che non fossero ancora estinte all'atto della consegna della strada, del pari che il servizio delle obbligazioni emesse da essa e dalla precedente Società di Novara, e finalmente a tenere rilevato il Governo in tutte le questioni che essa potesse avere coi terzi relativamente alla parte di strada ferrata contemplata nella cessione.

Viceversa, il Governo si impegnava:

di soddisfare tutti gli obblighi spettanti alla Società per ciò che si riferisce alla parte di ferrovia Italiana in dipendenza della Convenzione stipulata tra il Governo Italiano e quello Imperiale di Francia in ordine al traforo delle Alpi ed alla separazione della parte cisalpina da quella transalpina della ferrovia Vittorio Emanuele;

di soddisfare, in luogo e vece della Società, a tutti quegli altri obblighi che alla stessa incombono relativamente all'esercizio tanto della strada principale come di quelle di Ivrea, di Biella e del tronco Lombardo al di là del Ticino fino a Magenta, appartenente alla Società delle ferrovie Lombarde, nonchè a quelli relativi ai diversi servizi di trasporto delle merci e passeggieri attraverso il Moncenisio, in conformità delle rispettive Convenzioni state prima d'ora comunicate al Governo (*Vedi Nota* **138**), e ciò sino al termine delle dette Convenzioni;

di pagare alla Società, in correspettivo per la cessione della strada e sue dipendenze, una rendita annua di L. 2,226,000 da inscriversi sul libro del Debito Pubblico Italiano, prendendo sui corrispondenti certificati, in garanzia degli obblighi assunti dalla Società, l'ipoteca a favore del Governo Italiano, la quale durerà fino a che la Società non comprovi di avere soddisfatta ogni passività ed estinte tutte le obbligazioni emesse o che potessero gravitare la strada di cui si tratta.

Le altre disposizioni contenute nel Capitolato e riferibili esclusivamente alla

Digitized by Google

linea di Susa ed al traforo delle Alpi sono riferite alle rispettive Note precedentemente citate.

In seguito all'emanazione della Legge 25 agosto 1863, con Decreto Ministeriale 28 settembre 1863 venne organizzato l'esercizio delle linee di ferrovie cedute al Governo dalla Società Vittorio Emanuele, cioè della ferrovia da Susa al Ticino, già di sua proprietà, coll'esercizio delle linee di Ivrea e di Biella.

Collo stesso Decreto la nuova rete di strade ferrate, esercitata dall'Amministrazione Governativa in forza della Legge predetta, venne divisa in tre sezioni:

1.° da Susa al Ticino colle linee da Chivasso a Ivrea, da Santhià a Biella, da Novara ad Arona colla navigazione sul Lago Maggiore e su quello di Garda, da Torino ad Alessandria, a Pinerolo ed a Cuneo, colle diramazioni di Bra e di Saluzzo; colle rimesse di Torino, Arona e Savigliano;

2.° da Alessandria ad Acqui, a Piacenza, a Pavia, a Novara, a Vercelli e Vigevano; colle rimesse di Alessandria, Piacenza, Pavia, Mortara e Vercelli;

3.° da Genova ad Alessandria, Tortona e Voltri; colle rimesse di Genova, Busalla e Novi, e collo stabilimento dei forni a coke in Sampierdarena.

(**105**) Valenza-Casale-Vercelli. Con Legge 11 maggio 1854, N. 1711, una Società anonima, costituita con Atto 22 marzo 1853 ed approvata con R. Decreto 28 stesso mese fu autorizzata a devenire alla costruzione di un tronco di strada ferrata che, partendo da Vercelli, metta alla ferrovia dello Stato presso Valenza, passando per Casale (linea Alessandria-Arona), compreso un ponte sul Po, e ad assumerne l'esercizio, rimanendo concessionaria di tale strada ferrata sotto l'esatta osservanza del Capitolato annesso alla Legge stessa.

Era accordato alla Società:

1.° L'uso della stazione che sarà costrutta dal Governo tra il ponte sul Po e la galleria di Valenza pel servizio della ferrovia dello Stato, nonchè l'uso della stazione di Alessandria, limitatamente però per entrambe al servizio dei viaggiatori e delle merci;

2.° La facoltà di percorrere coi suoi convogli la strada ferrata dello Stato tra il punto di congiunzione delle due linee e la stazione di Alessandria; al qual uopo il Governo si obbligava a costruire a sue spese il secondo binario occorrente. In correspettivo di tale transito la Società doveva pagare allo Stato il 30 per cento dei diritti della tariffa da essa adottata;

3.° L'uso promiscuo della stazione di Vercelli, previ concerti colla Società della strada ferrata da Torino a Novara, giusta gli obblighi a questa imposti nei suoi Capitolati (*Vedi Nota* **104**).

Il Governo prometteva di interporre buoni uffici a favore della Società onde tacitare quella del ponte sospeso sul Po vicino a Casale per la rinuncia del diritto eventuale di non lasciare costruire alcun altro ponte sul Po nel territorio di Casale.

La durata della concessione era stabilita in anni 99, decorribili dalla scadenza del termine di costruzione, cioè tre anni dopo la Legge di concessione, con facoltà di riscatto nel Governo dopo 30 anni.

La Società non poteva elevare reclami o pretese di sorta per nuove concessioni di strade ferrate in diramazione o prolungamento di quella di cui trattavasi, purchè da ciò non derivasse ostacolo all'esercizio della sua strada, nè opporsi alla costruzione di altre strade ferrate parallele, purchè fossero dalla medesima ad una distanza non minore di quattro chilometri.

Colla successiva Convenzione 4 dicembre 1856, approvata colla Legge 13 marzo 1857, N. 2113, lo Stato assunse, in via provvisoria e fino a che fosse terminata la

Digitized by Google

costruzione dell'intera linea, l'esercizio del tronco tra Casale e la strada ferrata dello Stato presso Valenza, con materiale mobile proprio, rimanendo tutte le spese di manutenzione a carico della Società, la quale si obbligava di pagare a titolo di correspettivo la somma di L. 75,256 all'anno per due convogli giornalieri di andata e ritorno, salvo ad aumentare tale correspettivo qualora avesse desiderato che fosse aumentato il numero delle corse giornaliere.

Con Legge 27 ottobre 1860, N. 4386, venne approvata la Convenzione 22 settembre precedente tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze e la Società della ferrovia da Valenza a Vercelli per Casale, relativa alla cessione allo Stato della ferrovia suddetta, autorizzando l'iscrizione nel registro del Debito Pubblico della somma all'uopo occorrente.

Con questa Convenzione i Signori Filippo Mellana ed Avvocato Cav. Carlo Mazza, quali Rappresentanti la Società anonima della strada ferrata da Vercelli a Valenza per Casale, per delegazione avutane in virtù delle deliberazioni dell'Assemblea generale 10 giugno e 15 luglio 1860 e del Verbale d'Adunanza del Consiglio d'Amministrazione di detta Società 30 agosto susseguente, cedono in proprietà allo Stato la strada ferrata suddetta, rinunziando ai diritti alla Società stessa spettanti in forza del Capitolato approvato con Legge 11 maggio 1854, N. 1711.

La Società concessionaria si assume di soddisfare del proprio a tutte le passività incontrate nella costruzione della strada, alle eventualità delle liti pendenti ecc., meno quella vertente col Ministero della Guerra per la chiusura del canale della Castagna, per la quale essa è esonerata da ogni responsabilità verso il Ministero predetto.

In correspettivo della cessione, il Governo si impegna a consegnare cedole del Debito Pubblico 5 0/0, fino alla concorrenza della somma anzidetta di L. 269,500, di mano in mano che gli saranno rimesse azioni in numero corrispondente, in ragione di L. 24. 50 di rendita per ciascuna delle 11000 azioni di cui si componeva il fondo sociale.

Era inteso che il Governo prendesse possesso della strada il 1.° gennaio 1861, e da quel giorno dovevano decorrere gli interessi sulla rendita da darsi in cambio delle azioni, e cessare la partecipazione sugli utili a favore degli Azionisti.

Le 11000 azioni di cui si componeva il capitale sociale trovandosi per metà nelle mani del Brassey, che era stato il costruttore della linea, e per l'altra metà in quelle delle Provincie e Comuni, il loro scambio contro rendita ai patti superiormente indicati seguì con tutta facilità e del migliore accordo.

(106) Torino-Susa. Con Legge 14 giugno 1852, N. 1382:

1.° Venne autorizzata la costruzione di una strada ferrata da Torino a Susa secondo la direzione e le norme del Capitolato 17 marzo 1852, convenuto fra il Signor Ministro dei Lavori Pubblici ed i Signori Jackson, Brassey e Henfrey, e nel quale furono introdotte le variazioni votate dal Parlamento e consentite dal Signor Henfrey con dichiarazione depositata al Ministero;

2.° Il capitale per far fronte a questa impresa, determinato nella somma fissa ed invariabile di L. 6,270,000, doveva essere costituito mediante l'emissione da parte del Governo di 12540 azioni al portatore da L. 500 cadauna, sotto la denominazione di **Azioni della strada ferrata da Torino a Susa**, fruttanti l'interesse del 4 1/2 per cento all'anno.

Lo Stato si obbligava a concorrere per la metà della spesa, cioè per L. 3,135,000, e la Società intraprenditrice si obbligava dal canto suo a somministrare l'altra metà del capitale ed accettare al pari, in pagamento di tale somma, il numero

Digitized by Google

corrispondente di azioni, cioè 6270, ritenendo il Governo per suo conto il rimanente numero di azioni in correspettivo del capitale da esso versato.

Le azioni davano un diritto di comproprietà indivisibile sul fondo della strada (1).

Ultimata la strada, essa doveva venir rimessa al Governo, che ne riservava a sè l' esercizio, con facoltà di appaltarlo, ma però rimanendo egli solo responsabile verso la Società.

Il Governo si obbligava a provvedere il materiale mobile ed il personale, prelevando in compenso il 50 per cento del reddito lordo. Gli altri 50 per cento rimanevano applicati al pagamento degli interessi delle azioni. Qualora il detto 50 per cento eccedesse l'interesse del 4 1/2 per cento, tale eccedenza doveva essere ripartita a beneficio delle azioni, però dopo prelevato il credito dello Stato per l' effettuato pagamento di detti interessi dall' epoca dell' emissione delle azioni fino all' apertura all' esercizio della strada, e per la eventuale deficienza che il reddito nei primi anni avesse presentato sul tasso del 4 1/2 che il Governo era tenuto di servire alle azioni.

I portatori di 1/3 delle azioni avevano diritto di costituire a loro spese un Comitato di sorveglianza sull' amministrazione ed esercizio della strada, e di nominare un loro rappresentante presso l' Amministrazione Regia, ma però senza ingerenza nella parte amministrativa dell' esercizio.

La durata della concessione era fissata in 99 anni dalla data della Legge, con facoltà di riscatto nel Governo nel termine di 20 anni dal giorno della sua apertura al pubblico, mediante rimborso agli Azionisti dell'ammontare delle loro azioni al pari e mediante il preavviso di un anno.

Era accordata l'esenzione dal dazio degli utensili necessari all' esecuzione dei lavori, nonchè dei regoli, cuscinetti e di tutto il materiale fisso occorrente.

I contratti ed atti qualisiansi per le espropriazioni dei terreni e relativi all' impresa erano esenti dal pagamento di ogni diritto di insinuazione.

Il capitale azioni, in forza della successiva Legge 10 febbraio 1855, N. 498, venne aumentato di L. 230,000 e portato così a L. 6,500,000 mediante un'emissione di 460 azioni da L. 500 l'una, con decorrenza dal 1.° gennaio 1855, in aggiunta alle 12540 di cui nella succitata Legge 14 giugno 1852.

A conto di rimborso degli interessi in ragione del 4 1/2 per cento, ascendenti a L. 193,325.05 1/2 che lo Stato aveva dovuto pagare durante la costruzione della strada sulle azioni emesse, il medesimo accettava 386 di queste nuove 460 azioni costituenti la somma di L. 193,000, con che la Società per la costruzione della strada si obbligasse di ricevere al valore nominale la metà delle stesse, ossiano azioni 193, in pagamento di corrispondente somma che poteva spettarle in numerario a mente dell'articolo 22 del Capitolato annesso alla Legge predetta.

Le rimanenti 74 azioni dovevano essere depositate nella Cassa dei Depositi e Prestiti, ed i relativi frutti venire impiegati nel pagamento delle spese sì ordinarie che eventuali in servizio della strada cadenti a carico della Società, a tenore del Capitolato annesso alla ridetta Legge, e da farsi sulla proposta del Comitato di sorveglianza della Società col consenso del Ministro delle Finanze.

Colla Convenzione 9 maggio 1856, approvata colla Legge 14 giugno successivo, N. 1681, colla quale la Compagnia V. E. venne autorizzata ad estendere la rete delle strade ferrate nella Savoia ad essa concessa colle precedenti Leggi 29 maggio 1853, N. 1537, e 16 luglio 1854, N. 16, ed a congiungerle colle ferrovie Francesi

(1) L' emissione delle suddette 12540 azioni venne autorizzata con R. Decreto 19 dicembre 1852, N. 1447.

Digitized by Google

(*Vedi Nota* **104**), lo Stato ha ceduto a questa Compagnia, al pari, le **6423** azioni della ferrovia di Susa da lui possedute, ed ha trasmesso alla Compagnia il suo diritto di riscatto dopo venti anni d'esercizio.

Nella Convenzione medesima è pure pattuito:

a) che, in caso di fusione della V. E. colla Susa, il capitale della prima, sul quale è assicurata la garanzia del 4 1/2 per cento, abbia ad essere aumentato del costo reale della linea di Susa e del materiale di esercizio relativo, nonchè delle spese per la linea di congiunzione fra la ferrovia di Novara e quella di Susa;

b) Il Governo si incarica provvisoriamente dell'esercizio della linea, ma accorda alla Compagnia V. E. il diritto di prenderlo a proprio conto, quando essa lo credesse conveniente, mediante un preavviso di sei mesi, accordandole il correspettivo del 50 per cento sul reddito lordo, meno le indennità da pagarsi al Governo qualora pel servizio della linea di Susa essa facesse uso della stazione dello Stato a Torino. Intraprendendo la Compagniá V. E. l' esercizio della linea di Susa, essa dovrà rimborsare allo Stato la metà della spesa della linea di congiunzione colla stazione di Porta Nuova;

c) che, qualora la traversata delle Alpi con ferrovia sia compiuta in modo definitivo, la Compagnia debba pagare allo Stato un premio di cento franchi per ognuna delle azioni costituenti il capitale sociale (primitivo) della ferrovia di Susa, cioè 1,254,000 lire.

Per le stipulazioni del Capitolato della nuova ferrovia V. E., approvato colla Legge **15** agosto 1857, N. 2380 (*Vedi Nota* **104**), fu stabilito che l'esercizio della linea di Susa, fatto temporariamente dal Governo, dovesse essere assunto dalla Società V. E. tosto che fosse compiuta la linea di congiunzione tra la stazione della ferrovia di Novara a Torino, quella della ferrovia dello Stato e la linea di Susa.

L' esercizio sarà fatto dalla V. E. alle condizioni precedentemente indicate, ed essa dovrà tenere la contabilità della linea di Susa distinta e separata da quella delle altre sezioni della sua rete fino a quando la fusione della Società di Susa con quella V. E. sia divenuta un fatto compiuto.

Per l' uso che la Compagnia facesse della stazione dello Stato a Torino fino a compimento della linea di congiunzione suddetta, essa pagherà al Governo una indennità nei limiti da determinarsi.

Incaricandosi dell' esercizio della linea Torino-Susa, la Compagnia V. E. ne avrà egualmente l' amministrazione e la manutenzione, e sarà sostituita allo Stato in tutti gli obblighi e diritti a questo spettanti in forza della Legge 14 giugno 1852, e specialmente nel diritto di riscatto di detta linea.

Era ripetuto l' obbligo alla Compagnia V. E. di pagare il premio di cento lire per azione al momento dell' apertura di una ferrovia attraverso le Alpi, e la si autorizzava a portare in conto del capitale garantito il prezzo delle 6423 azioni ad essa cedute colla Legge 14 giugno 1856 ed il costo delle altre azioni residue che la Compagnia poteva comperare.

Le altre condizioni generali a tutta la rete concessa, comprese in questo Capitolato, sono riferite alle *Note* **104** e **210**.

Colla Convenzione 9 luglio 1863, stipulata tra il Ministro dei Lavori Pubblici ed il Cav. Carlo Laffitte, Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società V. E., per delegazione avutane dall'Assemblea generale degli Azionisti del 19 maggio 1863, Convenzione approvata colla Legge 25 agosto 1863, N. 1440, e mediante la quale lo Stato acquistava dalla Società V. E. la ferrovia Torino-Ticino, la Società

Digitized by Google

V. E. cedeva allo Stato le 9011 azioni (1) della ferrovia di Susa, delle quali la Società medesima trovavasi in possesso, rimanendo così sgravata dall'obbligo di pagare al Governo il premio di lire cento per ciascuna delle azioni della ferrovia di Susa di cui sopra si è detto.

Cedute le 9011 azioni all'Alta Italia colla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, il Consiglio d'Amministrazione della Società, valendosi della facoltà ad essa spettante per l'art. 41 del Capitolato approvato colla Legge 14 giugno 1852, di riscattare la strada dopo venti anni dall'apertura, mediante rimborso agli Azionisti dell'ammontare delle loro azioni al pari e mediante preavviso di un anno, facoltà nella quale l'Alta Italia era stata immessa in forza delle varie stipulazioni successivamente intervenute e superiormente riportate, colle deliberazioni 3 e 27 dicembre 1870, N.i 1773 e 1819, concordate col Consiglio di Vienna, e dietro intelligenze prese col Signor Talabot, non essendosi potuto ottenere l'assenso preventivo del Comitato di Parigi a motivo della interruzione delle comunicazioni causata dalla guerra, decise di pubblicare avviso, diffidando i detentori delle azioni al riscatto pel 1.° gennaio 1872.

Le azioni delle quali era stata autorizzata l'emissione colle Leggi degli anni 1852 e 1855 erano		N.	13000
Ma di queste non furono mai emesse.		»	80
Rimanevano dunque in circolazione		N.	12920
delle quali:			
Cedute dal Governo alla Società	9011		
In deposito presso la Cassa Depositi e Prestiti a termini del disposto colla Legge 10 febbraio 1855 superiormente riferita	74		
		»	9085
Quindi in mano di terzi		N.	3835

le quali furono tutte ritirate ed estinte; per cui il Comitato di sorveglianza della ferrovia di Susa è sciolto di fatto, e solo sussiste ancora una pendenza coll'Amministrazione dello Stato, la quale si è rifiutata a consegnare alla Società, od almeno a distruggere, le 74 azioni giacenti in Cassa Depositi e Prestiti, deposito che non ha più ragione di sussistere, essendochè lo scopo di esso fu di creare un fondo fruttifero per applicarne i redditi « al pagamento delle spese sì ordinarie che even- « tuali in servizio della strada cadenti a carico della Società, » mentre invece dal 1° giugno 1865 in poi quelle spese furono esclusivamente sostenute dall'Alta Italia.

(107) Torino-Pinerolo. Una unione di onorevoli cittadini, presieduta dal Signor Marchese Maurizio Lucerna di Rorà, ricorreva sino dal 1.° aprile 1845 al Sovrano onde ottenere l'autorizzazione di fare gli studi e formare una Società anonima per la costruzione di una strada ferrata da Pinerolo a Torino.

L'autorizzazione per gli studi, concessa da S. M., fu partecipata al Marchese Maurizio Lucerna di Rorà con Dispaccio Ministeriale 26 aprile 1845, e con successivo Memoriale 5 giugno dell'anno stesso i medesimi Soci promotori rinnovavano la domanda per essere autorizzati a costituire una Società anonima, per la quale presentavano un piano di Statuti.

(1) È da ritenersi che queste 9011 azioni sieno composte delle 6423 che il Governo aveva ceduto alla V. E. nel 1857, e che le altre 2588 siano state posteriormente acquistate dalla V. E. in forza dell'autorizzazione ad essa accordata colla Legge 15 agosto 1857.

Digitized by Google

Intervenuti nel frattempo gli avvenimenti politici del 1848 e 49, non fu che con Notificanza del 9 marzo 1850 che sono stati fatti conoscere ai ricorrenti i preliminari che dovevano servir di base all'Atto formale di concessione da domandarsi al Parlamento.

Varie domande essendo state prodotte durante la discussione, ne seguì una specie di licitazione, in esito alla quale con Legge 26 giugno 1853, N. 1565, la ditta Edoardo Pickering e C. fu autorizzata a devenire alla costruzione di una ferrovia che, partendo dalla città di Pinerolo, metta a Torino, rimanendone concessionaria sotto l'osservanza delle clausole e condizioni del Capitolato di concessione 23 maggio precedente, con facoltà di cedere i suoi diritti ed obblighi ad una Società anonima.

Questa strada doveva congiungersi con quella dello Stato da Torino a Genova a poca distanza dal ponte del Sangone sulla destra del fiume, ed il Governo accordava alla ditta concessionaria il transito dei suoi convogli sulla ferrovia dello Stato dal punto di congiunzione sino alla stazione di Torino, nonchè l'uso di quest'ultima stazione, verso un correspettivo, tanto pei viaggiatori che per le merci, di due decimi dei diritti portati dalla tariffa di concessione ed il pagamento di una annualità fissa di L. 5,000 per l'uso della stazione di Torino.

Il Governo accordava inoltre facilitazioni daziarie per l'introduzione dall'estero dei ferri occorrenti, nonchè una tariffa eccezionale di trasporto pei viaggiatori.

La concessione fu accordata per 80 anni a partire dall'epoca fissata pel compimento della strada, con facoltà nel Governo di riscatto dopo 30 anni. Essa scade al 31 luglio 1934.

Per tutta la durata della concessione il Governo si impegnava a non accordare la costruzione di altra ferrovia diretta tra Torino e Pinerolo, dando la preferenza alla Concessionaria per le diramazioni o prolungamenti.

L'esercizio veniva assunto dal Governo, che prelevava a titolo di compenso di spese la metà del prodotto lordo, e si obbligava di versare nelle casse della ditta concessionaria, o della Società ad essa sostituita, l'altra metà, dopo dedotti a favore dello Stato i due decimi del prodotto pel tronco comune e l'annualità di L. 5,000 di cui sopra.

Gli Statuti, portanti la data 9 luglio 1853, stabiliscono che la Società anonima, costituita in seguito ad autorizzazione impartita colla Legge precedente, abbia ad intitolarsi: **Società per la ferrovia da Torino a Pinerolo,** e che il suo fondo sociale abbia ad essere costituito di 3 milioni di lire, diviso in 12000 azioni da L. 250 cadauna.

La sede della Società trovasi attualmente in Torino, nella Banca Malan, via Ospedale, 5. Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione è il Comm. Ing. Amedeo Peyron; il Sig. Ceresole ne è il Vicepresidente; ed Amministratori sono i Signori: Fontana, Giuliano, Malan, Piaggio e Vagnone.

Le azioni di questa Società, del valore nominale di L. 250, si commerciano al prezzo medio di L. 325.

(108) Mortara-Vigevano. Con Legge 11 luglio 1852, N. 1406, la Società anonima costituita con Atto 11 marzo 1852 ed approvata con R. Decreto del 16 successivo aprile, fu autorizzata a devenire alla costruzione di un tronco di strada ferrata che, partendo dalla città di Mortara, metta a quella di Vigevano, rimanendone concessionaria sotto l'esatta osservanza del relativo Capitolato, riservatone l'esercizio alla R. Amministrazione insieme a quello delle linee dello Stato, il quale, in correspettivo, riterrà la metà del prodotto lordo, versando l'altra metà nelle casse della Società.

Digitized by Google

Lo Stato garantiva inoltre alla Società, cominciando dall'attuazione dell'esercizio della strada, l'interesse del 4 1/2 per cento sul capitale effettivamente impiegato nella costruzione della medesima, negli studi preliminari ecc., determinato tale capitale in L. 1,500,000; per cui, se la metà dell'introito lordo non raggiungerà il 4 1/2 per cento su detta somma, vi supplirà l'Erario; e viceversa, se esso supererà il 4 1/2 per cento, il di più, sino all'ammontare dell'8 per cento, sarà devoluto alla Società, dopo dedotto quanto eventualmente il Governo negli anni precedenti avesse dovuto esborsare del proprio a completamento della garanzia; al di là dell'8 per cento, gli utili saranno divisi a metà fra il Governo e la Società.

La concessione duratura 80 anni, con facoltà nel Governo di riscattarla dopo 30 anni.

Qualora il Governo avesse voluto prolungare la strada ferrata da Vigevano fino al confine Austriaco per congiungerla alla strada di ferro del Regno Lombardo-Veneto, la Società poteva, a sua scelta, o eseguire questo prolungamento a sue spese, oppure rinunziarvi, cedendo intieramente la strada da Mortara a Vigevano al Governo verso determinata indennità.

Una tale facoltà però venne abrogata colla Legge 17 luglio 1861, N. 100 (*Vedi Nota N.* **121**), colla quale la linea Vigevano-Abbiategrasso-Milano fu concessa all'Ingegnere Ferrante, il quale, mediante Atto privato 10 luglio 1863, ne fece la cessione sotto determinate condizioni alla Società della ferrovia Mortara-Vigevano; la cui Direzione, in seguito a deliberazione presa nella propria Assemblea generale degli Azionisti del 10 febbraio 1864, procedette alla costituzione in Milano di una Società anonima per la costruzione di quella ferrovia, e quando la nuova Società fu autorizzata col R. Decreto 24 aprile 1864, N. 1174, con Istromento 24 giugno successivo, rogato Finati, fece alla medesima la formale cessione dell'avuta concessione.

Nella Convenzione 30 giugno 1864, stipulata tra il Ministro dei Lavori Pubblici ed i Rappresentanti della Ferrovia Vigevano-Abbiategrasso-Milano, Convenzione stata approvata colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, i Signori Cav. Strigelli ed Avv. Ferrari-Trecate, come speciali delegati della Società Mortara-Vigevano, rinunciarono da parte della medesima agli eventuali diritti che ad essa Società potessero competere sulla linea Vigevano-Milano in dipendenza della sua Legge di concessione 11 luglio 1852, N. 1406.

La Società di Mortara-Vigevano ha attualmente la sua sede in Vigevano, e ne è Presidente il Comm. Luigi Bretti.

Il correspettivo verso il quale la Società dell'Alta Italia esercita questa linea in forza dell'obbligo ad essa imposto col Capitolato annesso alla Legge 14 maggio 1865, trovasi riferito a *pag. 282*.

(**109**) Acqui-Alessandria. Colla medesima Legge 23 luglio 1854, N. 83, colla quale fu autorizzata la costruzione di una strada ferrata da Alessandria per Tortona e Voghera a Stradella (*Vedi Nota* **101**), veniva pure autorizzata la costruzione di una linea da Alessandria ad Acqui, insieme alla cessione dello Stabilimento balneario di Acqui, di proprietà dello Stato, alla Compagnia che si fosse resa concessionaria della linea suddetta.

Il Capitolato contiene le seguenti principali disposizioni relative a questa linea:

La linea da Alessandria ad Acqui partirà immediatamente dalla stazione di Alessandria, o diramerà da un punto della ferrovia dello Stato che va verso Frugarolo quanto più si possa vicino alla predetta stazione, e si avvicinerà alla città d'Acqui quanto più lo consentano le condizioni del terreno.

La concessione non potrà essere duratura più di 90 anni, e sarà fatta a quella Compagnia che, mantenute ferme tutte le altre prescrizioni del Capitolato, la

Digitized by Google

accettasse per un periodo più breve, con facoltà nel Governo di riscattarla dopo 30 anni.

Lo Stato si obbliga di non accordare alcun' altra concessione, nè per linee di strade ferrate che uniscano due punti della linea concessa, nè per linee che vadano da un punto della strada ferrata dello Stato a metter capo sulla linea medesima; e, per le altre diramazioni o prolungamenti, riserva alla Concessionaria il diritto di prelazione.

È concesso alla Compagnia l'uso della stazione di Alessandria, limitatamente ai viaggiatori e merci, nonchè la facoltà di percorrere coi suoi convogli il tronco di strada ferrata dello Stato tra la stazione di Alessandria e la congiunzione della linea di Acqui, mediante il pagamento del 25 per cento sul prodotto lordo relativo.

Per la cessione dei bagni di Acqui (escluso lo Stabilimento militare e lo Stabilimento nuovo degli indigenti) era preavvisato un correspettivo di L. 660,000 che avrebbe dovuto pagarsi dalla Società acquirente, alla quale venivano accollati altri oneri per l'erezione di un nuovo Stabilimento balneario e per il miglioramento di quello esistente.

Colla Legge 14 giugno 1856, N. 1695, le Case bancarie fratelli Bolmida e C., e Barbaroux e C. furono autorizzate alla costruzione di una ferrovia che, partendo dalla stazione della ferrovia dello Stato in Alessandria, metta alla città di Acqui, giusta il progetto dell'Ingegnere Ferrari in data 9 ottobre 1853, da riformarsi, salva approvazione del Governo, a senso delle modificazioni prescritte dal Consiglio speciale delle strade ferrate in adunanza 15 maggio 1856.

La concessione è fatta per anni 90, decorribili dalla data dell'Atto di collaudo che dichiari di potersi aprire la strada all' esercizio, con facoltà al Governo di riscattarla dopo 30 anni ed ai Concessionari di cederla ad una Società anonima da costituirsi con un capitale di 4 milioni di lire, il cui Statuto dovrà essere approvato dal Governo. Essa scade il 2 gennaio 1948.

L' esercizio della strada, una volta compiuta, sarà assunto dallo Stato con materiale mobile suo proprio e con facoltà di cederlo in qualunque tempo a quella Società a cui cedesse pure l' esercizio o vendesse la linea da Genova ad Alessandria.

In correspettivo dell'esercizio, l'Amministrazione riceverà la metà del prodotto lordo. I Concessionari pagheranno inoltre allo Stato un canone annuo di L. 5,000 per l'uso della stazione di Alessandria.

Lo Stato si obbliga a non accordare alcun' altra concessione nè per linee parallele nè per linee che uniscano due punti di quella che forma l'oggetto della presente concessione; ed in quanto alle diramazioni e prolungamenti riserva ai Concessionari il diritto di preferenza.

Se dopo i 15 primi anni di esercizio risultasse che il prodotto netto della strada (cioè dedotta la metà del prodotto lordo, le spese straordinarie, i canoni, le imposte ecc.) eccedesse il 10 per cento, la metà di questa eccedenza ricadrà al Governo.

Dazio di favore pel materiale destinato all' armamento della ferrovia ed all' allestimento delle stazioni.

Esenzione dal diritto proporzionale d' insinuazione pei contratti ed atti relativi all'impresa.

In questa concessione non fu compresa la cessione dello Stabilimento balneario di Acqui, come era stato contemplato nel Capitolato-programma 23 luglio 1854.

La Società anonima autorizzata colla Legge 14 giugno 1856 si è costituita con Atto rogato davanti il Notaio Turvano il giorno 10 luglio, ed i suoi Statuti furono approvati con R. Decreto 9 agosto 1856.

Digitized by Google

Il capitale sociale consta di 4 milioni di lire, rappresentato da 8000 azioni, delle quali 300 già rimborsate.

Le azioni di questa Società trovansi concentrate nelle mani della Società Generale del Credito mobiliare Italiano, ed i prodotti della linea ebbero un notevole incremento dall'apertura del tronco Acqui-Savona.

(110) Cavallermaggiore-Alessandria. Con Legge 11 luglio 1852, N. 1407, la Società anonima costituita con Atto 28 gennaio 1852 ed approvata con R. Decreto 18 aprile successivo, fu autorizzata a costruire una strada ferrata che dalla città di Bra metta a Cavallermaggiore, rimanendone concessionaria sotto l'esatta osservanza delle condizioni fissate nel relativo Capitolato 30 giugno 1852, accordandosi alla Società il termine di un anno per procurarsi il capitale occorrente alla costruzione della strada stessa.

La durata della concessione è di 99 anni dal giorno in cui la strada sarà aperta al pubblico servizio (scadenza 13 maggio 1964), con facoltà nel Governo di riscatto dopo il periodo di 20 anni.

Non ispetterà alla Società alcun diritto di indennità per altre strade ferrate che si stabilissero in linea parallela a quella di Bra, purchè siano alla distanza di quattro chilometri dalla medesima e non ne risulti alcun ostacolo all'esercizio della sua strada.

Nell'anno 1857 l'Amministrazione della ferrovia di Cuneo inoltrava al Governo la domanda per la concessione di una ferrovia che, da Savigliano mettendo capo ad Alessandria ed attraversando il vasto quadrilatero racchiuso fra Alessandria, Genova, Torino e Cuneo, facesse partecipi le provincie dell'alto Piemonte dei grandissimi benefici di una comunicazione ferroviaria.

Il Ministro dei Lavori Pubblici rimandò l'esame di questa proposta al momento in cui si trattasse della concessione della seconda linea dal Piemonte al litorale Ligure.

Accordata detta concessione col R. Decreto 17 novembre 1861, N. 337 (*Vedi Nota* **204**), una associazione di capitalisti nazionali, valendosi degli studi fatti eseguire precedentemente dall'Amministrazione della ferrovia di Cuneo, ha rinnovato al Governo la domanda per ottenere la concessione della ferrovia Savigliano-Alessandria, la quale però, a senso del voto espresso dal Consiglio speciale delle strade ferrate, anzichè da Savigliano, prenderebbe origine da Cavallermaggiore e, percorrendo la strada già costrutta ed in esercizio fino a Bra, e passando per le valli del Tanaro, del Tinella e del Belbo, andrebbe poi a far capo a Cantalupo, sulla linea di Acqui-Alessandria, alla quale ultima stazione arriverebbe percorrendo la linea della Società di Acqui.

Tradotta tale proposta in formale Convenzione stipulata il 9 aprile 1862 tra il Ministro dei Lavori Pubblici, il Cav. Camillo Incisa e le ragioni di Banca Carlo de Fernex, Geisser Monnet e C., ed avendo l'Assemblea generale degli Azionisti della strada ferrata da Bra a Cavallermaggiore del 22 aprile 1862 approvata la fusione della sua Società nella Società della strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria qualora tale Società si costituisse, questa deliberazione, nonchè la Convenzione predetta, furono approvate colla Legge 10 luglio 1862, N. 702.

Colla suddetta Convenzione i Concessionari si obbligavano di costruire la strada giusta il progetto di massima 18 febbraio 1862 degli Ingegneri Spurgazzi e Malvano, salvo le modificazioni del Ministero dei Lavori Pubblici.

Cedendo la concessione ad una Società anonima, questa si costituirà col capitale di 12 milioni e collo Statuto da approvarsi dal Governo.

Avvenuta la fusione della linea Bra-Cavallermaggiore secondo quanto era con-

Digitized by Google

venuto tra i Concessionari della nuova linea e la Società della ferrovia da Bra a Cavallermaggiore, coll'apporto del valore di esso tronco fissato in L. 1,500,000, il capitale sociale predetto sarà portato a L. 13,500,000.

In correspettivo del transito accordato sulla ferrovia di Acqui ai convogli della nuova Società pel tratto tra Cantalupo ed Alessandria, e conformemente alle deliberazioni sanzionate dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società per la ferrovia da Alessandria ad Acqui, tenutasi il 10 maggio 1862, la Società della ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria corrisponderà a quella della ferrovia di Acqui il 25 per cento del prodotto lordo derivante dalla percorrenza del tronco suddetto.

L'esercizio della strada sarà fatto dall'Amministrazione dello Stato con materiale suo proprio, ed essa riceverà in correspettivo il 50 per cento sul prodotto lordo chilometrico tanto per il trasporto dei viaggiatori e bagagli come per quello del bestiame e delle merci.

Concedendosi dal Governo la diramazione di una strada ferrata da Alba verso Asti, i Concessionari avranno obbligo di prestarsi agli adattamenti della stazione di Alba comune alle due linee.

Per l'uso delle stazioni di Alessandria e Cavallermaggiore i Concessionari non pagheranno alcun canone allo Stato.

Durata della concessione anni 99, decorribili dal giorno dell'apertura della linea al pubblico servizio, con facoltà nel Governo di riscatto dopo 15 anni.

Lo stesso termine è fissato pel tronco Bra-Cavallermaggiore, modificandosi così l'articolo 41 del Capitolato annesso alla Legge 11 luglio 1852.

Lo Stato si obbliga a non accordare concessione per linee parallele a distanza non maggiore di 15 chilometri nè che uniscano due punti della linea concessa.

Franchigia dai dazi per i ferri.

La Società si è costituita con Atto pubblico del 4 novembre 1862, col titolo di: **Società anonima della Strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria**, ed i relativi Statuti furono approvati con R. Decreto 11 gennaio 1863.

Colla Convenzione 30 giugno 1863, approvata colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, la Società medesima divenne concessionaria di una linea che, partendo da un punto di quella da Cavallermaggiore ad Alessandria, erasi stabilito doversi dirigere per Asti e Casale a Mortara (*Vedi Nota* **116**).

Inesivamente a tale nuova concessione, la Società anonima per la strada ferrata da Cavallermaggiore ad Alessandria, con deliberazioni prese nelle Assemblee generali del 20 novembre 1866 e 25 aprile 1868, mutò la sua prima denominazione ed assunse il titolo di **Società per le ferrovie del Monferrato**;

aumentò il capitale sociale in azioni fino alla cifra di L. 15,500,000, diviso in 31000 azioni da L. 500; 3000 delle quali rappresentanti il capitale della strada da Cavallermaggiore a Bra, cui è assicurato un prodotto annuo di L. 10 per azione, costituiscono una serie separata colla leggenda **Cavallermaggiore-Bra**;

aumentò il numero delle obbligazioni sociali da 24000 sino a 52000 pel valore totale e complessivo di 13,000,000 di lire, ed introdusse altre modificazioni ai primitivi Statuti sociali che erano stati approvati con R. Decreto 11 gennaio 1863. I nuovi Statuti così modificati furono approvati con R. Decreto 27 ottobre 1868, N. 2068.

Colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, la Società dell'Alta Italia, divenuta concessionaria della rete Piemontese, fu contemporaneamente surrogata allo Stato nelle Convenzioni da questo conchiuse per l'esercizio delle linee appartenenti a Società private, fra le quali era indicata quella da Cavallermaggiore ad Alessandria; ed inoltre le fu imposto di assumere a suo tempo l'esercizio di altre linee non ancora costrutte, fra le quali quella da Castagnole a Mortara.

Digitized by Google

Ma siccome alla data del 30 giugno 1864, in cui fu stipulata la Convenzione relativa, il tratto Bra-Alessandria non era ancora aperto all'esercizio, così, con sentenza arbitrale 24 dicembre 1868, sulla domanda della Società, venne giudicato che, nel computo della garanzia della rete del Piemonte di cui nell'art. 10 dell'Atto 2 febbraio 1865, addizionale alla Convenzione suddetta, si dovessero escludere dal prodotto lordo garantito in 28 milioni i prodotti di quel tronco (*Vedi Correspettivi, pagine 282 e 283*).

Successivamente la Società dell'Alta Italia, colla Convenzione 21 luglio 1869, che trovasi riferita fra le *Leggi, Decreti ecc. al N.* **26**, assunse le linee del Monferrato per tutta la durata della loro concessione, coll'obbligo di fare il servizio delle obbligazioni e delle azioni nei modi ivi indicati; e siccome le 28000 obbligazioni da L. 250 l'una autorizzate dagli Statuti del 1868 per la linea Castagnole-Mortara non erano ancora emesse, così la Società, coll'approvazione impartita dall'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti del 12 luglio 1871, ha accettato la proposta fatta da quella del Monferrato di riscattare il diritto di emetterle pel prezzo complessivo di L. 5,150,388.35.

In pari tempo la Società ha assunto la posa a prezzo assoluto dell'armamento che rimaneva da collocare sopra 94 chilometri.

Con tale combinazione la Società dell'Alta Italia ha superato le difficoltà che le creava la posizione di queste linee nel mezzo della propria rete, ed ha riparato alla perdita sempre crescente che risultava da quell'esercizio, che le era stato imposto colla Legge del 1865.

L'ammortizzazione delle azioni ed obbligazioni si fa regolarmente, ed a tutto oggi furono ammortizzate 620 obbligazioni e 257 azioni, delle quali 37 appartengono alla serie delle 3000 speciali per la linea Bra-Cavallermaggiore.

Pende una lite arbitrale tra la Società dell'Alta Italia, la Concessionaria e le Imprese costruttrici della linea in punto ai lavori che dovevano essere eseguiti per mettere la linea stessa in istato di essere collaudata.

(111) Chivasso-Ivrea. Con Legge 14 giugno 1856, N. 1694, i Signori Tommaso Brassey e Carlo Henfrey furono autorizzati alla costruzione ed all' esercizio di una strada ferrata ad un solo binario che, partendo da Chivasso, metta alla città di Ivrea, giusta il progetto Comotto e Peyron in data 19 maggio 1856, colle modificazioni posteriormente introdottevi e con quelle che fossero ulteriormente prescritte dal Consiglio speciale delle strade ferrate.

La concessione è fatta, sotto l'osservanza del relativo Capitolato, sino al giorno 10 luglio 1951, epoca della scadenza della concessione fatta alla Società Torino-Novara colla Legge 11 luglio 1852, N. 1411, con facoltà nel Governo di riscattarla unitamente a quest'ultima, oppure anche separatamente, ma però non prima che sieno passati 30 anni di esercizio (*Vedi Nota* **104**).

I Concessionari sono autorizzati a cedere la concessione ad una Società anonima, da costituirsi con quel capitale e con quel numero di azioni che sarà determinato d'accordo col Governo ed in conformità allo Statuto da approvarsi dal medesimo, fermo però l'adempimento di tutti gli obblighi incombenti, in virtù del Capitolato, ai Concessionari come costruttori della strada.

Se i Concessionari non devenissero ad una intelligenza colla Società della ferrovia Torino-Novara tanto sull'uso promiscuo della stazione di Chivasso quanto per l'esercizio e manutenzione della linea, essi dovranno provvedere allo stabilimento della prima ed al disimpegno del secondo con materiale proprio.

Viene accordato un dazio di favore per l' introduzione dei ferri occorrenti.

Per le diramazioni o prolungamenti di questa ferrovia è riservata ai Concessionari la preferenza a parità di condizioni.

Digitized by Google

Con Istromento 27 agosto 1856, rogiti TURVANO, approvato con R. Decreto 3 ottobre successivo, i Concessionari BRASSEY ed HENFREY costituivano fra essi e tutti i sottoscrittori e possessori di azioni una Società anonima denominata **Società anonima della ferrovia di Ivrea,** col capitale fisso di 4 milioni di lire, alla quale trasferivano i diritti dipendenti dalla Concessione summenzionata.

Collo stesso R. Decreto 3 ottobre 1856 venivano approvati gli Statuti della Società anonima predetta, mediante i quali il suddetto capitale di L. 4 milioni era rappresentato da 8000 azioni da L. 500 ciascuna.

Con altro R. Decreto del 29 settembre 1872 furono approvate le modificazioni agli Statuti deliberate dall'Assemblea generale degli Azionisti del 31 maggio precedente, che determinavano i prelievi sui prodotti della Società destinati a compiere l'ammortizzazione delle azioni nel periodo della concessione. Le azioni ammortizzate a tutto il 1875 ascendono a 479. Le rimanenti sono quasi tutte concentrate nelle mani dei costruttori della linea, dei quali l'Ing. Comm. PEYRON rappresenta gli interessi.

Avendo la Società Chivasso-Ivrea rinunziato al diritto che le spettava in confronto di quella di Novara per l'articolo 61 del Capitolato annesso alla Legge di concessione fatta a quest'ultima in data 11 luglio 1852, N. 1411, riferibilmente alla costruzione di 9 chilometri della sua ferrovia, con Convenzione 14 agosto 1856 fra i Signori HENFREY e BRASSEY ed i Signori Comm. GAUTIERI ed altri rappresentanti la Società della ferrovia di Novara, fu stipulato che la stessa Società di Novara avrebbe assunto l'esercizio e la manutenzione della linea da Chivasso ad Ivrea alle condizioni che trovansi riferite superiormente alla *Nota* **104**.

La sede della Società trovasi in Torino, Via Bogino, 25.

Il Comm. Ing. AMEDEO PEYRON è Presidente del Consiglio d'Amministrazione, del quale fanno parte i Signori:

BERTINI cav. GIOV. BATTISTA,
BRASSEY TOMMASO,
CASSINIS Cav. ANGELO, Banchiere,
FRANEL Cav. EUGENIO, Banchiere,
HENFREY Ing. CARLO,
HENFREY Ing. GIORGIO.

(112) Cava d'Alzo-Novara. Con Legge 5 luglio 1860, N. 4204, venne approvata a favore della Società della Cava di granito detta **d'Alzo** la concessione di una strada ferrata a cavalli che dalla detta cava metta a Novara, secondo le condizioni del Capitolato 5 giugno 1860.

In questo Capitolato era prescritto che l'esercizio della ferrovia dovesse essere fatto con locomotive ogni qualvolta il Governo lo volesse, o per favorire qualche diramazione o prolungamento esercitato con macchine a vapore, o per altro motivo, non potendo la Società opporsi a tali diramazioni o prolungamenti ed al percorso sulla sua linea dei treni relativi, sia a cavalli che a locomotive, sottoponendosi in quest' ultimo caso alle prescrizioni che dal Governo saranno reputate necessarie per la sicurezza e la regolarità del servizio, specialmente per quanto concerne il sistema d'armamento, e salvi i diritti di preferenza eventualmente competenti alla Società Vittorio Emanuele.

La concessione era fatta per 99 anni, decorribili dal giorno dell' apertura all' esercizio.

Era accordata la franchigia di dogana pel materiale occorrente, e la cessione sotto determinati vincoli di un tratto di strada provinciale tra Momo e Borgomanero.

Digitized by Google

Il progetto da eseguirsi era quello redatto dagli Ingegneri WILLIAM VILLIERS, SANCHEY e NOBILI DE-TOMA, da modificarsi secondo le prescrizioni indicate nel voto del Congresso permanente di acque e strade, emesso in adunanza 24 settembre 1859.

Con Atto del 28 gennaio 1861 e con Statuto del medesimo giorno si è costituita in Londra, col titolo di **Compagnia limitata della strada ferrata da Novara al Lago d'Orta (Novara and lake Orta railway Company limited)**, una Società, a responsabilità limitata, cessionaria della strada ferrata da Novara alla cava d'Alzo, registrata a Londra il 30 gennaio 1861 a termini delle Leggi 1856 e 1857 fra le Società a responsabilità limitata.

Questa Società, con R. Decreto 5 settembre 1869, N. 2232, è stata riconosciuta come legalmente esistente, e fu ammessa ed abilitata ad operare validamente nel Regno sotto le condizioni prescritte dal R. Decreto medesimo. La strada venne aperta nel marzo 1864, e, per tacito accordo fra le parti, fu subito esercitata con locomotive. All' avvicinarsi dell' apertura, con Convenzione 22 febbraio 1864 tra la Società concessionaria e lo Stato, quest' ultimo (al quale fu poi surrogata l'Alta Italia in forza della Legge del 14 maggio 1865), assunse di fare l' esercizio della linea per tre anni. Spirato questo termine, la Società dell'Alta Italia, per pura condiscendenza ai desideri replicati del R. Governo, aderì a continuarne l'esercizio, sopportando una perdita sensibile, la cui liquidazione trovasi al presente soggetta al giudizio arbitrale. E poichè il Governo pretendeva di cambiare questa condiscendenza in un obbligo, si provocò e si ebbe la sentenza arbitrale 29 novembre 1872, secondo la quale il Governo non ha diritto di imporre alla Società dell'Alta Italia l'esercizio della linea Novara-Gozzano, nè per la Legge del 14 maggio 1865, nè per quella del 28 agosto 1870, ed è tenuto a rifondere la maggior spesa per la manutenzione e l' esercizio di detta linea che non sia coperta dai proventi della linea stessa, fino al giorno in cui tale esercizio verrà a cessare.

Avvenuto nel frattempo il fallimento della Società concessionaria e caduti deserti i ripetuti esperimenti fatti per la vendita della linea, la Società, onde affermare il diritto ad essa derivante dalla sentenza arbitrale 29 novembre 1872, nel giorno 10 febbraio 1874 ha sospeso l' esercizio, riprendendolo poscia nel successivo giorno 11 in seguito ad accordi passati colla Provincia e con parecchi Comuni di Novara, ed accettati dal Consiglio d' Amministrazione dell'Alta Italia con deliberazione 17 febbraio 1874.

La liquidazione dei conti dell' esercizio, che era stata con Atto di compromesso 20 aprile 1872 rimessa agli arbitri, venne, di comune accordo fra la Società ed il Governo, differita fino a tanto che fosse conosciuto l' esito delle trattative in corso per risolvere in via amichevole le vertenze relative alla contabilità di tutte le ferrovie esercitate dalla Società, riservata beninteso la competenza degli arbitri nominati coll'Atto di compromesso citato.

Erano state intavolate pratiche, per iniziativa del Senatore Conte PERNATI DI MOMO, R. Commissario Amministrativo della ferrovia Novara-Gozzano-Cava d'Alzo, affinchè l'Alta Italia se ne facesse acquirente mediante date combinazioni finanziarie col Governo e coi creditori della fallita; ma queste pratiche rimasero sospese per la forza dei successivi avvenimenti.

Il tratto Gozzano-Cava d'Alzo non fu peranco costrutto, e sarebbe desiderabile che lo fosse per la grande importanza dei graniti che si estraggono da quelle cave, il cui trasporto sarebbe oltremodo facilitato con tale via di comunicazione.

Digitized by Google

(113) Biella-Santhià. Con Legge 2 settembre 1854, N. 126, i Signori Ferroggio Celestino e Andrea Crida e C. furono autorizzati a costruire ed esercitare una ferrovia che, partendo da Biella, metta a Santhià, giusta il progetto e disegni redatti per loro commissione dall' Ingegnere Realis, e visti dal Ministero dei Lavori Pubblici, sotto riserva dell'adozione delle modificazioni prescritte dal Consiglio speciale delle strade ferrate nelle adunanze delli 3 giugno e 21 luglio 1853.

I medesimi Ferroggio, Crida e C. furono riconosciuti Concessionari di tale ferrovia, con facoltà di cedere i loro diritti ed obblighi ad una Società anonima da costituirsi sotto le condizioni portate dal relativo Capitolato, fra le quali le principali sono le seguenti:

la strada verrà a congiungersi con quella Torino-Novara a Santhià, previe intelligenze colla Società concessionaria da Torino a Novara e col Governo; e qualora queste intelligenze non devenissero a conclusione tanto sull'uso promiscuo della stazione che la Società da Torino a Novara deve erigere a Santhià, quanto per l' esercizio e manutenzione della strada da Santhià a Biella, i Concessionari dovranno provvedere ad entrambi questi punti;

la concessione è accordata per la stessa durata già concessa alla Società della ferrovia da Torino a Novara (*Vedi Nota* **104**), cioè fino al giorno 10 luglio 1951, con facoltà al Governo di riscattarla dopo il termine di 30 anni; e durante il periodo di concessione non sarà accordata la costruzione di altra ferrovia che tenda direttamente da Torino a Biella; per le diramazioni e prolungamenti della medesima sarà accordata la preferenza ai Concessionari.

La Società anonima autorizzata colla Legge 2 settembre 1854 si è costituita in Torino con Atto del 31 luglio 1855, rogato Teppati, sotto la denominazione di: **Società anonima della strada ferrata di Biella**, ed i suoi Statuti furono approvati con R. Decreto 25 agosto 1855.

Il capitale sociale è costituito mediante 10000 azioni da L. 500, in 5 milioni di lire, le quali dovevano essere sborsate ai Signori Ferroggio, Crida e C. in correspettivo dell' obbligo che rimaneva a questi accollato di costruire la ferrovia e di fare la provvista del relativo materiale mobile, con avvertenza che, ove tale provvista non fosse necessaria per essersi la Società convenuta con quella di Novara relativamente all'esercizio, la somma da pagarsi ai Signori Ferroggio, Crida e C. si sarebbe limitata a L. 4,400,000.

Qualora poi il fondo sociale di 5 milioni fosse risultato insufficiente a raggiungere lo scopo della Società, si sarebbe provveduto, o mediante l'emissione di nuove azioni, o mediante prestiti, od in altro modo, esclusi però sempre quelli dell' aumento obbligatorio del capitale nominale delle azioni e della coattiva attribuzione di nuove azioni ai Soci. Di questa facoltà però non consta essersi mai fatto uso.

L' esercizio della ferrovia di Santhià-Biella, fino dall' epoca dell' apertura della linea, fu intrapreso dalla Società di Novara, alla quale si è sostituita la Società Vittorio Emanuele, che colla Convenzione 8 gennaio 1863 ne ha regolato le condizioni, per la somma fissa di L. 7,000 al chilometro, ossia in totale annue L. 210,000.

All'espiro del termine di quella Convenzione vennero stabiliti nuovi patti tra la Concessionaria e l'Alta Italia, la quale nel frattempo, avendo acquistato le ferrovie dello Stato, cui erasi aggiunta la rete Vittorio Emanuele, aveva surrogato questa ultima; e ciò mediante la Convenzione 30 ottobre 1865, approvata dal Consiglio d'Amministrazione il 20 novembre successivo (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **17**), alle condizioni riferite a *pag. 282*.

Digitized by Google

Il termine di questa nuova Convenzione essendo spirato il 31 dicembre 1875, essa, con deliberazione del 23 dicembre 1875 del Consiglio d' Amministrazione dell' Alta Italia, fu tacitamente prorogata alle stesse condizioni fino al 30 giugno 1876, ed ora pendono trattative colla Concessionaria per la stipulazione di una nuova Convenzione sulla base del 50 per cento del prodotto lordo, con un minimo garantito alla Società esercente di L. 25,000 al mese e con facoltà di rescissione del contratto qualora l'Alta Italia cessasse dall'esercizio della residua rete.

Colla medesima deliberazione 23 dicembre 1875 venne anche approvata la proposta di transazione presentata dalla Società di Biella di una lite stata da quest' ultima promossa fino dal dicembre 1865 contro la Società Vittorio Emanuele, nei cui diritti ed obblighi era sostituita l'Amministrazione dello Stato in virtù della Legge 25 agosto 1863, N. 1440, ed a sua volta la Società dell'Alta Italia per quella 14 maggio 1865, a titolo di indennità dipendenti da interruzioni ed irregolarità nel servizio avvenute sino dall'anno 1859.

La sede della Società è in Torino, via Accademia Albertina, 3, ed il suo Consiglio d'Amministrazione è composto dei Signori: Cav. Giuseppe Silvetti, Presidente, e dei Consiglieri: Avv. Marcellino Olivieri; Cav. Benedetto Vercellone; Signor Antonio Boso; Signor Giov. Battista Montù; Cav. Giuseppe Bussi, con a Direttore il Cav. Luigi Nasi.

(**114**) Le Concessioni relative alla linea Torino-Savona e le ulteriori stipulazioni intervenute colla Società dell'Alta Italia a proposito di detta linea sono riferite alla *Nota* **204**.

(**115**) Oltre alle linee riferite nel testo, la Società si è surrogata temporariamente allo Stato nell'esercizio della linea Torreberetti-Pavia.

La ferrovia da Torreberetti al Gravellone presso Pavia fu concessa al Sig. Angelo Vegni e C. con R. Decreto 16 ottobre 1859, N. 3726, emanato in forza dei poteri conferiti a S. M. colla Legge 25 aprile precedente, sotto l'osservanza del Capitolato 19 giugno 1858, presentato alla Camera dei Deputati nella tornata 26 giugno detto anno.

Le condizioni principali di questo Capitolato sono le seguenti:

La strada partirà dalla stazione di Torreberetti, dove diramerà da quella dello Stato (linea Alessandria-Novara), secondo il progetto di massima dell' Ingegnere Grattoni, e farà capo al Gravellone presso Pavia, allacciandosi al confine Lombardo colla linea da Pavia a Milano, secondo il tracciato che sarà determinato dai due Governi limitrofi.

I Concessionari saranno obbligati di fare nella stazione di Torreberetti i lavori di ampliamento che saranno riconosciuti necessari.

Durata della concessione 99 anni, decorribili dalla data del collaudo, con facoltà di riscatto nel Governo dopo 30 anni. (Scadenza della concessione 9 maggio 1961).

Obbligo nel Governo di non accordare altre concessioni per linee parallele a distanza minore di 5 chilometri, nè che uniscano due punti della linea concessa.

Diritto di preferenza a favore dei Concessionari per le prolungazioni o diramazioni.

Franchigia di dogana per i ferri ecc.

Però gli obblighi dei Concessionari resteranno subordinati alla condizione che i Comuni e Corpi morali aventi interesse nella intrapresa accordino a titolo di premio tutti i terreni da occuparsi colla strada e sue dipendenze.

L'esercizio sarà fatto dall'Amministrazione dello Stato con materiale proprio,

Digitized by Google

con facoltà di accollarlo a quella Società cui vendesse o cedesse la ferrovia da Alessandria al Lago Maggiore.

In compenso dell' esercizio l' Amministrazione esercente riceverà la metà del prodotto lordo.

La manutenzione della strada pel primo anno, a carico dei Concessionari, e dopo, dello Stato.

Le imposte prediali, a carico dei Concessionari.

I prodotti del corpo stradale e dei suoi annessi, nonchè dei fabbricati, all'esercente.

Se, dopo i primi 15 anni di esercizio, il prodotto netto, calcolato sulla media dell'ultimo quinquennio, eccedesse il 10 per cento, la metà di questa eccedenza sarà versata nelle casse dello Stato. Per prodotto netto intendesi la metà del prodotto lordo, detratte le spese straordinarie, i canoni, le imposte, le spese di amministrazione ed il fondo di riserva e di ammortizzazione.

Facoltà ai Concessionari di cedere i loro diritti ed obblighi ad una Società anonima con un capitale di 5 milioni di lire, e relativo Statuto da approvarsi dal Governo.

Questa Società si è difatti costituita con Atto pubblico 23 luglio 1860, rogato Turvano, col fondo sociale di 5 milioni di lire, rappresentati da 10000 azioni da L. 500 cadauna, ed i suoi Statuti furono approvati col R. Decreto 19 settem. 1860.

Cogli articoli 32 e 33 del Capitolato annesso alla Legge 21 agosto 1862, N. 763, colla quale alla Società Italiana per le ferrovie Meridionali venne accordata la concessione della linea Voghera-Pavia, si prescriveva che, una volta compiuta quest'ultima linea, la Società concessionaria di essa dovesse esercitare la linea di Torreberetti-Pavia cogli stessi diritti ed obblighi imposti all'Amministrazione dello Stato dal R. Decreto 16 ottobre 1859.

Nella Legge 14 maggio 1865, colla quale si cedevano alla Società dell'Alta Italia le ferrovie dello Stato, nessuna menzione speciale è fatta della linea di Torreberetti, tranne all'art. 33 del Capitolato riformato coll'art. 10 dell'Atto addizionale 2 febbraio 1865, dove, parlandosi delle garanzie a prodotto lordo, è detto che questo va calcolato sul cumulo delle varie linee indicate nel Capitolato annesso alla Convenzione, « congiuntamente a quello della linea di Torreberetti. » Da ciò ne venne che l'Alta Italia continuò ad esercitare la linea di Torreberetti fino all'epoca dell'apertura della linea di Voghera (15 novembre 1867), alla qual epoca la strada avrebbe dovuto essere consegnata alla Società delle Meridionali, come questa aveva infatti richiesto.

Senonchè, essendo nel frattempo stata stipulata fra la Società dell'Alta Italia e quella delle Meridionali la Convenzione 2 novembre 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **22**), ne derivò di fatto che la linea di Torreberetti-Pavia, anche dopo l'apertura della linea Voghera-Pavia, continuò ad essere esercitata dall'Alta Italia.

Soltanto sono da notarsi per le condizioni dell' esercizio due periodi distinti:

dal 15 novembre 1867 (giorno dell'apertura della linea Voghera-Pavia) in avanti l'esercizio si fa pel correspettivo stabilito col R. Decreto 16 ottobre 1859, confermato coll'art. 7 della Convenzione 2 novembre 1867 (*Vedi pag. 284*);

pel periodo dal 1.° giugno 1865 al 15 novembre 1867, l'esercizio fu fatto dall'Alta Italia a termini dell'art. 33 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, e quindi il prodotto della linea fu calcolato cumulativamente con quello delle altre linee dettagliate nel Capitolato medesimo e coperte dalla garanzia di 28 milioni.

Dopo il 15 novembre 1867 il Governo pretese che, essendo mutato il titolo pel

Digitized by Google

quale l'Alta Italia esercitava la linea di Torreberetti, dovesse essere applicata la disposizione dell' alinea dell'art. 33, secondo il quale, « avvenendo il caso che « cessi la Compagnia dall' esercizio di una linea sociale, sarà dalla somma ga- « rantita per prodotto lordo complessivo dedotta quella corrispondente al pro- « dotto lordo speciale di detta linea ottenuto nel 1862, più l'uno per cento sul « prodotto medesimo; » ed avendo gli arbitri Avv. G. Astengo, P. Spantigati e F. Piccoli deciso in senso favorevole al Governo colla sentenza 18 marzo 1871, la Società dell'Alta Italia ritenne competerle per analogia di ragione la rifusione della quota di prezzo da essa esborsato nel 1865 nell'acquisto della rete dello Stato, corrispondente al reddito netto della linea di Torreberetti, ed in questo senso formulò quesito agli arbitri nominati coll' Atto di compromesso 16 ottobre 1874 (*Vedi pag. 278*).

Oggidì le azioni della Società Torreberetti-Pavia trovansi per la massima parte concentrate presso la Società generale del Credito Mobiliare di Torino, la quale dal suo canto pretende di essere indennizzata dal Governo pei danni da questo cagionatile col concedere l'esercizio della linea da Torreberetti al Gravellone alla Società esercente la linea Voghera-Pavia, nonchè pei danni che essa ritiene di avere sofferti dall'apertura della linea Milano-Vigevano.

(**116**) Castagnole-Casale-Mortara. Colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, venne, fra altre, approvata la Convenzione 30 giugno 1863, stipulata tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze ed il Presidente del Consiglio d' Amministrazione della Società anonima concessionaria della ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria (*Vedi Nota* **110**), mediante la quale quest'ultima si obbliga di costruire a tutte sue spese, rischio e pericolo una strada ferrata che, staccandosi dalla ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria, attualmente in costruzione, in un punto da determinarsi, giunga a Mortara per Asti e Casale, giusta il progetto di massima dell'Ingegnere Rovero, salvo le modificazioni che venissero prescritte dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Per fornire i mezzi all' adempimento di tale obbligo, il capitale della Società predetta verrà aumentato di 8 milioni, con facoltà alla medesima di emettere obbligazioni sino alla concorrenza di altri 7 milioni di lire.

L' esercizio di tutta la linea sarà assunto dall'Amministrazione dello Stato, con facoltà di cederlo ad altri in qualunque tempo, con materiale mobile suo proprio, verso un correspettivo del 50 per cento sul prodotto lordo chilometrico.

Franchigia di dogana per la ferramenta.

Scadenza della concessione alla data medesima nella quale avrà a toccare il suo termine il periodo di 99 anni stabilito per la durata della concessione della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Facoltà di riscatto nel Governo dopo 15 anni.

In forza di questa nuova Concessione, la Società Cavallermaggiore-Alessandria prese il titolo di **Società del Monferrato,** e riformò i suoi Statuti come è detto alla *Nota* **110,** nella quale sono dettagliate le fasi successive attraversate da questa ferrovia.

Valendosi della facoltà come sopra riservatasi, lo Stato incaricò l'Alta Italia dell'esercizio di questa linea. (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **26**).

(**117**) Per la linea Mondovì-Bastia o Carrù, *vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **34** *e Nota* **225**.

(**118**) Per la linea Monza-Calolzio, *vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **35** *e Nota* **227**.

Digitized by Google

(**119**) Ivrea-Aosta. Coll' art. 19 § 6 della Legge 28 agosto 1870, N. 5858, il Governo del Re fu autorizzato ad accordare la concessione per 99 anni, salvo il diritto di riscatto dopo 20 anni dall'apertura all'esercizio, di una linea di strada ferrata da Ivrea ad Aosta, sulle basi del relativo Capitolato, mediante L. 3,500,000 che saranno pagate al Concessionario o con numerario o con titoli di rendita pubblica al corso del giorno.

La Città di Torino fece fare gli studi tecnici relativi, la Provincia di Torino stanziò per la sua costruzione un fondo di L. 800,000, e nella tornata 29 marzo 1876 i Deputati Carutti, Massa, Coppino ed altri presentarono alla Camera un progetto di Legge d'iniziativa parlamentare perchè il Governo del Re fosse autorizzato a concedere per la costruzione di questa strada ferrata, ferme stando le disposizioni delle Leggi anteriori in proposito, una sovvenzione annua di L. 2,000 per ogni chilometro e per un periodo di tempo che non oltrepassi i 35 anni, oltre altre facilitazioni di franchigie doganali e di diritto proporzionale di registro.

Questo progetto di Legge fu preso in considerazione dalla Camera nella tornata del 25 aprile prossimo passato, e gli uffici di essa, avendolo esaminato, hanno proceduto alla nomina della Commissione che, per quanto ci consta, riuscì favorevole in massima al progetto stesso.

(**120**) Mortara-Vercelli. Cogli articoli 55 e 56 del Capitolato approvato colla Legge 17 luglio 1861, N. 100 (*Vedi Nota* **121**), colla quale si accordava all'Ingegnere Eugenio Ferrante la concessione di una ferrovia da Vigevano a Milano, era assicurata a detto Concessionario la preferenza, a parità di condizioni, per la concessione della costruzione ed esercizio di una linea da Mortara a Vercelli, con facoltà di ottenerla per Decreto Reale alle condizioni stesse contenute nel Capitolato di Mortara-Vigevano (*Vedi Nota* **108**), qualora il Ferrante prendesse egli l'iniziativa nel chiederla e non vi fossero altri offerenti.

Queste due condizioni essendosi verificate, con R. Decreto 25 agosto 1861, N. 323, fu accordata all'Ingegnere Eugenio Ferrante la concessione per la costruzione e l'esercizio del ramo di ferrovia da Mortara a Vercelli alle condizioni stesse del Capitolato 25 maggio 1861, approvato colla Legge 17 luglio suddetta.

Coll'art. 9 della Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, avendo la Società concessionaria della linea Vigevano-Milano, stata sostituita all' Ingegnere Eugenio Ferrante, dichiarato espressamente di rinunziare a qualunque diritto le potesse competere in dipendenza degli articoli 55 e 56 del Capitolato approvato colla Legge del 17 luglio 1861 e del R. Decreto 25 successivo agosto, N. 323, relativi alla concessione della linea Mortara-Vercelli, le deliberazioni precedenti restano col fatto annullate.

(**121**) Vigevano-Abbiategrasso-Milano. Con Legge 17 luglio 1861, N. 100, venne approvata a favore dell'Ingegnere Eugenio Ferrante la concessione per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Vigevano a Milano, sotto l'osservanza delle condizioni espresse nel Capitolato d'oneri 25 maggio 1861, secondo il quale è concesso al Signor Ferrante suddetto di costruire a sue spese e di esercitare con materiale suo proprio la strada da Vigevano al Ticino e dal Ticino a Milano, con stazione apposita in quest'ultima città e con raccordamento alla ferrovia Lombarda, in conformità al progetto di massima da lui stesso compilato e modificato con voto del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici in adunanza 5 maggio 1860, e con facoltà al Ferrante di costituire una Società in accomandita per costruzione della ferrovia da Milano a Vigevano ed esercizio di questa e di quella da Vigevano a Mortara, il cui capitale non potrà oltrepassare le L. 8,500,000.

Digitized by Google

La durata della concessione sarà quella stessa della linea Mortara-Vigevano (*Vedi Nota* **108**), restando abrogati gli articoli 45 e 46 del Capitolato annesso alla Legge di concessione di quella ferrovia in data 11 luglio 1852, relativi al prolungamento di detta strada fino a Milano.

La garanzia del 4 1/2 per cento, assicurata alla Società della ferrovia Mortara-Vigevano con quella Legge, continuerà ad avere il suo effetto per la sola tratta suddetta.

Per compensare il Concessionario delle maggiori spese che egli deve sostenere per preparare il ponte sul Ticino capace anche pel transito del carreggio ordinario, lo Stato concorrerà nella spesa per una somma fissa invariabile di L. 600,000; concederà pure l'uso di due binari nella stazione di Mortara, nonchè il terreno per la costruzione delle rimesse locomotive, dei binari di servizio ecc., verso il correspettivo, da pagarsi dal Concessionario al Governo per tutta la durata della concessione, dell'annuo canone di L. 7,000.

I conti della tratta da Mortara a Vigevano saranno tenuti separati da quelli della Vigevano-Milano. La quota del 50 per cento del prodotto lordo dovuta a quella Società sarà versata nelle casse dello Stato, al quale continuerà pure a spettare la sorveglianza finchè il prodotto netto di quella linea non raggiunga il 4 1/2 per cento garantito.

Preferenza al Concessionario per la concessione della ferrovia Mortara-Vercelli, con facoltà di ottenerla per Decreto Reale alle condizioni stesse del presente Capitolato, qualora egli stesso prendesse l'iniziativa nel chiederla e non vi fossero altri offerenti (*Vedi Nota* **120**).

Franchigia di dazio per i ferri e macchinismi.

Il Capitolato non sarà valido nè definitivo se non dopo che la Società della ferrovia Mortara-Vigevano vi abbia dato il suo assenso circa la cessione dell'esercizio e le altre parti che possono interessarla.

La concessione fatta all'Ingegnere Ferrante con questa Legge insieme all'altra per la linea Mortara-Vercelli, ottenuta in analogia ad essa Legge col R. Decreto 25 agosto 1861, N. 323, venne da esso ceduta con Atto privato 10 luglio 1863 alla Società della ferrovia Mortara-Vigevano, riservandosi peraltro la costruzione della linea per la somma fissa ed invariabile di L. 6,700,000, compreso in questa l'obbligo di costruire a Porta Ticinese la stazione di Milano che nel primitivo progetto si contemplava di collocare a Porta Magenta. La Direzione della ferrovia Mortara-Vigevano, nell'Assemblea generale del 10 febbraio 1864, procedette alla costituzione in Milano di una Società anonima per la costruzione della ferrovia da Vigevano a Milano col titolo di: **Società della strada ferrata da Vigevano a Milano per Abbiategrasso con stazione a Porta Ticinese,** in base alla Convenzione stipulata per la Società stessa dai Direttori della ferrovia Mortara-Vigevano colla Direzione Generale delle ferrovie dello Stato in data 3 ottobre 1863 ed in relazione agli Statuti da approvarsi dall'Assemblea.

La nuova Società venne autorizzata col R. Decreto 24 aprile 1864, N. 1174, che ne approvava gli Statuti, secondo i quali il suo capitale sociale doveva essere di 7 milioni di lire, diviso in 14000 azioni da L. 500 l'una, con facoltà, qualora non le venisse fatto di ottenere sottoscritte le azioni suddette nel loro numero totale, di emettere un prestito complementare in obbligazioni sino alla concorrenza di 2 milioni di lire.

Questi Statuti vennero successivamente modificati coll'altro R. Decreto 5 aprile 1868, ed in forza dei medesimi il fondo di costruzione della linea è costituito:

1.° del capitale di azioni 14000 da L. 500 cadauna	L. 7,000,000
2.° di 10000 obbligazioni di effettive L. 200 cadauna	» 2,000,000
e così di effettive	L. 9,000,000

Digitized by Google

Le 10000 obbligazioni di cui sopra, del valore di emissione di L. 200 l'una, saranno ammortizzate al nominale di L. 500 nel periodo della concessione, cominciando dal 1.° luglio 1870. L'ammortamento delle azioni comincerà dieci anni dopo messa in esercizio la strada.

Le 10000 obbligazioni suddette vengono create in sostituzione di altre già autorizzate con precedente R. Decreto 22 novembre 1866, N. 1829, che resteranno annullate. Esse frutteranno l'interesse annuo di L. 12 cadauna.

Con questi nuovi Statuti vennero annullati gli interessi attivi sulle azioni dal 15 giugno 1866 fino al giorno della messa in esercizio della strada, che erano riservati agli Azionisti coi precedenti Statuti del 1864.

Con Istromento 24 giugno 1864, rogato FINATI, la concessione della linea Milano-Vigevano e quella di Mortara-Vercelli vennero cedute dalla Società di Mortara a questa nuova Società così costituita.

Colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, venne approvata una nuova Convenzione stipulata il 30 giugno 1864 tra il Signor MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI e i Signori Conte RENATO BORROMEO, Cav. ALESSANDRO CAGNONI, Cav. ENRICO STRIGELLI ed Avv. LUIGI FERRARI-TRECATE, membri specialmente delegati con Atto 24 giugno 1864 a rappresentare il Consiglio d'Amministrazione della Società della ferrovia Vigevano-Milano per Abbiategrasso, cessionaria dei diritti del fu Ingegnere FERRANTE.

Mediante questa Convenzione, che riproduceva con poche varianti quella del 3 ottobre 1863, il Governo confermava alla nuova Società anonima, autorizzata col surriferito R. Decreto 24 aprile 1864, la concessione fatta all'Ingegnere EUGENIO FERRANTE colla Legge 17 luglio 1861, N. 100, alle stesse condizioni, salvo le modificazioni seguenti:

Per il tracciato della linea, la quale partendo da Vigevano giungerà a Milano a Porta Ticinese raccordandosi dalla stazione che ivi sarà stabilita colla Stazione Centrale di Milano, sarà seguito il progetto di massima dell'Ingegnere GALEAZZO GARAVAGLIA;

Esercizio e manutenzione ordinaria della linea, assunti dal Governo mediante corresponsione da parte della Società del 50 per cento del prodotto lordo fino a che questo non ecceda le L. 15,000 per chilometro e con un minimo assicurato al Governo di L. 6,500; sull'eccedenza delle L. 15,000 il 25 per cento;

Un diritto di L. 3 per chilometro in correspettivo del servizio che il Governo farà sulla linea di raccordamento da Porta Ticinese alla Stazione Centrale;

Facoltà nel Governo di cedere l'esercizio ad una Società cogli obblighi e diritti assunti colla presente Convenzione, conformi ai preliminari di Convenzione già intesi coll'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fino dal 3 ottobre 1863;

Nel caso che la cessione sia fatta alla Società delle strade ferrate Lombarde, questa avrà il diritto di fare il servizio dei convogli per la linea Vigevano-Milano e viceversa nella sua Stazione Centrale a Milano, ma toccando tanto all'andata che al ritorno la stazione della Società a Porta Ticinese. Però, il correspettivo per l'esercizio sul tronco di raccordamento tra Porta Ticinese e la Stazione Centrale non sarà regolato in ragione di L. 3 per chilometro percorso dalla locomotiva, come è detto superiormente, ma bensì in ragione del 75 per cento sul prodotto lordo di esso tronco di diramazione.

La Società rinuncia a qualunque diritto le potesse competere in dipendenza del Capitolato approvato colla Legge del 17 luglio 1861 e del R. Decreto 25 agosto successivo, N. 323, relativi alla concessione della linea Mortara-Vercelli.

Dal loro canto i Signori Cav. STRIGELLI ed Avv. FERRARI-TRECATE, come speciali

Digitized by Google

delegati della Società Vigevano-Mortara, rinunciano da parte della medesima ai diritti che ad essa Società potessero competere in dipendenza della sua Legge di concessione 11 luglio 1852 (*Vedi Nota* **108**).

La durata della concessione è fissata alla stessa data di quella accordata con Legge del medesimo giorno alla ferrovia Castagnole-Casale-Mortara, cioè toccherà il suo termine di 99 anni contemporaneamente a quello della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria, vale a dire col 13 maggio 1964 (*Vedi Note* **110** *e* **116**).

L'esercizio della linea Vigevano-Milano essendo stato ceduto dallo Stato alla Società ferroviaria dell'Alta Italia colla medesima Legge 14 maggio 1865, sotto le riserve superiormente indicate, le due Società devennero successivamente colla Convenzione 29 marzo 1874, approvata dal Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia il 19 aprile successivo, N. 695, ai nuovi accordi per l'esercizio che sono riferiti a *pag. 283*.

In forza della Convenzione 18 gennaio 1869, approvata dal Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia con deliberazione del 19 successivo e dall'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti della medesima del 28 aprile 1869 (*Vedi Leggi, Decreti ecc.* N. **24**), questa Società divenne proprietaria di 10000 azioni della Società di Vigevano alle condizioni ivi esposte, fra le quali l'obbligo della fornitura e posa in opera dell'armamento.

Con successive deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia, riferite agli Azionisti nelle Assemblee generali degli anni 1871 e successivi, furono fatte altre anticipazioni per costruzione a prezzo assoluto delle stazioni, per opere di difesa del ponte sul Ticino e per altri titoli, le quali anticipazioni dovevano essere rimborsate con interesse dell'8 per cento, mediante prelevamento sui dividendi da distribuirsi agli Azionisti.

Con Convenzione stipulata il 30 novembre 1872 tra il Comm. Amilhau, Direttore Generale della Società ferroviaria dell'Alta Italia, ed il Cav. Lazzati, Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società concessionaria della linea Milano-Vigevano, ed approvata dal Consiglio d'Amministrazione di quest'ultima il 4 gennaio 1873 e da quello dell'Alta Italia con deliberazione 21 dello stesso mese, N. 99:

a) La Società dell'Alta Italia pronunciava il collaudo definitivo della linea e dichiarava di riceverla in regolare consegna, e viceversa quella di Vigevano collaudava le opere di difesa eseguite al ponte sul Ticino ed i fabbricati passeggieri definitivi stati costrutti dall'Alta Italia;

b) Si ripartivano fra le due Società le spese di manutenzione ordinaria in ragione: del 45 per cento a carico dell'Alta Italia, e del 55 per cento a carico della Vigevano, e si precisavano le opere e riparazioni che dovevano restare a tutto carico della Concessionaria, da eseguirsi per conto di essa a cura dell'Alta Italia, la quale pure s'impegnava di provvedere alla manutenzione ordinaria verso rimborso per parte della Vigevano nella proporzione suindicata;

c) Il debito complessivo della Vigevano al 31 dicembre 1872 veniva liquidato in L. 793,064.26.

Dal conto corrente aperto con quella Società, il credito dell'Alta Italia al 31 dicembre 1875 ammontava a circa L. 800,000, ed ora sono in corso trattative colla medesima, la quale mostrasi disposta a dilazionare il rimborso di una parte del suo credito per permettere alla Concessionaria di distribuire un dividendo alle azioni per l'anno 1875.

Posteriormente alla Convenzione 18 gennaio 1869, la Società dell'Alta Italia si è fatta acquisitrice di altre 1395 azioni della ferrovia di Vigevano; per cui, sul numero totale di 14000, essa ne possiede oggidì 11395.

Digitized by Google

Il Consiglio d'Amministrazione di questa Società risiede in Milano, corso Venezia, 31, ed è composto dei Signori:

LAZZATI Cav. Dott. ANTONIO,	Presidente,
MIRA Cav. Ing. CARLO,	Vicepresidente,
BRETTI Cav. Avv. PIER LUIGI,	Consigliere,
DECIO Cav. Avv. INNOCENTE,	id.
FORTIS Comm. GUGLIELMO,	id.
GAVAZZI Dott. GIOVANNI,	id.
PONZONE Comm. LUIGI,	id.
ROCCA-SAPORITI March. APOLLINARE,	id.
NEGRI Cav. Dott. GAETANO,	Segretario.

(122) Oltre alle linee superiormente indicate, la Società dell'Alta Italia col 1.° giugno 1865 assunse e disimpegnò per un periodo di tempo anche l'esercizio della linea Genova-Voltri, di proprietà delle Romane, come è riferito dettagliatamente alla *Nota* **201.**

(123) La costruzione e l'esercizio della ferrovia da Torino a Ciriè per Venaria Reale, Caselle e S. Maurizio vennero effettivamente concessi all'Ingegnere GAETANO CAPUCCIO colla medesima Legge 14 maggio 1865, N. 2279, colla quale fu approvata la Convenzione dal predetto conchiusa il 21 maggio 1864 col MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.

Le condizioni principali di questa concessione sono le seguenti:

Durata anni 99, a datare dal giorno dell'apertura dell'intera linea all'esercizio, con facoltà nel Governo di riscatto dopo 15 anni;

Franchigia di dogana per l'introduzione di materiale d'armamento e di prima provvista per l'esercizio;

Esenzione dal diritto proporzionale di registro pei contratti ed atti da stipularsi in dipendenza delle obbligazioni assunte col Capitolato, i quali saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira;

Promessa del Governo di non fare altre concessioni di linee che vengano a stabilire una diretta comunicazione tra Torino e Ciriè, nè di linee parallele ad una distanza minore di cinque chilometri;

Diritto di prelazione al Concessionario per tutta la durata della concessione per la continuazione della linea sino a Lanzo e per una diramazione verso Rivarolo Canavese e Cuorgnè;

Obbligo nel Concessionario di eseguire a sue spese il raccordamento della linea colla stazione di Porta Susa in Torino, allo scopo di agevolare i trasporti di truppa ed il materiale da guerra nell'interesse dello Stato;

Facoltà nel Concessionario di costituire una Società anonima col capitale di L. 1,600,000 in azioni, e con facoltà di emettere obbligazioni sino alla concorrenza di un milione.

Questa Società si è infatti costituita con Atto 13 luglio 1865, rogato TURVANO, ed i suoi Statuti furono approvati col R. Decreto 1.° ottobre successivo, N. 1680.

Il suo capitale, in seguito ad altro R. Decreto 8 ottobre 1870, venne costituito come segue:

N. 4746 azioni di 1.ª emissione	tutte emesse	
» 4004 » 2.ª »		
» 450 » 2.ª »	non emesse	
N. 9200 a L. 250 cadauna		L. 2,300,000
N. 4600 obbligazioni da L. 500		» 2,300,000
	Capitale sociale attuale . .	L. 4,600,000

Digitized by Google

Le azioni di 2.ª emissione sono nelle mani dei Comuni.

La linea costò . . L. 2,506,688;

Il materiale mobile » 2,040,228.

La scadenza della concessione avrà luogo il 5 febbraio 1968.

Con Legge 21 maggio p.° p.°, N. 3139 (serie 2.ª), venne approvata la Convenzione 12 dicembre 1875 per concessione alla Società da Torino a Ciriè della costruzione ed esercizio del prolungamento della sua ferrovia fino a Lanzo. Il capitale relativo fu procurato mediante un mutuo stipulato dalla Società colla Banca Subalpina e garantito dai Comuni interessati.

Conformemente all'obbligo ad essa imposto dalla Legge, la Società concessionaria della ferrovia Torino-Ciriè ha costrutto il binario di raccordamento della sua linea colla stazione di Porta Susa, e questo serve, giusta lo stipulato nelle rispettive Convenzioni, alle esigenze del servizio militare. La Società di Ciriè aveva espresso il desiderio che esso potesse servire anche ai trasporti di merci ordinarie, devenendo ad una Convenzione di servizio cumulativo coll'Alta Italia, ma questa questione rimase finora insoluta.

Il Consiglio d'Amministrazione è composto come segue:

Ferraris Comm. Senatore Luigi,	Presidente,
Arcozzi Masino, Cav. Avv. Luigi,	Amministratore,
Borella Comm. Carlo,	id.
Farina Cav. Maurizio,	id.
Laclaire Cav. Giov. Paolo,	id.
Massa Comm. Avv. Paolo,	id.
Peyron Comm. Ing. Amedeo,	id.
Trivero Giovanni,	id.

124) Acquedotto Nicolay. Colle Convenzioni tra il Ministero delle Finanze dello Stato ed il Cav. Paolo Antonio Nicolay in data 27 maggio e 11 novembre 1853, entrambe approvate colla Legge 5 giugno 1854, N. 1722, fu fatta facoltà al Cav. Nicolay predetto, al quale per Atto del 14 giugno 1853, rogiti Cambiaso, si sostituì la **Società del nuovo acquedotto**, fondata col capitale effettivo di L. 5,250,000 diviso in azioni, di raccogliere, per mezzo di piccole gallerie addossate all'ultimo tronco della grande galleria dei Giovi, a tutte sue spese e sotto sua responsabilità per ogni ritardo che ne derivasse nella costruzione della grande galleria medesima, le acque di sorgiva che concorrono nel cavo operato per la costruzione di detto tronco, e di poterle condurre, verso pagamento di un determinato canone, fino a Genova in più linee di tubi o canali collocati lungo le banchine della strada ferrata, cogli obblighi:

a) di permettere l'uso gratuito al Governo di detta acqua, qualora venissero stabilite per l'esercizio dei piani inclinati dei Giovi delle macchine fisse mosse ad acqua;

b) di rilasciare gratuitamente non più della decima parte dell'acqua portata dal condotto pei bisogni delle stazioni da Pontedecimo a Genova inclusivamente, vendendo ad un prezzo di favore la maggior quantità che potesse occorrere oltre detto decimo.

L'applicazione di queste Convenzioni ha sollevato parecchie questioni, delle quali la prima: se l'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato avesse diritto di valersi dell'acqua Nicolay per la stazione merci piazza Caricamento, per i tratti di ferrovia che mettono questa stazione in comunicazione coi punti di sbarco, pel servizio nella stazione di Genova della ferrovia di Voltri, per met-

Digitized by Google

tere in movimento le macchine idrauliche adoperate nelle stazioni, e per lo spegnimento del coke nel quantitativo destinato alle locomotive ed al servizio proprio delle stazioni.

Tutti questi punti furono decisi a favore del Governo dal Tribunale Provinciale di Genova con sentenza 7 aprile 1857, riformata parzialmente con sentenza 13 febbraio 1858 dalla Corte d'Appello, la quale dichiarò tenuta l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a rendere indenne il Nicolay per l'acqua dell'acquedotto stata usata nelle stazioni di Sampierdarena e di Genova per l'esercizio della ferrovia di Voltri, ed a pagargli un giusto correspettivo per l'acqua medesima di cui essa volesse per l'avvenire servirsi per detto oggetto, a seconda della determinazione da farsi da tre periti.

Interposto dal Nicolay, Presidente della Società del nuovo acquedotto, ricorso in Cassazione contro la decisione della Corte d'Appello, nella parte in cui confermando quella del R. Tribunale Provinciale di Genova ammetteva competere all'Amministrazione delle strade ferrate il diritto di valersi a termini e nei limiti fissati dalle Convenzioni 27 maggio ed 11 novembre 1853 dell'acqua della Società Nicolay per qualunque uso e servizio delle stazioni da Pontedecimo a Genova, ed avere perciò il diritto di valersene in tutti i siti e per tutti gli usi superiormente indicati, la Corte di Cassazione di Torino, con sentenza 1.° ottobre 1858, rigettò il ricorso condannando il Nicolay alla multa di L. 150.

Una seconda questione si elevò tra il Governo e la Società dell'acquedotto relativamente all'interpretazione da darsi alle Convenzioni circa la portata dell'acquedotto.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato riteneva spettare al Governo il diritto di derivare dall'acquedotto Nicolay il decimo dell' acqua accordatogli dalle Convenzioni, ragguagliandolo, non alla quantità d' acqua effettivamente condotta, ma alla portata intiera del canale, cioè a tutta la quantità che la Società avrebbe potuto condurre.

La Società dell' acquedotto all' incontro, osservando che l' acqua acquista forza motrice dalla pressione e contropressione che riceve, ma che ciò ne diminuisce il volume, concludeva che la misura per fissare il decimo doveva farsi tenuto conto di tale diminuzione, e quindi domandava che si ordinasse ai periti di procedere alla misurazione dell'acqua del nuovo acquedotto sulla portata del canale, tenuto conto delle diverse località in cui sono costrutte le stazioni da Pontedecimo a Genova, e di riconoscere e misurare la portata delle diverse bocche di derivazione che a servizio delle stazioni medesime si trovano praticate ed aperte.

Con sentenza 24 ottobre 1860, la Corte d'Appello in Genova mandò procedersi ad una perizia sulla portata del canale del nuovo acquedotto Nicolay, nonchè alla verificazione di tutte le circostanze accennate nelle conclusioni delle parti surriferite.

I periti nominati, Ingegneri Guido Susani, Luigi Ferraris e Gianotto Cattaneo, presentarono il loro elaborato il 3 luglio 1862, nel quale conclusero:

1.° Che la portata media ordinaria del nuovo acquedotto Nicolay allo stato attuale delle cose sia di litri 500, e che, conseguentemente, all'Amministrazione delle strade ferrate competa l'uso di una erogazione continua di litri 50 per ogni minuto secondo;

2.° Che, riconosciute e calcolate le portate delle diverse bocche di derivazione praticate ed aperte a servizio delle stazioni, secondo vogliono le conclusioni della Società dell'aquedotto, queste, se funzionassero continuamente sgorgando a bocca libera, darebbero una erogazione di litri 115,92 per secondo, quando le pressioni fossero quelle che si rinvennero durante la visita dei periti nei giorni 13, 14 e 15 maggio 1862, mentre invece sarebbe di litri 133,05 secondo il sistema adottato dai periti medesimi;

Digitized by Google

3.° Che, qualora le bocche si tenessero sempre aperte così come si pratica quando l'Amministrazione della ferrovia usa dell'acqua, l'acqua derivata a servizio dell'Amministrazione delle strade ferrate ascende a litri 26,36 per minuto secondo;

4.° Che la quantità d'acqua dal Governo impiegata nei bisogni delle stazioni e degli attinenti servizi, secondo vogliono le conclusioni del Governo, è di metri cubi 667,52 per ogni 24 ore;

5.° Che l'acqua impiegata a spegnere la porzione di coke, non consumata nel percorso fra Pontedecimo e Genova, si calcola:

In totalità sino all'epoca della visita, a metri cubi 8111,75;

Attualmente per ogni giorno, a metri cubi 2,57;

6.° Che l'acqua vaporizzata giornalmente per l'esercizio della ferrovia di Voltri, in quanto è estratta dall'acquedotto NICOLAY, ascende a metri cubi 5,40.

Sulle conclusioni della perizia pende lite dal 1863 a questa parte, a definizione della quale la Società dell'Alta Italia aveva proposto la nomina di un collegio arbitrale, proposta che la Convenzione di Basilea, sopravvenuta nel frattempo, ha fatto naturalmente rimanere in sospeso.

(125) Ponte sul Ticino a Sesto Calende. Con Nota 29 luglio 1867, N. 2907, il Ministero dei Lavori Pubblici ammise che la costruzione del ponte definitivo sul Ticino, la cui spesa era calcolata in quasi due milioni, fosse aggiornata ad epoca in cui i capitali necessari potessero essere procurati con minori sacrifizi di quelli che allora occorrevano, e che intanto si provvedesse con un ponte provvisorio in legno, costrutto secondo il progetto del Direttore delle Costruzioni Comm. DAIGREMONT, la cui durata era presunta di 10 anni.

Senonchè, dovendo il nuovo ponte, per obbedire alla prescrizione della Legge, servire anche ad uso del carreggio ordinario, ebbe luogo una corrispondenza fra Società e Ministero, il quale aderì alla sua costruzione pel semplice uso ferroviario.

Il ponte fu costrutto con cura ed attenzione speciale, sotto la sorveglianza del Cav. RICHARD e, ad onta delle grandi piene del lago ripetutamente manifestatesi in questi anni, fa prova eccellente in modo che, sebbene sieno passati otto anni, non fu d'uopo ancora pensare alla costruzione del ponte definitivo, ed anzi tutto lascia supporre che esso potrà durare molto più tempo di quello che si prevedeva al momento della sua costruzione.

(126) Camerlata-Chiasso. Appena approvata la Legge 14 maggio 1865, la Società ha fatto studiare un progetto che riusciva sul territorio Svizzero per la valle Breggia, progetto che fu approvato con Ministeriale Decreto 31 luglio 1867; ma le stipulazioni successivamente intervenute tra i Governi Italiano e Svizzero relativamente alle linee di accesso al Gottardo, indussero una tale modificazione nel tracciato della linea di congiunzione della ferrovia Comasca colla Luganese da portare per conseguenza il totale abbandono di quel progetto.

In una conferenza che ebbe luogo in Como nel settembre 1872 fra i delegati del Governo e quelli della Società, furono ampiamente discusse tutte le questioni relative a questo tracciato e tutte le condizioni cui doveva soddisfare la soluzione del problema, e fu stabilito che, per parte della Società, si avessero a studiare tre differenti progetti, i quali furono presentati infatti al Governo dalla Direzione Generale colla Nota 16 gennaio 1873, N. 579.

Il primo contemplava la istituzione della stazione internazionale presso Camerlata, con uno sviluppo totale fino al confine Svizzero di 8600 metri e con una pendenza massima di 0,012 per metro, limitata ad una lunghezza di metri 700,

Digitized by Google

abbandonando l'asse attuale della linea Milano-Camerlata a 1730 metri dalla sua estremità. La linea passava sotto il Monte Olimpino mediante una galleria lunga metri 1300.

La diramazione al lago esigeva una pendenza massima di 0,024 per metro, e la sua lunghezza totale era di metri 3426.

Il secondo progetto, colla stazione internazionale a Como, si distaccava dal medesimo punto della linea Milano-Camerlata e, lasciando a Camerlata una piccola stazione, discendeva a Como con una pendenza massima di 0,022 per metro.

La stazione internazionale veniva stabilita in vicinanza di Como ad ovest del torrente Cosia ed al livello più basso possibile, ma essa esigeva un riporto di circa 325,000 metri cubi di terra ed una spesa molto più rilevante per la qualità del terreno da espropriarsi e delle molte case da demolirsi.

Questa stazione si sarebbe collegata alla città mediante un ponte sul torrente Cosia ed al porto lacuale con un binario di servizio lungo 950 metri ed una calata per il carico e lo scarico.

Dopo la stazione internazionale la ferrovia ascendeva verso Chiasso con delle rampe di 0,020 al massimo, passando sotto il Monte Olimpino mediante una galleria lunga 1625 metri.

Tutte queste circostanze influivano a rendere questo progetto assai più costoso del precedente e l'esercizio più oneroso.

Il terzo progetto, disposto, come il secondo, allo scopo di stabilire a Como la stazione internazionale, differiva in ciò che riduceva a 0,0143 per metro la rampa fra Como e Camerlata, dando alla linea un più grande sviluppo.

Questo progetto aggiungeva la costruzione di tre nuove gallerie di una totale lunghezza di 1505 metri alle cause di spesa già riconosciute nel secondo progetto, ed inoltre la linea allo scoperto aveva un maggiore sviluppo. Questo aumento di spesa può calcolarsi di quasi due milioni in confronto del secondo progetto; è però vero che l'esercizio fra Como e Camerlata sarebbe stato meno oneroso.

La Direzione Generale della Società dichiarava di pronunciarsi pel primo dei detti tre progetti, in vista dell'economia e della maggiore regolarità di servizio che esso presenta.

Ma questo non fu accettato dal Ministero, il quale, con Nota 11 febbraio 1873, stabiliva che la stazione di Como dovesse essere al basso.

Rimaneva però ancora da risolversi la questione se questa stazione dovesse essere **internazionale** o semplicemente **di transito**, giacchè la maggiore o minore area da occuparsi dalla medesima, che dovea tutta ritagliarsi in montagna, variava naturalmente di molto il tracciato tanto da Camerlata a Como quanto da Como a Chiasso.

A guadagno di tempo e dopo nuova conferenza tenutasi in Como il 5 marzo 1873 fra i delegati dei Governi Italiano e Svizzero, quelli dell'Alta Italia e della Compagnia del S. Gottardo, la Società dell'Alta Italia si esibì di cominciare intanto i lavori della galleria di Monte Olimpino, calcolata di metri 1500, con una disposizione tale da poterla poi raccordare colla stazione di Como, qualunque fosse in seguito la decisione sull'estensione e sulla classificazione di questa stazione.

Il relativo progetto fu presentato il 1.° aprile 1873, ma non fu approvato che il 12 agosto successivo, e con modificazioni radicali, fra le quali un prolungamento di metri 250 di galleria, portata così a metri 1750.

Nel settembre 1873 fu dato mano ai lavori, ed appena fu deciso che la stazione internazionale dovesse essere eretta a Chiasso, la Società presentò il 19 marzo 1874 il progetto particolareggiato della tratta dal confine Svizzero sino ed inclusivamente alla stazione di Como, ed il 14 aprile successivo quello della

Digitized by Google

restante parte fra Como e Camerlata, progetti che furono approvati con Decreto Ministeriale 4 agosto 1874.

Nell'aprile 1875 fu dai Governi interessati approvato anche il progetto della stazione internazionale di Chiasso concordato fra le Direzioni delle due Società.

Il perforamento della galleria di Monte Olimpino presentò difficoltà maggiori di quelle che si potevano prevedere, per la continua infiltrazione delle acque che resistevano all'azione delle pompe a vapore impiegate alla loro estrazione e mantenute dalle pioggie costanti che si verificarono durante quasi tutto il tempo dei lavori, i quali ebbero poi a soffrire altri ritardi per le difficoltà sopravvenute coll'Impresa costruttrice e per altri motivi.

Attualmente la galleria è perforata, i lavori della strada tra la stazione di Como e la frontiera Svizzera sono compiuti, per cui è da ritenersi che quanto prima l'intera linea sarà aperta all'esercizio.

Anche pel breve tratto da Camerlata alla stazione di Como si ebbero a superare ostacoli imprevedibili e gravissimi per la qualità marnosa di un tratto di terreno ribelle a tutti i lavori di robustamento e di difesa, e per le pretese esagerate di alcuni proprietari espropriandi, a vincere le quali fu necessario invocare il braccio della legge; ad ogni modo questo tratto venne aperto fino dal luglio dell'anno scorso.

Finalmente, il progetto di dettaglio per la congiunzione ferroviaria della stazione col Lago di Como, già approvato in massima col Ministeriale Decreto 4 agosto 1874 superiormente citato, sta ora redigendosi per essere posto in armonia con alcune disposizioni contenute nel Decreto medesimo.

(127) Stazione di Torino Porta Nuova. A completare la grande arteria Genova-Torino, che, con sì ingente dispendio, e superando immense difficoltà, lo Stato era riuscito finalmente ad eseguire, non mancava più che la Stazione in Torino, giacchè la stazione provvisoria, eretta nel 1850 allorchè furono aperti i primi tronchi della linea, era affatto insufficiente ai bisogni del servizio, attesa la ristrettezza dei locali, male corrispondeva ai grandiosi edifici che la fiancheggiavano, ed abbisognava continuamente di riparazioni; e tanto più era sentito questo bisogno inquantochè a quella stazione, oltre alla linea di Genova, doveano metter capo quelle di Cuneo e Pinerolo, e perchè, alla linea di Genova essendosi aggiunte le diramazioni di Voltri, Acqui, Piacenza ecc., le quali col tempo dovevano ancora vie maggiormente estendersi, le provenienze di tutta Italia avrebbero in breve affluito a questa stazione, la quale serviva pure al commercio da tutte quelle linee diretto alla ferrovia dell'in allora Società Vittorio Emanuele, colla cui stazione la congiungeva apposito binario. Per conseguenza, incaricato l'Ingegnere Mazzucchetti della compilazione del relativo progetto, il Parlamento stanziava, ed il Re approvava con Legge 21 luglio 1861, N. 118, la spesa di L. 2,700,000 per la costruzione in Torino dell'attuale Stazione Centrale di Porta Nuova.

All'epoca della cessione alla Società dell'Alta Italia della rete Piemontese, i lavori di questa stazione erano già avanzati in modo da non poter essere più abbandonati, quand'anche la Società avesse trovato di maggiore suo interesse e di più comodo per la città di stabilire invece la grande Stazione Centrale a Porta Susa, più adatta per la località a servire ai bisogni del commercio Torinese; ed anzi, ad evitare ogni pericolo di consimili proposte, coll'art. 6 dell'Atto 2 febbraio 1865 ed alinea 1.° dell'altro Atto 17 detto mese, entrambi addizionali alla Convenzione 30 giugno 1864, venne modificato il testo dell'art. 9 dell'originaria Convenzione nel senso che la prosecuzione ed il compimento dei lavori della Stazione Centrale di

Digitized by Google

Torino secondo il progetto approvato colla citata Legge del 21 luglio 1861, e la definitiva liquidazione dei conti, abbiano a rimanere esclusivamente affidate al Governo, obbligandosi la Società a concorrere nella spesa per una somma di L. 500,000.

E siccome era stata riconosciuta l'insufficienza dell'area disponibile per quella stazione, ed erasi già convenuta col Municipio di Torino la permuta di terreni a quella contigui, che dal Municipio avrebbero dovuto essere comperati espressamente onde provvedere al suo ampliamento, così il Governo sostituì per l'eseguimento della relativa Convenzione 6 maggio 1864 la Società, coll'obbligo ad essa di rimborsargli il valore dei detti terreni, stabilito in L. 368,251,07.

La Convenzione 6 maggio 1864 fu approvata con Legge 25 detto mese, N. 2309, e tradotta in pubblico Istromento con Atto 30 settembre 1865; ma siccome il piano d'ampliamento, redatto secondo il progetto Governativo, non soddisfaceva nè alle viste della Società pei riguardi di servizio ferroviario, nè a quelle del Municipio, che fra le altre cose avrebbe dovuto deviare il magnifico viale di Stupinigi, così il piano stesso venne modificato colle Convenzioni 21 ottobre 1869 e 18 novembre 1872, approvate dal Consiglio d'Amministrazione della Società colle deliberazioni 29 dicembre 1869, 4 febbraio e 26 marzo 1873, e dai Consigli Comunale e Provinciale di Torino colle deliberazioni 31 gennaio e 4 marzo 1870 e 30 dicembre 1872; mediante i quali atti: venne definitivamente fissata la località del cavalcavia da costruirsi a spese della Società attraverso la stazione, affine di stabilire un passaggio destinato a mettere in più diretta comunicazione il Borgo della Crocetta col Borgo di S. Salvario; venne provveduto perchè gli ingrandimenti dello scalo riescano tali da soddisfare ai bisogni cittadini, mantenendo lo scalo sempre più vicino all'abitato e dandogli quella larga estensione che compete allo sviluppo sempre maggiore del commercio di Torino, permettendo nello stesso tempo l'ampliazione delle officine verso mezzogiorno; e finalmente fu fatto il comodo della città di Torino col lasciare inalterato il rettilineo di Stupinigi ed abbandonando alla città i terreni posti a ponente del medesimo che, secondo il primitivo progetto, avrebbero dovuto essere occupati dalle officine.

L'espropriazione dei terreni assegnati alla Società in forza di queste nuove combinazioni fu lunga, difficile e costosa; ad ogni modo, e non senza nuovi sacrifici, la Società è riuscita a condurla a compimento; il cavalcavia venne costrutto e trovasi già in esercizio da parecchi mesi; un grandioso stabilimento per montaggio delle macchine, eretto sui terreni ceduti alla Società in forza della prima Convenzione del 1869, funziona adesso regolarmente in ogni sua parte; sui terreni nuovamente ceduti venne disposto un fascio di binari di deposito serventi a liberare la stazione da ogni ingombro di veicoli; ed era già studiato e preparato il progetto per l'erezione di nuove officine destinate a surrogare quelle attuali di Porta Susa, dove si sarebbero collocate invece le grandi officine di costruzione che la Società nel 1873, allorchè trasportava la sua residenza in Milano, aveva promesso di erigere in Torino. Ma l'esecuzione di questo progetto, ritardata per le critiche condizioni finanziarie in cui versava la Società, fu naturalmente abbandonata in seguito alla Convenzione di Basilea.

(128) Non si è mai verificato il caso preveduto da questi due articoli.

(129) Porto di Genova. Era del massimo interesse della Società dell'Alta Italia che si eseguissero sollecitamente radicali lavori nel porto di Genova, che, prima dell'annessione del Veneto, era l'unico porto esistente sulla vasta sua rete, e che, anche dopo tale annessione, conservava somma importanza per la zona ferroviaria e

Digitized by Google

per gli scali cui era destinato a servire, nonchè per la concorrenza grandissima che, opportunamente regolato, potrebbe fare a Marsiglia.

Non appena adunque la Società dell'Alta Italia divenne proprietaria della rete dello Stato Piemontese, si adoperò alacremente all'ottenimento di questo scopo; ma la sua buona volontà si infranse contro la mancanza, od anzi, a meglio dire, la moltiplicità dei progetti che erano stati presentati, e che si facevano vicendevolmente la guerra, senza che nessuno riuscisse a prevalere sull'altro.

La Società si trovò quindi nella necessità di andare molto guardinga nell'esborso della somma con cui erasi obbligata a concorrere ai lavori del porto, sia perchè non accadesse che questa somma venisse adoperata in lavori estranei al vero scopo, con nessuna utilità per la ferrovia, sia per potere con questo mezzo spingere gli altri interessati a concretare il progetto definitivo e ad eseguire il lavoro.

Per conseguenza essa stabilì la massima che non farebbe spesa alcuna fino a tanto che non fosse approvato un progetto completo e che ne fosse stanziata la perizia preventiva, e che il pagamento del suo contributo si farebbe soltanto a seconda dell' avanzamento dei lavori e nel rapporto dei tre milioni, importo totale del suo impegno, alla spesa complessiva dell'intero lavoro.

Non si rifiutava però di assumere anche l' incarico di determinati lavori più adatti alla natura della sua impresa, quali lo scavo della galleria che mettesse in corrispondenza la stazione di Sampierdarena colla nuova stazione marittima, abbandonando al Governo o ad altri l' esecuzione dei lavori marittimi propriamente detti, ma sempre sotto la condizione assoluta che questi lavori avessero ad essere eseguiti e progredire proporzionatamente al progresso di quelli assunti dall'Alta Italia.

E tanto il cessato Direttore delle Costruzioni Comm. Daigremont, quanto il Direttore Generale Comm. Amilhau, mettevano a profitto i loro studi ed il loro non comune talento per riuscire ad una soluzione che, pur giovando alla Società ferroviaria cui essi appartenevano, avrebbe in pari tempo recato immensi vantaggi commerciali alla città di Genova; ed anzi l'ultimo di questi propose un concreto progetto, il quale, se non fu coronato dell'approvazione, ebbe però l'onore di essere discusso fra i tre che, a preferenza degli altri cinquanta e più progetti presentati, si contendevano la palma.

Ma, non avendo il Governo accettato le proposte della Società, venne la questione sottoposta agli arbitri, ai quali, nell'Atto di compromesso 16 ottobre 1874 (*Vedi pag. 277*), si domandava:

« Se, a fronte dell'ultimo capoverso dell'art. 11 del Capitolato annesso alla Con-
« venzione 30 giugno 1864 e del disposto dall' art. 9 della Legge 14 maggio
« 1865, N. 2279, che approva la suddetta Convenzione, ed allo stato attuale
« delle cose, non abbia il Governo il diritto di esigere dalla Società delle
« strade ferrate dell'Alta Italia l'immediato pagamento dell' importare della spesa
« pei lavori già eseguiti e successivamente per quelli da eseguirsi, il tutto fino
« al limite della cifra di tre milioni di lire; somma per la quale la Società as-
« sunse, colla predetta Convenzione, di concorrere nella spesa dei lavori del porto
« di Genova; o se, in base ai patti ed alle disposizioni summentovate, competa
« alla Società il diritto di eseguire il pagamento della suddetta somma di tre
« milioni per mezzo di quote rateali, o di somme proporzionali al complessivo
« importare dei lavori che si dovrebbero compiere giusta il piano generale che
« verrebbe addottato dal Governo per la sistemazione del porto anzidetto. »

È da sperarsi che la radicale sistemazione di quel porto divenga presto un fatto

Digitized by Google

compiuto mercè la munificenza dell'illustre PATRIZIO GENOVESE, che, essendo uno degli Amministratori della Società dell'Alta Italia fino dalla primitiva sua istituzione, non può non aver tenuto conto del vantaggio che anche questa andrà a risentire da tale lavoro: ed è certo che la Società, qualora le nuove condizioni in cui è entrata posteriormente non glielo avessero impedito, si sarebbe prestata con tutto l'impegno al più sollecito risultato di quei lavori, al qual fine aveva già fatto delle proposte per eseguire intanto le opere interne che valessero a facilitare lo sbarco e l'imbarco delle merci.

(130) La tettoia di Novara fu compiuta al 1.° luglio 1870, quella di Novi al 31 dicembre 1873. Non è ancora eseguita la tettoia di Casale.

(131) Le stazioni attualmente provvedute di tettucci **(marquises)** sulla sola rete del Piemonte ascendono a 61. Sull'intera rete concessa od esercitata sono 93.

(132) Con Ordinanza Ministeriale 18 febbraio 1866, N. 2, il Governo domandava che, oltre i locali ad uso degli uffici indicati nel testo, fossero in alcune determinate principali stazioni stabiliti dei « locali ad uso d'ufficio forniti degli arredi necessari » per gli impiegati Governativi di sorveglianza e controllo.

Il Consiglio d'Amministrazione della Società si oppose vivamente a questa domanda, perchè eccedente gli obblighi assunti colle Convenzioni di concessione, e, soltanto in via di transazione, aderì con lettera 29 aprile 1867, N. 121, che in alcune principali stazioni fossero messi a disposizione del Governo alcuni locali, ma però in via affatto precaria e fino alla decisione della questione di massima.

Dopo lunghe corrispondenze, furono concordati nelle sedute 21 e 29 dicembre 1869 i quesiti da sottoporsi agli Arbitri, che erano stati nominati nelle persone del Comm. ASTENGO, da parte del Governo, e Comm. SPURGAZZI da parte della Società, nei termini seguenti:

1.° « Se incomba o no alla Società delle ferrovie dell'Alta Italia di prestare « gratuitamente nelle proprie stazioni i locali d'ufficio ad uso di sorveglianza « Governativa;

2.° « Nel caso che questa prestazione obbligatoria per la Società non debba « essere gratuita, come si abbia a determinare il compenso che le sarebbe dovuto « dal Governo;

3.° « Se la Società, nel caso fosse giudicato dover essa fornire gratuitamente « i locali di cui sopra, debba anche fornire gratuitamente il relativo mobilio. »

Escluso da entrambi gli Arbitri ogni diritto del Governo al mobilio, non furono essi d'accordo sul primo punto, mentre l'Arbitro della Società non ammise la **gratuità** in nessun caso, e quello del Governo sostenne che la Società è obbligata a prestare i locali gratuitamente, soltanto però nei limiti della possibilità, cioè « in quanto ne ha di disponibili e non sia incagliato il servizio ferro- « viario, salvo ben inteso un adeguato compenso quando per somministrare i lo- « cali debba fare spese ed opere nuove. »

Ed anche nella determinazione di questo compenso insorse qualche disaccordo fra gli Arbitri.

Nessuna delle due parti avendo reclamato un definitivo giudizio sui punti lasciati divergenti da tale sentenza, la questione rimase pendente ed il Governo continuò ad occupare gratuitamente i locali che furono messi a sua disposizione in via provvisoria fino dal 1867.

Digitized by Google

(133) Mediante questo articolo, pel collocamento del doppio binario sulla rete Piemontese è fissato un limite di prodotto più largo di quello stabilito per la Lombardia e l'Italia Centrale dalla Legge 8 luglio 1860 (*Vedi Leggi Decreti ecc. N.* **11**, e *Nota* **77**).

(134) Non si è mai verificato il caso di far uso di questa autorizzazione.

(135) *Vedi al N.* **39** *delle Leggi, Decreti ecc.* le corrispondenze e le nuove Convenzioni seguite per l'esecuzione di questa linea. *Vedi anche Leggi Decreti ecc. N.i* **5** *e* **11** *e Note* **39** *e* **70**.

(136) Ferrovia del S. Gottardo. Il pensiero di ricondurre per la valle del Po il commercio dell'Europa Centrale verso i porti Italiani, ad onta dei gravi ostacoli topografici, che una catena di erti gioghi e di eterne ghiacciaie oppone ai mezzi ordinari di comunicazione, nacque insieme ai primi progetti ideati per dotare la penisola di ferrovie.

Fino dall'anno 1844 S. M. il Re Carlo Alberto, mentre decretava la costruzione delle principali linee di strade ferrate del Regno, volgeva sollecitamente le sue mire ad iniziare pratiche con parecchi Cantoni Svizzeri onde condurre ad esecuzione il progetto di una ferrovia che, attraversando le Alpi Elvetiche, richiamasse al porto di Genova il commercio dell'Europa Centrale.

Le guerre del 1848 e del 1849 tennero naturalmente in sospeso queste pratiche. Allorquando nel 1850 la Sardegna, la Svizzera e gli Stati interessati della Germania nominarono delegati per ispezionare i vari passaggi delle Alpi, l'obbiettivo della Commissione Sarda fu quello di raggiungere la valle del Reno per la via più breve, partendo da un punto del territorio del Regno senza toccare, per le circostanze politiche del momento, quello dell'Impero Austriaco. Essa restrinse i suoi studi ai due passaggi del Lucomagno e del S. Gottardo.

Sarebbe fuori di luogo ripetere qui le lotte che per quasi 20 anni si succedettero circa la preferenza da darsi all'uno od all'altro di questi due valichi, od a quegli altri del Septimer, dello Spluga e del Sempione, sui quali si è portata più tardi l'attenzione del commercio e della scienza; nè ricordare i moltissimi voti delle varie Commissioni che si succedettero, composte di uomini eminenti le cui opinioni risultavano affatto diverse fra loro; nè i molti progetti tecnici compilati da Ingegneri di distinta capacità; nè finalmente gli innumerevoli opuscoli ed articoli di giornale dettati tal volta da convinzione sincera, tal altra dal desiderio di far prevalere gli interessi municipali.

Troncò il nodo della questione una Commissione nominata nel 1865 dal Ministro Jacini e composta di uomini fra i più eminenti e fra i più autorevoli d'Italia per posizione, per istudi e per precedenti (1).

Questa Commissione a grandissima maggioranza si pronunziò a favore del S. Gottardo.

Al Rapporto della Commissione fece seguito il progetto di legge presentato alla Camera il 25 febbraio 1866 dallo stesso Ministro Jacini per ottenere la facoltà al

---

(1) Il Marchese Carlo Bevilaqua di Bologna, Senatore del Regno, Vicepresidente del Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia era il Presidente di questa Commissione, della quale facevano parte: il Senatore Florio di Palermo, i Deputati Castagnola, Correnti, Depretis, De-Vincenzi, Peruzzi; i Presidenti delle Camere di Commercio di Ancona, Firenze, Genova, Livorno, Milano, Napoli, Torino; l'Ispettore dei Consolati Negri, il Direttore della Statistica Maestri, il Capo Divisione del Ministero dei Lavori Pubblici Bertina, il Direttore dell'Esercizio delle ferrovie Meridionali Ruva e quello delle ferrovie dell'Alta Italia Amilhau.

Digitized by Google

Governo di prender parte ad un Consorzio internazionale onde promuovere la esecuzione di una ferrovia attraverso al S. Gottardo che, mediante un tunnel fra Airolo e Göschenen, stabilisse una non interrotta e diretta comunicazione fra la rete delle ferrovie Italiane e quelle centrali della Svizzera, assegnando come quota di sussidio dell'Italia per tale impresa le somme dovute dal Governo Francese per capitale e premio in dipendenza dei lavori del traforo del Moncenisio (*Vedi Nota* **210**), e quella di dieci milioni di lire, colla quale la Società dell'Alta Italia si è obbligata di concorrere alle spese per un passaggio ferroviario attraverso le Alpi Elvetiche.

Le gravi preoccupazioni politiche e la guerra scoppiata in quell'anno in Germania ed in Italia impedirono che quel progetto di legge venisse posto in discussione; ma, non appena terminata la guerra, la Svizzera e la Germania si mostrarono desiderose quanto l'Italia di devenire ad una pronta soluzione di questa importantissima questione, e delegarono appositi Rappresentanti che si riunirono in conferenza a Berna il 17 settembre 1869.

A questa conferenza erano rappresentati: la Confederazione Germanica del Nord, il Granducato di Baden, il Regno d'Italia (1), la Confederazione Svizzera ed il Regno di Würtemberg; e nel Protocollo finale del 13 ottobre 1869 furono prese le conclusioni seguenti:

fu concordato il tracciato della rete del S. Gottardo, da Lucerna per Magadino al confine Italiano verso Luino, con diramazione sopra Locarno, per una lunghezza totale di 263 chilometri;

furono stabilite le condizioni tecniche di questa rete e del tunnel da costruirsi fra Göschenen ed Airolo,

l'ordine ed i termini di costruzione, tanto del tunnel (nove anni) quanto dei vari tronchi delle strade d'accesso, cioè:

tre anni dopo la costituzione della Società, per le linee: da Biasca al Lago Maggiore, da Lugano a Chiasso e da Chiasso a Camerlata;

due anni e mezzo per le linee: Lucerna-Küssnacht-Goldau, Zug-S. Adrian-Goldau, Biasca-Bellinzona, Bellinzona-confine Italiano e diramazione verso Locarno;

quattro anni e mezzo per le linee: Goldau-Fluelen, Fluelen-Göschenen, Airolo-Biasca, Bellinzona-Lugano.

Inoltre, la Confederazione Svizzera si impegnò a provvedere che, con un passaggio sul Reno presso Basilea, la strada ferrata Svizzera sia unita alla rete del Granducato di Baden; e l'Italia a costruire una strada ferrata sulla riva sinistra del Lago Maggiore, che congiunga la strada Svizzera al confine presso Pino con uno dei punti della rete Italiana situata sulla strada diretta di Genova.

Nello stesso Protocollo furono inoltre determinate le condizioni di esercizio e di servizio cumulativo;

furono fissati l'importo complessivo e le condizioni della sovvenzione da accordarsi alla Società che si formerà per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata del S. Gottardo. Questo importo è di ottantacinque milioni di franchi, dei quali 1/3 da pagarsi in nove annualità uguali. Relativamente al pagamento degli altri 2/3 faranno regola i seguenti dispositivi:

a) per cadaun esercizio sarà trasmesso in tempo opportuno agli Stati sovventori un programma ed un conto presuntivo dei lavori da eseguirsi nella grande galleria del S. Gottardo;

---

(1) I delegati del Regno d'Italia erano il Comm. Melegari, Ministro presso la Confederazione Svizzera, il Comm. Cesare Correnti, Deputato e Consigliere di Stato, e l'Ing. Cav. Felice Biglia,

Digitized by Google

b) il Consiglio Federale fisserà l'epoca del principio del primo esercizio, ed alla fine di ciascun anno farà conoscere agli altri Stati l'ammontare della somma stata realmente spesa.

Il pagamento di questa somma, che non potrà superare quella portata nel budget dell'esercizio, sarà fatto dopo la verifica dei lavori delle due grandi gallerie del S. Gottardo e del monte Ceneri, alla quale si procederà ogni anno ad un'epoca determinata col concorso dei delegati degli Stati contraenti.

La Confederazione Svizzera prenderà l' impegno generale di far eseguire le prescrizioni del suddetto Protocollo relativo alla costruzione della strada del S. Gottardo, esigendo dalla Società che si costituirà per la costruzione e l' esercizio della strada stessa, una cauzione corrispondente in modo sufficiente agli obblighi da lei contratti.

Il Consiglio Federale pronuncierà su tutte le questioni relative alla costruzione della grande galleria; presenterà dei rapporti periodici tanto sull' andamento e lo stato dei lavori quanto sul risultato dell'esercizio agli Stati contraenti, ognuno dei quali avrà il diritto di prendere sui luoghi notizie sullo stato dei lavori, dopo avere indicato al Governo Svizzero le persone che egli incaricherà di questa ispezione.

I sussidi pagati dagli Stati sovventori saranno messi alla disposizione del Governo Federale Svizzero, il quale li farà pervenire, contemporaneamente con quelli della Svizzera, alla Compagnia colla quale avrà da intendersi sulla costruzione e l'esercizio della strada ferrata del S. Gottardo.

Gli Stati sovventori non si riservano un diritto di partecipazione ai risultati finanziari dell'Impresa, fuorchè nel caso in cui il dividendo da distribuire sulle azioni superasse il 7 per cento, nel qual caso la metà dell'eccedenza sarebbe distribuita a titolo di interesse fra gli Stati sovventori nella proporzione dei loro sussidi.

Con Protocollo separato dello stesso giorno, sulla somma di 85 milioni di sussidio fissata come sopra, l'Italia assunse di concorrere per milioni 45 di franchi, ed inoltre di fare le congiunzioni necessarie fra Chiasso e Camerlata, come pure fra il confine Svizzero sulla riva sinistra del Lago Maggiore ed un punto a sua scelta della rete Italiana.

La Svizzera	»	20	»
Il Granducato di Baden . . . . . sotto riserva del consenso degli Stati del Granducato.	»	3	»
I delegati della Germania del Nord e del Regno di Würtemberg si riservarono di consultare in proposito i relativi Governi, e non fu che più tardi che le loro quote furono determinate nella residua somma di	»	17	»
Totale milioni		85	di franchi.

La quota di concorso di 45 milioni per parte del Regno d'Italia venne tradotta in formale impegno col Trattato internazionale stipulato in Berna il 15 ottobre successivo tra i delegati Italiano e Svizzero, sotto riserva però che nel termine di sei mesi, mediante il concorso dichiarato degli altri Stati firmatari del Protocollo finale del 13 ottobre, la somma complessiva degli 85 milioni fosse stata integralmente coperta. Con Atto addizionale 26 aprile 1870 questo termine è stato prorogato fino al 31 luglio successivo.

Colla Convenzione sottoscritta a Varzin ed a Berlino il 20 giugno 1870 tra i Rappresentanti dell'Italia, Svizzera e Prussia, quest' ultimo Governo si assunse di

Digitized by Google

concorrere con 10 milioni nella quota dei 17 milioni riservati alla Germania, purchè le Assemblee generali delle Amministrazioni della strada ferrata Renana e della ferrovia Berghese votassero ciascuna il sussidio di un milione.

Il termine per la validità della Convenzione, fissato dagli Atti precedenti 15 ottobre 1869 e 26 aprile 1870, venne prorogato fino al 31 gennaio 1871, e successivamente fino al 31 ottobre, impegnandosi la Prussia di aggiungere i suoi buoni uffici a quelli dell' Italia e della Svizzera per ottenere, come infatti si è ottenuto, dalla Germania il completamento della somma suddetta di 85 milioni.

Tutti questi atti furono approvati dal Parlamento e sanzionati colla Legge 3 luglio 1871, N. 311.

Con lettera 17 novembre 1871, N. 7764, del R. Ministero dei Lavori Pubblici ai Signori Restelli ed Amilhau, delegati della Società delle ferrovie dell' Alta Italia, accettata dal Consiglio d' Amministrazione con deliberazione 21 novembre, N. 1060, venne convenuto che il pagamento del concorso assunto dalla Società coll' articolo addizionale della Convenzione 30 giugno 1864 per la ferrovia delle Alpi Elvetiche nella quota di dieci milioni « venga effettuato dalla medesima « in relazione alle spese che si faranno per il traforo del Gottardo, non tenendo « conto di quelle che si riferiscono alle linee contemplate nell'art. 3 della Con- « venzione di Berna, e di rinunziare alla domanda fatta per il pagamento degli « interessi scalari che la Società andrà man mano versando, » restando per conseguenza inteso « che il detto pagamento seguirà in perfetta corrispondenza ai « versamenti sui due terzi del sussidio addossato al Governo Italiano e che ver- « ranno al medesimo richiesti, applicando le norme stesse dichiarate nelle lettere « *a* e *b* dell'art. 17 della precitata Convenzione. »

E difatti, avendo l'Intendenza di Finanza di Torino, con lettera 9 marzo 1873, diffidato la Società al pagamento di L. 1,250,000 a titolo di annualità di contributo per il concorso nella spesa per il passaggio del S. Gottardo, il Ministero di Finanze ha riconosciuto che essa per quell'anno non doveva pagare alcun contributo, essendo l'Alta Italia affatto estranea a quella terza parte del sussidio accordata all'Impresa dal Governo Italiano, che deve essere pagata in nove annualità uguali.

Con altra lettera 29 novembre 1871, N. 8540, lo stesso Ministero dichiarava che, « allorquando intrapresi i lavori del tunnel, sarà giunto il momento di far luogo « alla designazione dei delegati che dovranno a tale proposito rappresentare il Go- « verno Italiano, il Ministero non trascurerà di avere presente il desiderio manifes- « tato dal Consiglio d'Amministrazione della Società per veder modo di ammettere « fra gli incaricati del Governo Italiano, da accreditarsi presso il Governo Federale, « la persona che verrà proposta dal Consiglio d' Amministrazione della Società. »

Coerentemente alla quale dichiarazione, nelle visite commissionali che, per la ricognizione dei lavori eseguiti, ebbero luogo nel novembre 1873, nell'ottobre 1874 e nell' ottobre 1875, venne sempre invitato il Consiglio d'Amministrazione a delegare un rappresentante della Società, che in tutte tre queste visite fu il Comm. Massa, Ingegnere in Capo del Servizio Manutenzione e Lavori.

E per le difficoltà ben note recentemente insorte alla prosecuzione di quei lavori, nonchè sul dubbio che il capitale presunto per quell' impresa sia insufficiente ai bisogni, il Governo stesso, di propria iniziativa, ha invitato il Massa a formar parte di un'apposita Commissione e lo ha incaricato di studi speciali in argomento.

Le quote di contributo sul sussidio votato, finora pagate dall'Alta Italia furono:

nel gennaio 1874, pel primo esercizio	L.	260,294.09
nel novembre 1874, pel secondo esercizio	»	657,000.00
nel dicembre 1875, per il terzo esercizio	»	745,661.47
	L.	1,662,955.56

Digitized by Google

E con lettera 9 febbraio 1876, N. 10753, il R. Ministero dei Lavori Pubblici preveniva che, a tenore del programma dei lavori da eseguirsi nella galleria del S. Gottardo durante il quarto esercizio, la quota approssimativamente da pagarsi dall'Alta Italia alla fine del 1876 sarebbe stata di L. 1,631,068.00.

Ma le peripezie sopravvenute all' Impresa e la sospensione di tutti i lavori all' infuori di quelli della grande galleria, rendono oramai ipotetico questo conto presuntivo, il cui pagamento d' altronde spetterebbe in ogni caso al Governo in forza della Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875 e della lettera del Comm. Sella al Barone S. Alberto de Rothschild a quella allegata (*Vedi Nota* **249**).

Gli studi preliminari sul tracciato della linea che, a tenore della Convenzione di Berna, l' Italia deve costruire sulla riva sinistra del Lago Maggiore per congiungere la ferrovia Svizzera dal confine presso Pino con uno dei punti della rete Italiana situata sulla strada di Genova, restrinsero ai due seguenti i vari progetti presentati:

Il primo, partendo da Novara, dove fa capo la linea di Genova, e seguendo quella di Novara-Arona sino ad Oleggio od a Varallo Pombia, si dirigerebbe a Sesto Calende, e di là, attraversato il Ticino, a Cittiglio, da dove a Luino ed al confine presso Pino.

Pel percorso tra Cittiglio e Luino vi sono due varianti, secondo l'una delle quali la strada seguirebbe la sponda del Lago Maggiore, e secondo l'altra attraverserebbe invece la Val Cuvia.

Il secondo progetto partirebbe pur esso da Novara, ma, abbandonando subito l'arteria Alessandria-Arona, si dirigerebbe a Galliate, passerebbe il Ticino a Turbigo, e di là a Gallarate e quindi per Varese a Cittiglio, punto comune col primo progetto.

La Società dell'Alta Italia si è mostrata disposta ad appoggiare questo secondo progetto, il quale presenta molto minori difficoltà di terreno e quindi sarebbe assai meno costoso del primo ed apporterebbe il beneficio di una linea ferroviaria ai molti centri industriali che esistono tra Novara e Gallarate, raggiungendo così un altro scopo di utilità per quei paesi e nello stesso tempo per chi è al possesso della rete ferroviaria dell' Alta Italia.

I due progetti di cui sopra furono dal Governo rimessi all' esame dell'Ispettore Comm. Rappaccioli, con incarico di studiarli e di presentare al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici il suo rapporto di raffronto che, per quanto ci consta, sarà in breve allestito.

(**137**) Colla Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), essendo stata concessa all'Alta Italia la costruzione e l'esercizio della linea Bussoleno-Bardonnèche, nonchè l'esercizio della parte del traforo delle Alpi tra Bardonnèche e Modane, questa riserva rimase naturalmente senza effetto.

Le disposizioni della Legge 15 agosto 1857, N. 2380, e quelle contenute nella Convenzione internazionale 7 maggio 1862 circa gli obblighi della Società V. E. relativamente al traforo delle Alpi, sono riferite alle *Note* **104**, **106** e **210**.

(**138**) Colla Convenzione 9 maggio 1856, approvata con Legge 14 giugno successivo, N. 1681 (*Vedi Nota* **104**), mediante la quale si accordava alla Compagnia Vittorio Emanuele, già concessionaria delle strade ferrate Savoiarde da Modane alla frontiera Francese ed a quella Svizzera, un'estensione della sua concessione, se le accordava in pari tempo un'eventuale concessione dell'esercizio della ferrovia

Digitized by Google

Susa-Torino, e la si incaricava dell'esecuzione sulla strada regia da Modane a Susa attraverso il Moncenisio di un tramway od altro sistema analogo, il quale, senza impedire il passaggio ai rotabili sulla strada regia, servisse ad una comunicazione più pronta tra la ferrovia Vittorio Emanuele e quella di Susa, limitandone la spesa ad un massimo di L. 2,500,000, da portarsi in aggiunta al capitale garantito per le ferrovie ad essa concesse.

In correspettivo della manutenzione della strada regia, accollata alla Compagnia, questa era autorizzata a percepire un diritto di pedaggio ed un sussidio annuo di Fr. 105,000.

La concessione era accordata per dodici anni dalla data del compimento dei lavori.

Ma col successivo Capitolato d'oneri approvato colla Legge 15 agosto 1857, N. 2380, colla quale, per la seguita fusione della Società di Novara colla Compagnia Vittorio Emanuele, venne a quest'ultima accordata la concessione della linea dal Rodano al Ticino (*Vedi Note* **104** *e* **210**), la Compagnia stessa fu sollevata dall'obbligo di costruire il tramway, e le fu conservato quello della manutenzione della strada ordinaria da S. Jean de Maurienne a Susa pel periodo dal 1.° luglio 1857 fino al momento in cui la traversata ferroviaria delle Alpi sarebbe stata definitivamente compiuta, determinando la sovvenzione da pagarsi dallo Stato nella somma di L. 100,000, oltre il diritto del pedaggio del Moncenisio, somma però che sarebbe stata diminuita di 10,500 franchi dopo il compimento della sezione ferroviaria da S. Jean de Maurienne a S. Michel, e di 14,600 franchi dopo condotta la ferrovia da S. Michel a Modane.

Nella Convenzione internazionale sottoscritta a Parigi il 7 maggio 1862, e resa esecutoria per l'Italia col R. Decreto 18 giugno detto anno, N. 662 (*Vedi Nota* **210**), era stabilito che la detta sovvenzione di 100,000 franchi sarebbe da pagarsi dai due Governi in proporzione alla lunghezza della strada situata sul rispettivo territorio, cioè: L. 68,000 a carico del Governo Francese, e L. 31,500 a carico del Governo Italiano, rimanendo a tutto beneficio del primo le diminuzioni di sussidio stipulate per effetto dell'apertura delle sezioni parziali S. Jean de Maurienne-S. Michel e S. Michel-Modane.

Colla Convenzione 9 luglio 1863, approvata colla Legge 25 agosto successivo, N. 1440, colla quale la rete Italiana della Compagnia Vittorio Emanuele veniva ceduta al Governo Italiano, quest'ultimo si impegnava di soddisfare, in luogo e vece della Società, agli obblighi ad essa incombenti relativamente ai diversi servizi di trasporto delle merci e passeggieri attraverso il Moncenisio in conformità delle rispettive Convenzioni, state in precedenza comunicate al Governo Italiano, fino a tanto che le medesime avessero ragione di essere mantenute in vigore, rimettendo ad una Convenzione speciale da stipularsi tra Governo e Società, di stabilire appositi accordi onde assicurare meglio il servizio ordinario dei trasporti delle merci e dei viaggiatori attraverso il Moncenisio, come pure per regolare il modo con cui si sarebbe dovuto nell'avvenire provvedere alla manutenzione della strada ordinaria sul Moncenisio stesso.

I contratti dei quali si fa cenno nella Legge 14 maggio 1865 e che l'Alta Italia era obbligata a mantenere presentando a suo tempo le proposizioni opportune per assicurare il servizio, erano:

a) una Convenzione in data 24 febbraio 1864, stipulata fra il Comm. Bona, Direttore Generale delle strade ferrate dello Stato, ed il Comm. Ranco, Direttore della ferrovia Vittorio Emanuele, nella quale era stabilito che, allo scopo di effettuare un servizio cumulativo fra le rispettive reti ferroviarie, le due Amministrazioni avrebbero stipulato colla Compagnia delle Messaggerie Imperiali di

Digitized by Google

Francia un contratto assicurante il servizio di corrispondenza fra le ferrovie medesime, cioè il celere e regolare trasporto dei viaggiatori, bagagli e merci così a piccola che a grande velocità, tra S. Michel e Susa attraverso il Moncenisio;

b) una Convenzione in data 25 febbraio 1864, stipulata fra i suddetti Signori Bona e Ranco da una parte, ed il Signor Maisonhaute, Amministratore delegato delle Messaggerie Imperiali dall'altra, colla quale la Società delle Messaggerie Imperiali assume per nove anni, a partire dal 6 novembre 1864, il servizio di trasporti come sopra precisato, con facoltà nelle parti contraenti, dopo tre anni, di rescissione con preavviso di sei mesi.

Qualora tale preavviso venisse da una delle due Amministrazioni ferroviarie, la Società delle Messaggerie avrà diritto al rimborso del valore del materiale rotabile ed animale, locali, officine ed utensili, nelle cifre che saranno determinate dai periti.

Essa avrà lo stesso diritto qualora, sopra tutta o parte della strada carreggiabile, venisse stabilito un tramway, fatto che dà diritto alla Società delle Messaggerie di esigere, volendo, l'immediato scioglimento del contratto.

Se all'incontro questo venisse sciolto per essere prima dell'espiro dei nove anni compiuta l'intiera ferrovia fra S. Michel e Susa, la Società esercente non avrebbe diritto ad alcun compenso.

Con R. Decreto 17 dicembre 1865, N. 2646, il Governo del Re approvava la Convenzione 12 dicembre 1865, stipulata tra il Ministro dei Lavori Pubblici ed i Signori Brassey, Fell e C., per lo stabilimento di una ferrovia a locomotiva sulla strada nazionale da Susa alla frontiera Francese e per l'esercizio della medesima sino al giorno in cui sarà intrapreso il servizio regolare della strada ferrata dall'Italia in Francia pel Moncenisio.

Una concessione analoga pel tratto dalla frontiera Francese a S. Michel era stata fatta dal Governo Imperiale di Francia con Ordinanza 4 novembre precedente.

La strada Fell venne aperta il 15 giugno 1868.

Fino dall'anno 1866 la Società delle Messaggerie Imperiali aveva protestato per gli inconvenienti che derivavano al suo servizio dai guasti arrecati alla strada regia coi lavori di apprestamento del tramway, e quindi, valendosi del diritto ad essa spettante in forza della citata Convenzione del 25 febbraio 1864, diffidò la Società dell'Alta Italia, sostituita all'Amministrazione dello Stato, e la Società delle ferrovie da Parigi e Lione al Mediterraneo, sostituita alla Vittorio Emanuele nella qualità di concessionaria della linea dal Rodano al Moncenisio in forza delle Convenzioni 9 giugno 1866 e 17 giugno 1867, comunicando ad entrambe, alla data del 28 dicembre 1867, un inventario del materiale del servizio di corrispondenza, valutato in Fr. 984,022. 10.

Desiderando le tre Amministrazioni di evitare ogni soggetto di litigio, devennero di comune accordo alla stipulazione di una Convenzione sottoscritta a Parigi il 1.° febbraio 1868, ed approvata a Torino dal Consiglio di Amministrazione dell'Alta Italia il 4 successivo, in virtù della quale l'Amministrazione delle Messaggerie Imperiali avrebbe cessato il servizio tra Susa e S. Michel non appena fosse stata attivata la ferrovia Fell, e assumeva a proprio carico la liquidazione del suo materiale, esonerando le due Amministrazioni ferroviarie da ogni obbligo e responsabilità dipendenti dai contratti anteriori, mediante una indennità a prezzo fisso determinata in Fr. 300,000.

Con posteriore Convenzione 14 giugno 1868, stipulata fra il Comm. Amilhau, Direttore dell'Esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, ed il Signor Gohierre, Direttore della strada ferrata del Moncenisio (sistema Fell), ed approvata dal Con-

Digitized by Google

siglio d'Amministrazione dell'Alta Italia il 7 luglio successivo, vennero regolati i patti per l'uso, per parte della ferrovia del Moncenisio, della stazione di Susa e per la reciproca consegna dall'una all'altra Amministrazione dei passeggieri e merci.

Alcune pratiche erano anche state iniziate coll'Amministrazione di questa ferrovia e colla Direzione della Società Parigi-Lione-Mediterraneo per un trattato di servizio cumulativo fra le tre Amministrazioni, ma esse rimasero vuote d'effetto.

Il servizio della Fell continuò fino al 15 ottobre 1871, epoca dell'apertura al pubblico servizio della ferrovia da Bussoleno a S. Michel.

(139) Con R. Decreto 22 luglio 1851, N. 1254, in forza della facoltà accordata colla Legge 26 giugno precedente, N. 1205, venne ratificata la Convenzione conchiusa in Londra il 2 luglio detto anno tra il R. Commissario Conte Ottavio Thaon di Revel e la casa bancaria C. I. Hambro e figlio per un prestito al Governo Sardo, « formato del prodotto dell'alienazione di un'annua rendita sul Debito « pubblico di 180,000 lire sterline, formanti il capitale di tre milioni seicento mila lire sterline, » mediante sottoscrizioni presso la casa Hambro alla quota di ottantacinque lire per ogni cento di capitale, ossia cinque lire di rendita per ogni ottantacinque lire versate, in 37600 obbligazioni di differenti serie da ammortizzarsi in trentasei anni e sei mesi, cominciando dal nono anno successivo alla data della Convenzione. Oltre la guarentigia formale dello Stato Sardo, rimangono specialmente ipotecate in favore di dette obbligazioni le strade di ferro da Genova a Torino e da Genova al Lago Maggiore, coll'espressa condizione che, se queste venissero dallo Stato vendute a qualche Compagnia, i portatori dei titoli del prestito saranno ammessi a cambiarli al pari entro sei mesi dalla data della cessione delle ferrovie contro una somma corrispondente di azioni al valore nominale.

La Società dell'Alta Italia, acquisitrice delle linee Genova-Torino e Genova-Arona, non avendo aumentato il suo capitale azioni per pagare il prezzo di cessione (*Vedi Nota* **145**), una tale facoltà per parte dei possessori del prestito Hambro non ha avuto luogo di essere esercitata.

A tutto il 31 dicembre 1875 le obbligazioni del prestito Hambro riscattate ascendono a 10834 e ne rimangono ancora in circolazione 26766.

(140) Nella Relazione all'Assemblea generale del 16 maggio 1865, parte straordinaria, sono indicati i motivi che consigliarono l'acquisto della rete Piemontese, cioè la necessità di consolidare la rete Italiana della Società in vista della separazione della rete complessiva in due Società indipendenti, l'una Austriaca, l'altra Italiana, che gli avvenimenti politici avevano resa necessaria.

Questi motivi trovansi dettagliatamente riferiti nella *Nota* **254**, che tratta la questione della separazione, alla quale ci riferiamo per evitare inutili ripetizioni.

(141) I nuovi Statuti non furono mai presentati per le ragioni indicate alla *Nota* **254**.

(142) Sede della Società. Per le Convenzioni del 1856 e del 1858 e Statuti relativi, la sede della Società era stabilita in Vienna, dove si radunava il Consiglio d'Amministrazione. Una eccezione era fatta per la rete dell'Italia Centrale, per la quale uno speciale Consiglio di Direzione ed Amministrazione, sezione di quello di Vienna, risiedeva in Bologna, esclusivamente allo scopo di facilitare i rapporti della Società colla rappresentanza dei cinque Governi, i cui territori erano attraversati dai 242 chilometri che componevano la rete medesima (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **2**).

Digitized by Google

Gli Statuti del 1856 ammettevano pure una specie di autonomia per gli Amministratori residenti nel Regno Lombardo-Veneto, ma questa era assai ristretta, come appare dal Regolamento interno del Consiglio del 1856, e le loro attribuzioni si riducevano, più che altro, ad agevolare i rapporti fra il Consiglio di Vienna e la Direzione Generale di Verona, e ad alcune approvazioni, ratifiche o nomine entro determinati limiti, ed a seconda delle norme e delle istruzioni fissate dal Consiglio di Vienna, alle cui sedute, volendo far conoscere la loro opinione, gli Amministratori del Lombardo-Veneto erano liberi di intervenire o di trasmettere i loro voti per iscritto.

La vittoria di Magenta, nel giugno 1859, sottraendo le provincie Lombarde al dominio Austriaco, portò di naturale conseguenza l'emancipazione dal Consiglio di Vienna dell'Amministrazione Lombarda, ed a questa provvide il Cav. Brot, unico fra gli Amministratori Lombardo-Veneti che a quel momento si trovava in Milano, ed al quale si unirono poscia i due altri membri, Duca Melzi e Conte Renato Borromeo, e tutti e tre deliberavano collegialmente, tenendosi in corrispondenza cogli Amministratori di Parigi (*Vedi Cenni storici, pag. 360 e 361*).

Nella Convenzione 25 giugno 1860, approvata colla Legge 8 luglio successivo, N. 4241 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11**), erasi stabilito all'art. 5 che un Consiglio d'Amministrazione « residente negli Stati di S. M. » dovesse rappresentare la Società in tutto ciò che riguardava le ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale, e che il domicilio legale della Società si intendesse essere « in quella città dei RR. Stati nella quale risiederà il Consiglio d'Amministrazione. »

Non si sa perchè a questa dizione sia stata sostituita, negli Statuti approvati con R. Decreto 27 gennaio 1861 (*Vedi Statuti N.* **III**), l'altra che prescrive invece che la sede della Società, per ciò che si riferiva alle linee situate negli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele, dovesse essere « nella capitale dei medesimi; » per cui, avendo cessato di esistere il Consiglio d'Amministrazione di Bologna e quello di Milano, il nuovo Consiglio nominato cogli Statuti medesimi venne installato il giorno 30 gennaio successivo dal Signor Talabot nella residenza di Via Cernaia in Torino, dove prese pur posto la Direzione Generale della Società, quantunque le linee ferroviarie alla medesima appartenenti non arrivassero alla destra sponda del Ticino.

Dopo che la Convenzione 30 giugno 1864 per l'acquisto della rete delle strade ferrate dello Stato era stata sottoscritta, ma prima che fosse approvata per legge, avvenne il trasporto della Capitale da Torino a Firenze; e, siccome un tale trasporto, in presenza dell'ordine del giorno votato dalla Camera dei Deputati nella seduta del 27 marzo 1861, con cui si acclamava Roma capitale d'Italia, non si considerava che come transitorio, così parve ai Ministri del Re che sarebbe stata un'esigenza troppo severa quella di pretendere che la Società dell'Alta Italia, per seguire la capitale del Regno, dovesse trasportarsi a Firenze, colla probabilità fra poco di un nuovo trasloco a Roma. Per conseguenza, applicando anche per questa la libertà che colla Legge 18 dicembre 1864, N. 2091, veniva fatta alle altre Società, che prima di allora avevano le loro sedi in Torino, di stabilire la propria residenza dove meglio fosse per esser loro conveniente, venne stipulato l'art. 2 dell'Atto addizionale 2 febbraio 1865, nel quale, ritornando ai patti concordati nella Convenzione del 1860, fu di nuovo stabilito che la sede della Società sarà « in una città dei RR. Stati, » ed il domicilio legale della medesima « in quella città dei RR. Stati in cui risiederà il Consiglio d'Amministrazione. »

L'opportunità di questa stipulazione si manifestò sino dal successivo anno 1866, avendo la liberazione del Veneto e la conseguente annessione di quelle linee

Digitized by Google

alla rete Italiana della Società dimostrato la convenienza che la sede della Società fosse collocata in un punto più centrale per la rete di quello che non fosse Torino.

Fino dal medesimo anno 1866 furono scambiate delle corrispondenze in questo senso, e nell'ottobre del 1867 il Comm. PALEOCAPA, Presidente del Consiglio d'Amministrazione di Torino, scrivendo al Barone JAMES DE ROTHSCHILD, Presidente del Comitato di Parigi, esprimeva la persuasione che il Consiglio d'Amministrazione e la Direzione Generale sarebbero stati trasportati a Firenze, ed indicava le cautele e i provvedimenti che, a suo avviso, si rendevano necessari per impedire che questa misura riuscisse perniciosa al servizio e gravosa al personale, e per renderla all'incontro giovevole agli interessi della Società.

La previsione del PALEOCAPA ebbe un principio di attuazione nella seduta privata del Consiglio 18 aprile 1869, in cui venne unanimenente deliberato il trasferimento della sede a Firenze; e, sebbene l'esecuzione di questa deliberazione sia stata tenuta in sospeso coll'altra privata del 13 novembre di detto anno « finchè « non fosse dal potere legislativo approvata la Convenzione del 4 gennaio 1869, » (colla quale Convenzione veniva affidato alla Società l'esercizio delle Toscano-Liguri), ciò nulla ostante, con altra deliberazione presa nella seduta straordinaria del 29 dicembre 1869, fu ricostituito il Comitato di Finanze con residenza in Firenze, si dispose il riordinamento dell' Ufficio di Contabilità Centrale, prendendo le opportune misure onde nell'anno 1870 ancor esso potesse trasferirsi in Firenze, e nel periodo 1869-1870 moltissime sedute, non solo del Comitato di Finanze, ma anche del Consiglio d'Amministrazione, furono tenute in quella città.

Gli avvenimenti del settembre 1870, che portarono a Roma la capitale del Regno d'Italia, impedirono che la Legge del 28 agosto di quell'anno, mercè la quale veniva a cadere la condizione sospensiva della deliberazione 13 novembre 1869, avesse per immediato effetto il trasporto della sede a Firenze; ma non per questo rimase abbandonata la questione, della quale il Consiglio non cessava di preoccuparsi.

Per la deplorata morte del Marchese LUCERNA DI RORÀ, avvenuta il 15 maggio 1873, essendo rimasto scoperto il posto di Presidente del Consiglio, al cui completamento mancavano due altri Amministratori, il Consiglio, in una conferenza privata del 7 novembre 1873, deliberò:

« In presenza della nomina di due Amministratori e del Presidente, a cui il « Consiglio intende di procedere pel proprio completamento, è nominata una Com- « missione coll' incarico che, sentite le osservazioni e le informazioni del Direttore « Generale, **abbia a studiare i provvedimenti più opportuni per l'assetto stabile dell'Amministra- « zione nell' interesse del pubblico servizio ed in quello degli Azionisti che il Consiglio ha debito « di tutelare,** avuto riguardo a tutte le circostanze influenti nel grave argomento, e « ne faccia rapporto al Consiglio nel più breve tempo possibile. »

Questa Commissione, composta dei Signori Amministratori: Marchese BEVILAQUA di Bologna, che ne fu nominato Presidente, BIGNAMI, pure di Bologna, CASTAGNOLA di Genova, GIOVANELLI di Venezia, MARI di Firenze, prescelto a Relatore, prese ad esaminare anzitutto quale città fosse da preferirsi per la residenza del Consiglio, della Direzione Generale e degli Uffici centrali, avendo riconosciuto che assetto stabile non potrebbe darsi all'Amministrazione, nè devenire al completamento del Consiglio se prima non fosse definitivamente fissata la sede della Società, potendo la scelta della città influire anche sulla scelta delle persone.

Le ragioni che avevano persuaso il Consiglio a deliberare il trasferimento della sede a Firenze non sussistevano più. Non solo, dacchè la capitale era trasferita a Roma, non potevano più conseguirsi quei vantaggi che il Consiglio si ri-

Digitized by Google

prometteva dalla residenza in Firenze, ma risorgeva in tutto il suo rigore la opposta considerazione, che mal converrebbe stabilire definitivamente la residenza della Società in un estremo limite della sua rete, e che dalla massima parte delle sue ferrovie la separerebbe il valico non sempre sicuro dell'Appennino; che anzi la separerebbe dal vero suo patrimonio, perocchè le linee Toscane e Liguri non appartengono alla Società, non ne ha dessa che l'esercizio, e questo le può esser tolto dopo un decennio.

Non sarebbe sembrata seria la proposta di trasferirla a Roma. Benchè una Società concessionaria di strade ferrate abbia frequenti rapporti col Governo, non per questo v'è assoluta necessità che stabilisca la sua sede nella capitale del Regno. In Italia non v'ha città, sia pure la sede del Governo, che possa assorbire la vita delle altre città e provincie. D'altronde la esperienza ha dimostrato che le Società di strade ferrate possono pur risiedere lungi dalla capitale anche quando le loro linee mettano capo a Roma o posseggano la maggior parte della loro rete nelle provincie meridionali. A più forte ragione la Società dell'Alta Italia, la quale non possiede nè esercita linee ferroviarie che facciano capo alla capitale. Il beneficio di avere più facili e più intimi rapporti colle pubbliche Amministrazioni, quantunque non sia di lieve importanza, non compenserebbe il danno degli imbarazzi amministrativi che per la lontananza della sua rete dalla capitale del Regno si farebbero enormemente maggiori.

Non rimaneva pertanto alla Commissione che di proporre o Torino o Milano a sede definitiva della Società. Riguardo a Torino, la Commissione considerava che nel 1861 la Società vi stabilì la sua sede, anzichè per ragioni amministrative, non possedendo allora le ferrovie del Piemonte, per ragioni politiche, perchè era in quella città la Capitale del Regno. Considerava che nel 1865, acquistate le ferrovie dello Stato, Torino potè divenire e divenne effettivamente per la Società un centro di azione; ma nullameno si previde anche allora, pel già decretato trasferimento della capitale a Firenze e per la sperata annessione di altre provincie dell'Alta Italia, la possibile convenienza di trasportare altrove la sede della Società. Considerava la Commissione, che nel 1866 l' annessione del Veneto e di Mantova avea spostato affatto il centro d'azione, e la residenza in Torino era divenuta anche più eccentrica di quel che fosse per il passato, e che nel 1869, essendosi obbligata la Società ad assumere l' esercizio di alcune linee Toscane e della Liguria, lo squilibrio nell'Amministrazione sociale si era fatto maggiore; e anco per questa ragione il Consiglio avea preso il partito di trasportare la sua sede a Firenze. Dopo la quale deliberazione, che, per le vicende politiche del 1870 non era stata eseguita, ma neppur revocata, la residenza della Società in Torino non poteva che riguardarsi come « meramente precaria; » ed invero da quando a quando erasi manifestato il desiderio e riconosciuta la necessità di dare un assetto stabile all' Amministrazione centrale, onde più fortemente si costituisse la Presidenza del Consiglio e fosse più assidua ed efficace l'azione del Comitato di Finanze. Laonde, tutto considerato, la Commissione si persuase di non poter proporre al Consiglio che mantenesse definitivamente la sede della Società in Torino, perchè troppo lontana dal centro della rete, perchè era stato già deciso di trasportare la sede altrove, e perchè la posteriore esperienza confermò la verità e giustizia delle ragioni che avevano indotto il Consiglio al deliberato tramutamento.

Al contrario, riguardo a Milano, la Commissione osservava, essere questa la sola città di primo ordine che, dopo l'annessione delle provincie Venete e Mantovane, si trovasse pressochè nel centro della rete; bastava solo gettar l'occhio sulla carta geografica della rete ferroviaria Italiana che appartiene alla So-

Digitized by Google

cietà dell'Alta Italia per esserne persuasi; la postura centrale di Milano renderebbe più facili le moltiplici relazioni di servizio; ivi è il movimento delle linee sociali; ivi risiedono molti e ragguardevoli istituti di credito, presso i quali la Società ha trovato e può trovare appoggio, ove occorra, per operazioni finanziarie di qualche importanza; anche nell'attuale composizione del Consiglio aversi modo di ottenere quel maggior beneficio che si sperava di conseguire a Firenze, quello, cioè, di un Comitato di Finanze che più efficacemente e assiduamente adempia ai doveri del proprio ufficio; e, sempre per la sua centralità, i presenti e i futuri Amministratori potranno più facilmente accorrere a Milano, interverranno in maggior numero alle sedute del Consiglio, e il Presidente, in caso d'urgenza, potrà convocarli anco a brevissimo termine. Per queste ragioni la Commissione si persuase che, volendo escire dal provvisorio e dare un assetto stabile all'Amministrazione sociale, convenisse fissare la sede della Società in Milano.

La proposta della Commissione venne approvata dal Consiglio di Amministrazione di Torino con deliberazione 10 dicembre 1873, dal Comitato di Parigi il 13 dello stesso mese, e dall'Assemblea generale degli Azionisti il 30 aprile 1874.

Ma il R. Ministero dei Lavori Pubblici, quantunque con una prima Nota del 18 dicembre 1873, N. 29107, in seguito alla partecipazione avuta della presa deliberazione, non avesse contestato alla Società nè il diritto di prenderla nè la convenienza amministrativa del trasferimento, e si fosse limitato a dichiararsi « non soddisfatto » nè della deliberazione in sè stessa, nè del modo con cui fu presa, nè del breve termine fissato per la sua esecuzione, ebbe poi a dichiararla « modificazione degli Statuti, » e come tale sottoposta alla previa approvazione Governativa. Ed essendosi rifiutato a sottostare al giudizio degli arbitri stabilito dalle Convenzioni, fu d'uopo alla Società di ricorrere al R. Tribunale Civile di Roma, il quale, con sentenza 29 settembre 1874, dichiarava che la causa doveva essere rimessa al giudizio degli arbitri, e condannava la parte convenuta, cioè la R. Intendenza delle Finanze di Roma ed i RR. Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici nelle spese della lite.

Essendosi quindi proceduto alla nomina del Collegio degli arbitri nelle persone dei Signori Comm. Giuseppe Mirabelli, Primo Presidente della Corte di Appello di Napoli, Comm. Avv. Ferdinando Andreucci, e Comm. Antonio Carra, Primo Presidente della Corte d'Appello di Ancona, tutti e tre Senatori del Regno, questi, con sentenza 15 febbraio 1875, giudicarono inappellabilmente: « non occorrere « l'autorizzazione del Governo per rendere esecutoria la deliberazione della So- « cietà delle ferrovie dell'Alta Italia sul trasferimento della sua sede da Torino « a Milano, » condannando l'Amministrazione dei Lavori Pubblici nelle spese del processo.

Superato per tal guisa l'ostacolo che si era frapposto all'esecuzione della deliberazione 10 dicembre 1873, il Consiglio d'Amministrazione, che già fino dal 22 gennaio 1874 teneva le sue sedute in Milano, avvertì con circolare 2 aprile 1875, N. 1097, che, a partire dal giorno 13 di detto mese, la residenza del Consiglio di Amministrazione e della Direzione Generale ed il domicilio legale della Società dell'Alta Italia saranno definitivamente stabiliti nel palazzo già Litta in Milano, Corso Magenta, 24.

Questo palazzo era stato acquistato dalla Società a questo scopo speciale sino dal 27 gennaio 1874 pel prezzo di L. 1,006,100, ed in esso furono eseguiti e sono in corso di esecuzione i lavori occorrenti pel suo adattamento all'uso cui è destinato.

Digitized by Google

(143) Coll'art. 37 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), la durata della cessione venne prorogata a 99 anni decorribili dal 1.° gennaio 1870, cioè a tutto l'anno 1968, (*Vedi Note* **13, 25** *e* **82**).

(144) Per l'art. 284 della Legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, N. 2248, il termine di riscatto è fissato in 30 anni dal giorno dell'apertura all'esercizio delle linee concesse.

Questo termine, che avrebbe potuto dar luogo a contestazioni per le epoche differenti in cui furono aperte all'esercizio le varie linee concesse, venne, coll'art. 37 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), col quale fu modificato il termine di durata della concessione, impreteribilmente fissato a 25 anni dalla data della Convenzione, ritenuto che esso debba operarsi pel complesso delle linee che compongono la rete dell'Alta Italia (*Vedi Note* **13, 82** *e* **143**).

(145) Il suddetto prezzo di cessione di 200 milioni è stato pagato dalla Società alle scadenze stabilite, l'ultima delle quali al 5 novembre 1868.

La rata scaduta in novembre 1866 venne dal Governo, con Convenzione 14 aprile detto anno, ceduta alla Cassa di Risparmio di Milano, alla quale ne fu fatto il pagamento dalla Società nei modi stabiliti con Convenzione 4 ottobre detto anno, N. 524.

Le ultime quattro rate di 25 milioni ciascuna, che scadevano al 5 maggio ed al 5 novembre degli anni 1867 e 1868, furono dal Governo cedute con Convenzione 24 settembre 1866 alla ditta Stern, alla quale furono pagate a tempo debito dalla Società per intero, non avendo il Consiglio dei Ministri aderito alla domanda da essa fatta che in detti pagamenti rateali fosse compensato l'ammontare dei crediti che la Società professava verso il Governo.

Per far fronte ad un impegno così ingente e ristretto a così breve scadenza non vi erano che due mezzi: la creazione di nuove azioni od il ricorso al credito.

Nella Relazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 16 maggio 1865 si fa sapere che, « dopo un maturo esame, il Consiglio si era determinato a proporre « l' emissione di obbligazioni in numero bastevole a far fronte agli impegni di « scadenza più prossima, » mediante una sottoscrizione di 400000 obbligazioni a condizioni convenienti fra gli Azionisti medesimi, il cui concorso si riteneva non sarebbe certamente mancato adottando tale partito, anzichè indirizzarsi ad essi per una creazione di azioni.

Forse a prendere di preferenza una tale determinazione può avere influito l'imbarazzo che sarebbe derivato alla Società dal diritto riservato ai detentori di cartelle del Prestito Hambro (*Vedi Nota* **139**), di concambiare i loro titoli al pari contro le nuove azioni a valor nominale, diritto che era stato fatto valere in Parlamento al momento della discussione della Legge.

Ma, le circostanze sfavorevoli del mercato finanziario, e specialmente la concorrenza creata alla sottoscrizione da un prestito stato aperto contemporaneamente dallo Stato, fecero sì che la sottoscrizione stessa non fu coperta che in parte, per cui l'Assemblea generale del 18 aprile 1866 ha deciso di sostituirvi invece una emissione di buoni a breve scadenza al corso di 455 franchi, fruttanti 30 franchi d'interesse e rimborsabili al tasso di franchi 500.

Questo sistema, osserva la Relazione all'Assemblea generale del 1866, « presenta « in certi casi dei vantaggi incontestabili su quello di emissione a lunga scadenza;

Digitized by Google

« dapprima perchè esso si indirizza ad un'altra classe di capitalisti, e poi perchè « dà campo di aspettare il momento favorevole per sostituire a questo impiego « temporario delle obbligazioni a lunga scadenza. »

Il Consiglio d'Amministrazione si riservava di procurare i fondi necessari per provvedere al rimborso di questi buoni a breve scadenza mediante l' emissione di nuove serie di obbligazioni ordinarie da farsi successivamente ed allorquando le circostanze del mercato finanziario sarebbero tali da permettere condizioni favorevoli all'interesse della Società, l'emissione di tali nuove obbligazioni non potendo incontrare ostacoli da parte del Governo Italiano, il quale, collo stabilire nella Legge il prezzo di cessione della rete, aveva naturalmente accordato alla Società il potere di procurarsi i fondi per pagarlo.

Ed in tal modo infatti fu provvisto, come risulta dalle Relazioni alle successive Assemblee generali e dallo Stato dei prestiti della Società riportato a *pag. 326.*

(146) Nella Relazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 16 maggio 1865, parte straordinaria, i lavori occorrenti per mettere in buona condizione la rete dello Stato Piemontese si valutavano come segue:

Compimento della stazione di Torino	L.	1,500,000
Officine e Depositi	»	2,000,000
Stazioni diverse	»	600,000
Riparazione ed aumento del materiale	»	5,500,000
Riordinamento dell'armamento.	»	7,900,000
Totale	L.	17,500,000

A questi erano da aggiungersi i lavori di complemento della rete, cioè:

Per lavori da eseguirsi nel porto di Genova all'effetto di stabilirvi uno scalo merci convenevolmente disposto	L.	5,000,000
Pel prolungamento della linea da Milano a Camerlata fino a Como	»	2,000,000
Per la congiunzione della linea di Arona a quella di Sesto Calende	»	2,000,000
Totale . .	L.	9,000,000

e si proponeva che a quest'ultima dovesse provvedere il conto capitale, e che a quella di 17,500,000 facessero fronte i prodotti della rete.

In seguito di che si stabiliva di considerare la cifra di 200 milioni come prezzo d'acquisto della rete, comprese le spese occorrenti per metterla in buone condizioni, e di portare ogni anno in conto d'esercizio le spese di questa categoria sino ad una concorrenza di 17,500,000 lire.

Questa partita fu infatti stabilita col titolo di **spese per riordinamento della rete del Piemonte**, ed ogni anno se ne è dato conto all'Assemblea generale degli Azionisti.

La spesa fatta sopra questo credito di 17,500,000 lire ammontava al 31 dicembre 1868 a . . . . . L. 11,126,581.50

e la somma portata in conto ammortizzazione era di . . » 5,500,000.—

Cioè:

Somma da versare dallo Stato in compenso dell' insufficienza della manutenzione anteriore . . . . . L. 1,000,000.—

Tre annualità di 1,500,000 lire . . . . . » 4,500,000.—

Ma, nella Relazione all'Assemblea generale del 28 aprile 1870 si osservava che, « essendo cessati i motivi che avevano indotto il Consiglio d'Amministrazione ad « applicare a questa categoria di spese un' ammortizzazione a breve scadenza, i « quali motivi si appoggiavano esclusivamente sulle difficoltà finanziarie in cui « trovavasi a quell' epoca la Società, non eravi più alcuna ragione plausibile per

Digitized by Google

« continuare un sistema diverso da quello che regola la rimanenza del capitale « impiegato nell'impresa. » Oltredichè le modificazioni successivamente introdotte nella decorrenza e nella durata della concessione (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**) portarono la conseguenza « che l'ammortizzazione del capitale impiegato non inco- « mincierebbe che nel 1871, e dovrebbe essere calcolata sopra una durata di 99 « anni. Ora, l'ammortizzazione trovasi già in attività da parecchi anni, per ciò che « concerne le obbligazioni emesse, ed essa funziona in base alla durata primitiva « della concessione, per modo che nei conti del 1869 figura per una somma di « 3,300,000 lire, alla quale sono da aggiungersi gli interessi sulle obbligazioni « ammortizzate fino alla fine del 1868, ammontanti a circa 360,000 lire.

« Da ciò risulta che nel 1871, epoca in cui realmente l'ammortizzazione avrebbe « potuto e dovuto incominciare in base alle nuove condizioni della concessione, « una somma assai considerevole sarà già stata impiegata nell' ammortizzazione « e prelevata sui prodotti annuali durante il periodo di creazione di questa grande « rete ed in mezzo a circostanze difficili ed affatto eccezionali. »

A fronte di questa nuova situazione, la Società ha quindi creduto di abbandonare completamente il sistema di ammortizzazione speciale delle spese di riordinamento della rete del Piemonte, e portare semplicemente le somme a tal uopo impiegate nel conto generale d' impianto di questa rete (*Vedi Relazione all' Assemblea generale del* 28 *aprile* 1870).

A questa somma di 17,500,000 lire, che si è dovuto spendere per rimettere in buono stato la rete del Piemonte, fa d'uopo poi aggiungere quella occorsa per ricostituire la dote del materiale rotabile sulla rete stessa, che, al momento della consegna alla Società, come appare dalla Relazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 18 aprile 1866, trovavasi « in pessimo stato, per una gran parte ab- « bisognava di essere riformato interamente, e per l'altra richiedeva considerevoli « riparazioni; » dimodochè fu d' uopo ordinare immediatamente 49 macchine « senza il soccorso delle quali l'esercizio sarebbe stato assolutamente impossibile. »

Laonde ne risulta che, anche tenuto calcolo « del milione di lire rilasciato dallo « Stato a titolo di compenso per le minori spese di mantenimento del corpo « stradale e del materiale fisso e mobile effettuate sulla rete dal 1864 in poi, » il prezzo pagato dalla Società per l' acquisto della rete del Piemonte supera di molto i 200 milioni, anzi può calcolarsi non lontano dalla cifra di 230 milioni.

(147) La consegna delle linee e dei servizi ceduti alla Società delle ferrovie dell'Alta Italia ebbe luogo il 1.° giugno 1865, e da quel giorno la Società cessionaria cominciò a far suoi i prodotti delle linee cedute ed a conseguire i correspettivi dovuti dalle Società proprietarie delle linee delle quali le era stato accollato l'esercizio.

(148) Coll'art. 5 dell'Atto 5 luglio 1870, addizionale alla Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), le disposizioni della Legge presente relative al diritto di prelazione furono estese a tutte le linee possedute od in qualsivoglia modo esercitate dalla Società dell'Alta Italia nel territorio Italiano.

Coll'altro Atto addizionale 11 luglio 1870 fu aggiunto al precedente art. 5 il capoverso seguente:

« Quelle nuove linee che congiungeranno due ferrovie ora appartenenti a reti « diverse continueranno a godere, a fronte dell'Alta Italia, quei diritti che, per « tale circostanza, loro attribuisce il disposto del detto Capitolato, dovendo a tale

Digitized by Google

« scopo considerarsi le reti cui si riferiscono come tuttora separate. » (*Vedi Nota* **83**).

(**149**) I criteri dedotti dall'applicazione di questo articolo nel giudizio pronunziato dagli arbitri sulla questione sollevatasi col Consorzio interprovinciale Vicenza-Padova-Treviso, circa il diritto ad esso spettante o meno della costruzione della linea diretta Vicenza-Treviso, trovansi dettagliatamente riferiti alla *Nota* **235**.

(**150**) Per ben comprendere questa disposizione speciale di rinunzia alla concessione Parma-Spezia, bisogna aver presente che con questa Legge non furono modificate le disposizioni della precedente 8 luglio 1860 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11**), relative al diritto di prelazione, disposizioni che vennero modificate soltanto con quella del 1870, come si è detto testè alla *Nota* **148**. Per conseguenza alla data 14 maggio 1865, la Società dell'Alta Italia, qualora non vi avesse espressamente rinunziato, avrebbe conservato per la linea Parma-Spezia tutti i diritti di prelazione ad essa spettanti in forza della suddetta Legge del 1860.

(**151**) Oltre alle imposte indicate nel testo della Legge, cioè:

tassa del decimo (modificata colla Legge posteriore del 14 giugno 1874, N. 1945, che aumentò dal 10 al 13 per cento la tassa Erariale sui trasporti a grande velocità, ed impose una tassa del 2 per cento su quelli a piccola velocità),

imposta fondiaria ed accessorie (fra le quali si comprendono le imposte e sovraimposte comunali e consorziali, la tassa pesi e misure ecc.),

la Società paga:

la **tassa sul capitale**,

il **bollo**, e

l'**imposta di ricchezza mobile**.

La pretesa dell'Autorità finanziaria pel pagamento della tassa **sul capitale** era stata sollevata fino dal 1859 e dal 1861, e alle fatte diffide la Società aveva sempre risposto opponendo il preciso tenore delle Convenzioni del 1856 e del 1860, in forza delle quali essa fino a tutto il 1868, per la rete Lombarda, e per tutta la durata della concessione per quella dell'Italia Centrale, era esente dall'imposta sulla rendita e non era tenuta a pagare altre imposte all'infuori della fondiaria.

Con Dispaccio comunicato con lettera 16 agosto 1863, N. 413, dalla Direzione del Demanio di Torino, il Ministero delle Finanze dichiarò non dovuta la tassa stabilita dalla Legge 30 giugno 1853, N. 1564, che impone 50 centesimi per ogni mille lire del capitale effettivo; ma però appoggiandosi al motivo che « le ope-« razioni cui mirano i capitali della Società delle Lombarde avvenivano in Lom-« bardia, dove quella Legge non era pubblicata. »

Ed infatti, alla Legge del 1853 essendo stata surrogata l'altra del 21 aprile 1862, N. 588, che aveva forza anche in Lombardia, la Direzione del Demanio con lettera 17 giugno 1864, N. 599, rinnovò la domanda per la presentazione della dichiarazione prescritta dagli articoli 17, 18 e 28 della Legge suddetta, e da quelli 8, 9, 46 del Regolamento relativo 4 maggio successivo, N. 598, onde poter addivenire alla liquidazione della tassa annuale dovuta alle Finanze dello Stato sul capitale nominale rappresentato dalle azioni emesse, in conformità degli articoli 12, 13 della citata Legge; nè trovarono ascolto presso il Ministero le eccezioni, appoggiate alla lettera chiara e precisa delle intervenute stipulazioni, state addotte dal Consiglio, il quale, per evitare la procedura coercitiva, sotto riserva di far valere i suoi diritti davanti agli Arbitri, presentò la denunzia voluta dalla Legge del 1862.

Digitized by Google

Pubblicata la Legge 14 luglio 1864 per l'imposta di **ricchezza mobile** e diffidata la Società a produrre la relativa notifica, il Consiglio, in seduta 4 ottobre 1864, N. 639, deliberò che questa notifica dovesse farsi in via di semplice forma, richiamando l'esenzione spettante alla Società in forza dell'art. 27 del Capitolato annesso alla Legge 8 luglio 1860 e senza indicazione di redditi.

Ma nei ruoli del 1865 del Comune di Torino, sede in allora della Società, essendo stata invece compresa la Società siccome imponibile per un reddito di L. 7,890,000, il Consiglio di Amministrazione, nel 12 marzo 1865, sotto il N. 142, interpose reclamo presso la Commissione Comunale di Sindacato di quella città.

Con sentenza 16 maggio 1865 la Commissione Provinciale di Appello, dichiarando che l'art. 27 della Convenzione approvata colla Legge 8 luglio 1860 si riferisce unicamente all'imposta sulla rendita, quale allora esisteva in Lombardia, ma non poteva comprendere il pensiero di sottrarre la Società da qualunque tassa che potesse in avvenire colpire la generalità dei redditi, licenziò il reclamo prodotto dalla Società all'intento di essere esentata dall'imposta.

Discussa in via amministrativa e giudiziaria la questione di competenza di foro per la lite che la Società intendeva intentare non adattandosi a tale decisione della Commissione Provinciale d'Appello, il R. Tribunale Civile di Firenze con sentenza 8 giugno 1866, ritenuta la propria competenza, decise:

a) che in ordine all'art. 27 del Capitolato più volte citato, la Società dovrà andare esente dal pagamento della tassa sui redditi della ricchezza mobile, imposta dalla Legge 14 luglio 1864, fino al termine del 1868 per le ferrovie Lombarde e per tutto il corso della concessione per quelle dell'Italia Centrale;

b) essere quindi tenuta la R. Amministrazione a rifondere le somme tutte nel frattempo pagate a questo titolo dalla Società, cogli interessi relativi, condannando anche l'Amministrazione stessa nelle spese del giudizio.

Ma nell'applicazione dell'imposta, anche per ciò che riguardava i redditi della sola rete Piemontese per la quale la Società faceva sempre regolarmente le sue denuncie, la Società fu costretta ogni anno di fare eccezioni all'operato dell'Agente delle tasse, eccezioni nelle quali d'ordinario essa trovava appoggio nella Commissione Comunale di Torino, ma che venivano sistematicamente respinte da quella Commissione Provinciale.

Portati i vari punti di contestazione davanti le Autorità giudiziarie, il R. Tribunale Civile di Torino con sentenza 21 febbraio 1872 non ammise l'istanza pregiudiziale di nullità prodotta dalla Società dell'Alta Italia per tardiva decorrenza di termini dei ruoli suppletivi intimati dall'Agenzia delle tasse alla Società per l'esercizio dal 1.° luglio 1866 al 31 dicembre 1867, ma peraltro dichiarò:

1.° Non essere l'imposta di ricchezza mobile applicabile alle somme di garanzia dovute dallo Stato alla Società, fuorchè dopo il loro accertamento ed in occasione del rispettivo pagamento da parte dello Stato;

2.° Per gli interessi sulle obbligazioni non doversi la tassa che sulla quota proporzionale alle reti non esenti, da ragguagliarsi all'ammontare medio del prodotto chilometrico totale dell'intiera rete;

3.° Anche per la tassa sugli interessi delle obbligazioni, come per qualunque altra somma dovuta all'Erario per titolo di ricchezza mobile, aver diritto la Società di valersi della mora convenuta coll'art. 5.° dell'Atto addizionale alla Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**), vale a dire che il pagamento relativo non sarà effettuato se non quando il prodotto lordo complessivo della nuova rete abbia raggiunto la somma di L. 44,000 per chilometro e per anno, od altrimenti non prima del 1891, mentre le Finanze dello Stato ne pretendevano l'immediato pagamento.

Digitized by Google

La Corte d'Appello di Torino invece, con sentenza 21 aprile 1873, mantenuta ferma la reiezione dell'istanza della Società per dichiarazione di nullità del ruolo suppletivo superiormente indicato, riformò completamente la sentenza del Tribunale di prima istanza, decidendo:

a) essere applicabile l'imposta di ricchezza mobile rispetto alla garanzia dovuta dallo Stato alla Società nella somma risultante dai rispettivi ruoli, salvo solo alla Società il diritto di rimborso della tassa relativa a quelle somme delle quali fosse per provare l'inesigibilità;

b) non essere dovuta dalla Società alcuna tassa di ricchezza mobile sopra gli interessi dei titoli di obbligazioni emessi dalla Società del Sud dell'Austria, Lombardo-Veneta e dell'Italia Centrale.

Una tale decisione su questo punto rendeva inutile il giudizio sul Capo 3.° della sentenza del Tribunale di prima istanza.

I motivi che indussero la R. Corte d'Appello a ritenere esente la Società dall'obbligo del pagamento dell'imposta sugli interessi dei suoi titoli di obbligazioni sono di una importanza tale da meritare di essere qui testualmente riprodotti.

« Considerato a questo riguardo che l'art. 6 del R. Decreto 28 giugno 1866, « N. 3023, nel prescrivere che le Provincie, i Comuni, gli Enti morali, le So- « cietà in accomandita per azioni e le Società anonime debbano dichiarare in- « sieme coi redditi propri anche gli stipendi, pensioni e assegni che essi pa- « gano, gli interessi dei debiti da loro contratti e delle obbligazioni da loro « emesse, e pagare direttamente l'imposta relativa a questi ultimi redditi, riva- « lendosene sui loro assegnatari e creditori mediante ritenuta, non volle già « estendere l'imposta di ricchezza mobile a cespiti di reddito che a termini della « Legge costitutiva della medesima non ne fossero colpiti, ma ebbe unicamente « per iscopo di rendere più agevole e più sicura, quanto ai redditi in esso ar- « ticolo contemplati, l'esazione di quella tassa alla quale andavano già per sè « stessi soggetti, costituendone organi gratuiti e responsabili di percezione a be- « neficio del pubblico Erario gli Enti ed Istituti suddetti, come lo appalesa in « modo non dubbio il tenore letterale dell'ultima parte dell'articolo stesso che « riserva a questi il diritto di rivalersi della imposta che debbono pagare pei loro « creditori ed assegnatari mediante ritenuta, diritto che evidentemente non « avrebbero essi qualità e veste giuridica per esercitare ove si trattasse di red- « diti i quali rimpetto agli stessi assegnatari e creditori, cioè a coloro che ven- « gono effettivamente a percepirli, non potessero formare argomento di tas- « sazione.

« Epperciò nel caso presente, per decidere se la Società dell'Alta Italia debba, « oppur no, pagare la tassa sugli interessi delle obbligazioni summentovate, con- « viene ricercare se tali interessi potrebbero o non potrebbero essere diretta- « mente tassati a carico dei portatori delle obbligazioni medesime;

« Considerato ciò, premesso che la Legge 14 luglio 1864 dichiara all'art. 5 che « ogni individuo od Ente morale, sì dello Stato che straniero, è tenuto all'im- « posta sui redditi della ricchezza mobile che ha nello Stato;

« Che dal contesto del successivo art. 6 e segnatamente dalle enumerazioni « contenute sotto le lettere *a*, *b* ed *e* del medesimo chiaramente rilevasi che « i redditi provenienti da capitali dati a prestito o da altri titoli di consimile « natura debbano, per gli effetti di detta Legge, considerarsi come esistenti nello « Stato solo allorquando siano iscritti agli uffici ipotecari nel Regno o altrimenti « risultino da atto pubblico nominativo fatto nel Regno, o siano in qualunque « modo dovuti da individui o da persone morali aventi residenza o domicilio le- « gale nel Regno;

Digitized by Google

« Che, partendo da questa base e ritenendo in punto di fatto essere posto fuori « di controversia fra le parti che le obbligazioni di che si tratta furono emesse « all' estero dalla Società denominata del Sud dell' Austria, Lombardo-Veneta ed « Italia Centrale, Società che ha la sua sede a Vienna, non si potrebbe a meno « di riconoscere che, fatta ragione della stessa forma estrinseca di tali titoli, « non possono i relativi interessi costituire pei portatori redditi esistenti nello « Stato e come tali soggetti ad imposta;

« Considerato, che se è vero che colla Convenzione 25 giugno 1860 stipulatasi « tra il Governo Italiano e la Società suddetta ed approvata colla Legge 8 luglio « successivo, stabilivasi, fra altre cose, all'art. 5 che la costituzione della Società « fosse modificata nel senso che un Consiglio d'Amministrazione residente negli « Stati del Re dovesse rappresentare la Società in tutto ciò che riguardasse le « ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale ed avesse relativamente a queste le « stesse attribuzioni e gli stessi poteri di cui era rivestito il Consiglio residente « a Vienna relativamente alle ferrovie situate nel territorio Austriaco, che l'Am- « ministrazione delle ferrovie di Lombardia e dell'Italia Centrale venisse tenuta « affatto indipendente e separata da quelle delle altre linee appartenenti alla « medesima Società e che il domicilio legale della Società per tutto ciò che si ri- « ferisce alle dette ferrovie si intendesse essere in quella città dei Regi Stati « nella quale fosse per risiedere il prementovato Consiglio d'Amministrazione; se « è vero che in base a queste modificazioni venivano i nuovi Statuti sociali ap- « provati con Decreto di Sua Maestà in data 27 gennaio 1861; non è meno « palese tuttavia che per effetto di coteste pattuizioni vennero bensì a costituirsi « nella Società due enti o centri distinti ed autonomi di amministrazione e di eser- « cizio delle rispettive reti ferroviarie Italiane ed Austriache, ma non si operò « alcuna divisione o separazione effettiva del di lei capitale e del debito relativo:

« Ed infatti, colla Convenzione intervenuta poi il 20 novembre 1861 fra la So- « cietà stessa ed il Governo Austriaco, si stabiliva che a datare dal 1.° gennaio « 1862 potesse questo in qualunque tempo chiedere la divisione della Società in due « Società separate ed indipendenti tra di loro per la rete Austriaca da una parte, e « per quella Italiana fuori dei confini Austriaci dall'altra; e coll'art. 15 della succes- « siva Convenzione 27 febbraio 1866, mentre si dichiarava che cotesta separa- « zione della Compagnia in due Società distinte ed indipendenti dovesse attuarsi « col 1.° gennaio 1867 e che a partire da quest'epoca la gestione della rete Au- « striaca avesse ad essere intieramente indipendente da quella della rete Ita- « liana, si accordava però alla Compagnia per le sue sistemazioni finanziarie un « termine di anni cinque dallo stesso giorno 1.° gennaio 1867, entro il quale « termine fosse tenuta a fissare il capitale azioni e obbligazioni da attribuirsi a « ciascuna rete.

« E queste due Convenzioni venivano dal Governo Italiano riconosciute e con- « fermate coll'art. 10 del Trattato di pace conchiuso coll'Austria il 3 ottobre 1866, « soggiungendosi ancora nell'art. 12 di tale Trattato che, per estendere le pre- « scrizioni del suddetto art. 15 della Convenzione 27 febbraio alle ferrovie della « Venezia, le Potenze contraenti s'impegnavano a stipulare al più presto possibile, « di concerto colla Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria, una Conven- « zione per la separazione amministrativa ed economica delle reti Venete ed « Austriache;

« Che pertanto, finchè non consta che siasi effettuata la divisione del patrimonio « sociale con determinazione del capitale in obbligazioni da attribuirsi alla So- « cietà Italiana ora chiamata dell'Alta Italia, e quando inoltre si tratta di annate

Digitized by Google

« d'imposta comprese ancora nel periodo del quinquennio all'uopo come sovra « prefisso, manca pur sempre un sufficiente fondamento per dire con legale si- « curezza che una data parte di tali obbligazioni sia propriamente un debito « della medesima, in guisa che pei relativi interessi debbano i portatori di essi « sottostare all'imposta in Italia, e che questa abbia a pagarsi da detta Società « in esecuzione del succitato art. 6 del R. Decreto 28 giugno 1866;

« Che meno esattamente, per togliere di mezzo l'ostacolo che all'accoglimento « dello assunto della Amministrazione delle Finanze sorgerebbe dal non cono- « scersi quali fra le obbligazioni in discorso ravvisar si possano legalmente sog- « gette alla tassa e al conseguente esercizio della rivalsa a cui dovrebbe la So- « cietà avere assicurato il diritto a termini di detto articolo, ebbe il Tribunale « ad osservare nell'appellata sentenza che cotesto diritto non sia un correlativo « dell'obbligo dall'articolo stesso imposto alle Società ed altri Enti morali, di pa- « gare direttamente la tassa pei loro creditori ed assegnatari e che non debba « quindi per l' impossibilità della rivalsa medesima venir meno in essi tale « obbligo:

« Imperocchè egli è ben ovvio lo scorgere come si debba a cotesto proposito « essenzialmente distinguere tra l'impossibilità che dimani da affidamenti dati « dall'Ente morale ai suoi creditori, dai modi di pagamento convenuti, o da altra « consimile causa qualsiasi indipendente dalle disposizioni della Legge d'imposta, « e quella impossibilità che sia una conseguenza diretta di queste disposizioni, « in quanto per virtù di esse non possano i redditi ai detti creditori spettanti « essere colpiti di tassa.

« Se nel primo caso il non potersi l'Ente morale effettivamente reintegrare « mediante ritenuta delle somme che debba pagare all'erario non potrebbe esi- « merlo dall'eseguire tale pagamento, ben diversamente deve procedere la cosa « nel secondo caso, giusta quanto qui sopra si disse in ordine allo spirito ed « alla portata del già ripetutamente ricordato art. 6 del R. Decreto 28 giugno 1866;

« Considerato che, mentre appena occorre avvertire come a determinare quali « obbligazioni abbiano da colpirsi di ritenuta, non potrebbesi avere una legittima « base nel fatto della domanda di pagamento che dei relativi interessi venga a « farsi dai possessori alle casse della Società dell'Alta Italia, dappoichè allo stato « degli atti non apparisce esclusa la di lei asserzione che tale pagamento essa « faccia a nome e per conto della Società emittente, e trattandosi d' altronde di « interessi pagabili per convenzione anche in parecchie città dell'estero a scelta « dei creditori, quel fatto non potrebbe avere giuridica importanza nè carattere « alcuno di permanenza, non regge poi meglio il dire che essendosi nel sum- « mentovato art. 15 della Convenzione 27 febbraio 1866 pure stabilito che le « due Società dovessero restare solidarie per le obbligazioni emesse o da emet- « tersi per il compimento delle due reti quali sarebbero state costituite al mo- « mento della separazione, debba la ritenuta effettuarsi sovra tutte indistinta- « mente le obbligazioni emesse dalla Società Austriaca per la quota proporzio- « nale di interessi che possa intendersi proveniente dalla rete Italiana:

« Ed invero, anche ammettendo che si possa col letterale tenore dell'articolo 6 « del R. Decreto 28 giugno 1866 conciliare il concetto di una ritenuta non « estesa, nella misura dalla Legge stabilita, a tutto il reddito risultante dai titoli « in esso contemplati nella loro individuità, e pur lasciando in disparte ogni os- « servazione od indagine in ordine al significato intrinseco dell'accennata dichia- « razione di solidarietà e ai suoi effetti nei rapporti interni delle due Società e « in confronto di esse coi terzi, attesa massime la clausola che a quella dichia-

Digitized by Google

« razione sussegue per cui le basi della separazione e l'accordo (arrangement) fra « le due Compagnie pel servizio comune dei prestiti avrebbe dovuto sotto- « porsi all'approvazione del Governo che non risulta, e non si allega, intervenuta « nè provocata, vuolsi ad ogni modo notare che qualsiasi ripartizione che a tal « riguardo si facesse dalla Società in via di estimazione prudenziale per lo scopo « dell'applicazione della tassa, non potendo essere obbligatoria pei portatori delle « obbligazioni, non varrebbe mai ad assicurarle rimpetto ai medesimi una leg- « gittima e certa ragione di rivalsa.

« Nè giova obbiettare che l'indeterminazione di cui si è finora discorso risul- « tando unicamente da una condizione di cose creata e voluta dalla Società, non « possa e non debba ridondare in danno delle Finanze:

« Imperocchè, a fronte della dilazione accordatasi per la divisione effettiva del « capitale delle obbligazioni colla Convenzione 27 febbraio 1866, approvata col « Trattato di pace 3 ottobre successivo, il quale (non è inutile il notarlo) fu stipu- « lato quando erano già in vigore in Italia le leggi relative alla costituzione dell'im- « posta sui redditi di ricchezza mobile e al modo speciale di riscossione della « medesima sugli interessi dovuti dagli Enti morali, non può dirsi che in rap- « porto specialmente agli esercizi finanziari che formano oggetto delle conte- « stazioni sulle quali la Corte trovasi ora chiamata a statuire, il difetto di quella « divisione sia un fatto al quale abbia a ritenersi essenzialmente estraneo il Go- « verno Italiano;

« Considerato che inutilmente del pari dall'Amministrazione delle Finanze si « venne in Atti osservando che, coll'esimere la Società dell'Alta Italia dal pagamento « dell'imposta sugli interessi di cui è parola, si giungerebbe all'inammessibile con- « seguenza che una notevole quantità di reddito di ricchezza mobile che si pro- « duce in Italia sotto la tutela della Legge Italiana e coll'assistenza dei pubblici « servizi del Governo Italiano andrebbe immune da tassa contro il chiaro dis- « posto degli articoli 5 e 6 della Legge 14 luglio 1864:

« Imperocchè ognuno vede come il reddito che si produce nello Stato sia il « provento dell'esercizio delle ferrovie che stanno nel territorio Italiano;

« E altro è che debba la Società predetta, come non contende e non potrebbe « contendere, pagare su tale reddito, per quanto non ne la dispensino particolari « concessioni di favore relative a talune delle sue linee, l'imposta di ricchezza mo- « bile in categoria *B* senza detrarne, a titolo di passività, veruna somma per gli in- « teressi delle obbligazioni emesse dalla Società Austriaca; altro è che sopra una « parte qualsiasi degli interessi medesimi sia essa tenuta a rispondere della im- « posta in categoria *A* in senso del più volte mentovato articolo 6 del R. Decreto « 28 giugno 1866, o in altri termini che una parte di tali interessi abbiano a conside- « rarsi come direttamente tassabili a carico dei portatori delle obbligazioni; es- « sendo qui da ripetere quanto si è già detto superiormente parlando di redditi pro- « venienti da capitali dati a prestito o da altri analoghi titoli, e che non siano iscritti « agli Uffizi delle Ipoteche nel Regno, nè altrimenti risultino da Atto pubblico « nominativo fatto nel Regno, la Legge, per determinare se debbano oppur no ri- « tenersi come esistenti nello Stato, ha riguardo al luogo in cui il debitore tiene « il domicilio o la residenza e non al luogo donde il medesimo tragga i mezzi « per soddisfare al proprio debito. »

La sentenza 21 aprile 1873 della R. Corte d'Appello fu cassata dalla Corte di Cassazione di Torino, la quale con sentenza 27 luglio 1874 rinviò la causa alla Corte d'Appello di Genova.

La Corte d'Appello di Genova con sentenza del 31 dicembre 1874 confermò la sentenza 21 febbraio 1872 del Tribunale Civile di Torino.

Digitized by Google

Ma avendo l'Amministrazione generale delle Finanze dello Stato interposto ricorso alla Corte di Cassazione di Torino per annullamento anche di quest'ultima sentenza, la questione è tuttora pendente, non avendo la Corte di Cassazione ancora pronunziato sul detto ricorso.

Nell'Assemblea generale del 28 giugno 1876, per le considerazioni esposte nella Relazione, fu annunziato avere il Consiglio d'Amministrazione deciso che, a partire dal 1.° gennaio 1877, sarà fatta una ritenuta di cent. 50 sugli stacchi semestrali di ciascuna obbligazione emessa, come rimborso dell'imposta di cui quei titoli sono aggravati.

Nessuna deliberazione analoga fu presa per le azioni, essendochè le imposte sulle medesime vanno scontate con una diminuzione corrispondente dei dividendi annui.

(**152**) *Vedi Nota* **85**.

(**153**) L'applicazione di questo articolo fu cagione ripetute volte di divergenze di interpretazioni tra il Governo e la Società e di urti fra gli organi subordinati dell'uno e dell'altra.

Il R. Decreto 10 dicembre 1865, N. 2629, che, in aggiunta al Regolamento approvato col R. Decreto 30 ottobre 1862, N. 1022, sulla polizia, regolarità e sicurezza delle ferrovie, imponeva multe pecuniarie in caso di ritardi nella corsa e nell'arrivo dei convogli nelle stazioni rispetto al tempo stabilito negli orari; l'altro R. Decreto 1.° ottobre 1871, N. 496, che estende le multe in quello prescritte a tutte le infrazioni agli ordini ufficialmente intimati direttamente dal Ministero, od in suo nome dal Commissario tecnico alla Società, e per essa alla Direzione dell'Esercizio e della Manutenzione della ferrovia, in applicazione delle prescrizioni 30 ottobre 1862; il nuovo Regolamento circa la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, pubblicato col R. Decreto 31 ottobre 1873, N. 1687, e quello pel sindacato e la sorveglianza Governativa dell'esercizio, pubblicato coll'altro Decreto di eguale data, N. 1688, diedero tutti luogo a reclami per parte della Società, o perchè questa contestava il diritto di emettere taluna delle disposizioni in essi contenute, o perchè l'applicazione delle disposizioni stesse veniva eseguita in un modo che dalla Società si reputava ultroneo ed eccedente le facoltà spettanti agli Agenti Governativi.

Da ciò ne vennero i moltissimi processi per contravvenzione in modi diversi decisi nelle differenti sedi giudiziarie, le replicate Commissioni d'inchiesta, sia sopra fatti speciali riguardanti l'esercizio, sia quella, ben più grave, sulla tenuta della contabilità ordinata nel 1871 e che ad onta del rigore con cui fu condotta non portò ad alcun risultato pratico; misure tutte che non servirono che ad inasprire gli animi e a stabilire fra gli Agenti subalterni delle due Amministrazioni uno stato di diffidenza e di irritazione reciproca, pernicioso egualmente ad entrambe, che avrebbero avuto invece bisogno di sussidiarsi a vicenda per raggiungere lo scopo comune, che è quello di procurare il buon servizio del pubblico.

(**154**) Le modalità per la nomina degli arbitri furono modificate colla Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870 (*Vedi, Leggi Decreti ecc. N.* **29** *e Nota* **218**).

(**155**) Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia 23 dicembre 1875, il termine di questa Convenzione fu tacitamente prorogato fino al 30 giugno 1876 (*Vedi Note* **104** *e* **113**, *e, pei correspettivi, vedi pag. 282*).

Digitized by Google

(156) Col Protocollo 8 dicembre 1858, annesso alla Convenzione 23 settembre precedente (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6**), contemporaneamente alla concessione della ferrovia Padova-Rovigo, era stata data l'autorizzazione alla Società di trattare coi Concessionari della linea Ferrara-Bologna (qualora questa venisse costrutta) per l'eventuale congiunzione tra Rovigo e Ferrara e la conseguente costruzione del ponte sul Po.

Costrutta successivamente la linea Bologna-Ferrara-Pontelagoscuro (aperta nel 1862) ed avanzato il lavoro di quella da Padova a Rovigo, l'I. R. Governo Austriaco, colla Convenzione 27 febbraio 1866 della quale si parlerà in appresso (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **19** *e* **21** *e Note relative*), aveva imposto l'obbligo alla Società di eseguire la diramazione da Rovigo al Po, da congiungersi con quella da Pontelagoscuro a Bologna, la quale doveva essere compiuta ed aperta all'esercizio il 1.° luglio 1870.

Senonchè, la guerra del 1866 e la liberazione del Veneto che ne fu la conseguenza, avendo reso di mille doppi maggiore l'importanza e l'urgenza della congiunzione ferroviaria tra le due rive del Po nel Polesine Veneto e Ferrarese, primo pensiero del Ministro dei Lavori Pubblici Comm. Jacini si fu quello di mettersi in corrispondenza coi Direttori delle Costruzioni e dell'Esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, i quali, animati da zelo non minore del suo, facilitarono gli accordi e, superando le difficoltà non indifferenti che le circostanze del momento opponevano all'adempimento degli assunti impegni, riuscirono a dare compiuta, prima ancora dell'espiro del termine fissato dalla Convenzione, tanto la linea d'accesso al Po, quanto il ponte provvisorio su questo fiume, pel quale fu giocoforza far venire il legname dalla Corsica e del quale fu affidata la direzione del lavoro al valente Ingegnere di Divisione Cav. Richard, che già nella costruzione dei ponti provvisori e definitivo di Piacenza aveva dato prove della distinta sua capacità in simili difficilissime opere.

E per evitare ogni pericolo della rinnovazione del disastro cagionato al ponte provvisorio di Piacenza dall'urto dei materiali ed attrezzi che servivano alla costruzione del ponte stabile collocato sopra corrente ad esso, venne con saggio partito deliberato che il ponte provvisorio fosse tenuto a 30 metri a monte della località designata pel ponte stabile.

Il Decreto Ministeriale di approvazione del progetto porta la data del 24 agosto 1866, N. 2917, e l'Atto di collaudo quella del 18 novembre 1866.

Questo ponte, costrutto con una rapidità che si può dire prodigiosa, sopra un fiume che per la natura del suo letto varia continuamente di profondità, e con materiali che per la fretta con cui dovevano essere provvisti in circostanze eccezionali di guerra non avevano permesso quella scelta accurata nella loro qualità che gli Ingegneri avrebbero desiderato, ha saputo ciò nulla ostante resistere per cinque anni alle grosse piene del Po, ed, allorchè fu demolito, il materiale di esso fu ancora riscontrato in uno stato abbastanza lodevole.

(157) Ponte stabile sul Po a Pontelagoscuro. Il progetto del ponte definitivo sul Po, presentato dalla Direzione Generale fino dal 22 aprile 1867 con Nota N. 733, fu approvato dal R. Ministero dei Lavori Pubblici soltanto con Decreto 10 maggio 1869.

Con Nota Ministeriale 8 gennaio 1868, N. 5489, esso faceva conoscere, che i dati raccolti e gli esami praticati portavano a conchiudere « che, avuto esclusivamente « riguardo al servizio ferroviario, » sembrava sufficiente l'esecuzione del ponte ad un solo binario, e che, mentre si riservava di far conoscere le sue viste a questo proposito, invitava la Società a prendere in esame una domanda delle Provincie

Digitized by Google

di Ferrara e di Rovigo perchè, beninteso concorrendo esse nella spesa, il nuovo manufatto potesse essere coordinato al transito contemporaneo dei convogli e dei carri ordinari.

Abbandonata questa idea dalle Provincie per considerazioni finanziarie in vista della rilevante spesa che ricadeva a loro carico, il Ministero, pur riconoscendo che la Legge di concessione non portava alcun obbligo alla Società per la costruzione del doppio binario, espresse il desiderio che almeno le spalle e le pile fossero costrutte in modo da potere, quando che sia, collocarvi il secondo binario.

Rappresentava la Società che l'adesione ad un tale desiderio sarebbe stata spesa intieramente sprecata, inquantochè tutta la linea Padova-Bologna essendo costrutta per un semplice binario, compresi gli importanti ponti sul Bacchiglione, sull'Adige, sul Canal Bianco e sul Reno, nonchè la galleria del Cattaio, non eravi alcun motivo di preparare a doppio binario questo costoso manufatto, che avrebbe dovuto esser l'ultimo a sopportare la doppia via, quand'anche un eccezionale sviluppo del traffico lo richiedesse pel tratto rimanente di strada; ed osservava che in tale evenienza sarebbe stato molto più logico l'impiegare il danaro che avrebbe costato il doppio binario, ad assicurarsi invece un nuovo passaggio attraverso il Po in un'altra località, quale avrebbe potuto essere quella di Borgoforte.

E quando si sperava che queste ragioni avrebbero convinto il Governo, sorse invece la nuova pretesa del Ministero della Guerra, comunicata da quello dei Lavori Pubblici con Dispaccio 1.° giugno 1868, N. 2150, ed appoggiata anche in Consiglio dei Ministri come dall'altro Dispaccio 20 luglio, N. 2071, colla quale « si segnala « la necessità, pei bisogni militari, di costruire il ponte a doppio binario e con « ampiezza sufficiente al passaggio delle truppe e dei carriaggi, » pretesa modificata in seguito spontaneamente dallo stesso Dicastero della Guerra, come dall'altro Dispaccio del Ministero dei Lavori Pubblici 3 agosto successivo, N. 3124, limitandola alla costruzione « ad un solo binario e con via ordinaria carreggiabile « di sufficiente larghezza, onde vi sia possibile lo scambio dei carri a grandi « dimensioni. »

Ma anche su questa rappresentò la Società le gravi difficoltà che si affacciavano, e fra le altre quella principalissima della ingente spesa che ne sarebbe derivata, e che, in nessun modo nè caso, avrebbe dovuto stare a carico della Società; per cui proponeva che, anzichè accollare la carreggiata al ponte ferroviario, la si stabilisse invece sopra un apposito ponte collocato in un punto che raccordi immediatamente e nel modo più facile e più opportuno i due rami di strada ordinaria che accedono all'una ed all'altra sponda del Po, consigliando in pari tempo che questo nuovo ponte venisse costrutto in legname anzichè in ferro, con che si limitava a mezzo milione la spesa, che, secondo questo ultimo modo di costruzione, sarebbesi elevata invece a L. 1,400,000.

Queste considerazioni convinsero finalmente il Governo; per cui, sull'adesione emessa dal Consiglio d'Amministrazione della Società con deliberazione 20 ottobre 1868, e respinta una domanda della Camera di Commercio di Bologna perchè il ponte definitivo fosse stabilito inferiormente a Pontelagoscuro tra le due Guarde Ferrarese e Veneta, allo scopo di potersene valere pel caso eventuale di costruzione di una ferrovia Ravenna-Comacchio-Rovigo, con Ministeriale Decreto 10 maggio 1869, comunicato con Nota 12 detto mese, N. 1849, venne finalmente approvato il progetto del ponte ad un solo binario, sotto condizione che la Società contribuisca per una determinata somma nella spesa di costruzione del ponte metallico per il carreggio ordinario, qualora questo venisse eseguito, lasciandosi dal Governo alla Società la libera proprietà di tutto il materiale del ponte

Digitized by Google

provvisorio, il quale, in forza della Convenzione 28 luglio 1866, era di proprietà del Governo, e con obbligo per la Società dell'ampliazione del ponte definitivo e del conseguente raddoppiamento del binario sul medesimo allorchè, per una circostanza qualunque, l'intiera linea Bologna-Padova venisse disposta a ricevere il doppio binario.

Alla Società stava altamente a cuore di dare esecuzione all'impegno da essa assuntosi, tanto più che la qualità del legname, tutto di Corsica, che per le circostanze di guerra era stato il solo possibile da adoperarsi nella costruzione del ponte provvisorio, faceva temere che questo non avrebbe potuto lungamente resistere. Per conseguenza, pendente ancora la definitiva decisione da parte del Governo sul progetto, essa devenne ad un contratto d'appalto coll'Impresa Cail e C. di Fives-Lille, approvato dal Consiglio di Amministrazione in seduta 16 febbraio 1869; ma i lavori di preparazione alle officine dei cassoni di ferro occorrenti per la fondazione delle pile e le modificazioni che fu creduto di introdurre negli apparecchi di escavazione variando la disposizione di quelli che avevano già servito nella costruzione di altri ponti, tra i quali quello di Piacenza, fecero sì che la fondazione delle pile non ebbe effettivamente principio che nell'aprile dell'anno 1870.

I lavori procedettero regolarmente sotto la direzione del distinto Ingegnere di Divisione Cav. Ratti, Capo della III.ª Divisione di Manutenzione e Lavori, e durante la costruzione non si ebbero a lamentare gravi inconvenienti e solo un ritardo di due mesi nella costruzione della pila 4.ª per la caduta in acqua del cassone preparato per la sua fondazione che non potè essere estratto senza qualche difficoltà; e, quantunque nell'autunno 1872 abbiansi avuto da lamentare i desolanti disastri avvenuti in causa di rotte degli argini sulla destra del Po a pochi chilometri sotto corrente di Pontelagoscuro, pure nè il ponte nè le sue adiacenze ebbero a soffrire il menomo danno per la straordinaria piena del fiume, dal che deve dedursi che, e per la sua ubicazione e per il modo di costruzione, questo manufatto è tale da presentare la maggior sicurezza contro l'effetto delle piene.

La lunghezza totale è di metri 427.75 e la luce libera di metri 410, sufficiente allo sfogo di una massa d'acqua di metri cubi 7000 al minuto secondo.

Stazione fluviale di Pontelagoscuro. Il ponte di Lagoscuro poteva essere collocato od immediatamente a monte del paese di questo nome, oppure a valle del gruppo principale di case che ne forma il nucleo.

L'attraversamento superiore presentava due inconvenienti assai gravi; il primo che, essendo in quella località l'alveo del fiume molto ristretto, un ulteriore restringimento di sezione dovuto all'impianto delle pile avrebbe potuto produrre degli effetti perniciosi, l'altro che, la profondità in quel sito toccando i metri 16.60 sotto il livello delle massime piene, poteva rendere difficilissima ed assai pericolosa la costruzione di un ponte.

A valle del paese all'incontro non sussisteva alcuna di queste difficoltà, e la sezione del fiume si mostrava adattatissima al lavoro che si aveva in mente di eseguire.

Ma la costruzione del ponte in questa località portava invece un ostacolo grandissimo al commercio, giacchè impediva l'approdo allo scalo di Pontelagoscuro della navigazione marittima di piccolo cabotaggio.

Esclusa l'idea di una travata girevole al ponte ferroviario, atta a dar passaggio all'alberatura stabile dei piccoli legni, che era stata richiesta dalla Camera di Commercio di Ferrara, il Comm. Daigremont, per soddisfare al desiderio esternato dalla Camera stessa e dagli abitanti di Pontelagoscuro, acconsentì alla creazione di una stazione fluviale a valle del ponte, alla quale i bastimenti avrebbero

Digitized by Google

potuto scaricare le loro merci che, con apposito binario, sarebbero state tradotte dalla riva del fiume alla stazione di Pontelagoscuro e viceversa.

Ma le nuove comunicazioni ferroviarie avendo sviato il commercio di cabotaggio anteriormente esistente, ridussero di minima importanza il movimento della stazione fluviale, la quale non dava più alcun prodotto, ed inoltre diventava inaccessibile ad ogni nuova piena del Po; per cui, avendo dovuto il Governo per viste idrauliche rialzare l'argine sul quale correva il binario di comunicazione, quella stazione nell'anno 1875 fu abbandonata.

(**158**) Come è detto alla *Nota* precedente, in forza del Ministeriale Decreto 10 maggio 1869 questo materiale venne ceduto alla Società ferroviaria dell'Alta Italia che effettivamente lo ha ritirato ed ha affidato il lavoro di demolizione del ponte provvisorio all'Impresa VERGNANINI con contratto approvato dal Consiglio d'Amministrazione colla deliberazione 2 luglio 1872, N. 731.

(**159**) La concessione definitiva della linea dal Po a Rovigo, già accordata dal Governo Austriaco colla Convenzione 27 febbraio 1866, *recte* 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19** *e Note relative*), fu confermata colla Legge 25 aprile 1867, N. 3665, con cui fu data esecuzione al Trattato di pace 3 ottobre 1866 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **21**).

(**160**) Con deliberazione 21 settembre 1869, il Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia aveva chiesto la nomina degli arbitri per la determinazione del compenso spettante alla Società pel maggiore dispendio occasionato dalle eccezionali condizioni in cui fu eseguito il lavoro; ma, per difficoltà insorte circa la redazione dei quesiti, fu soltanto nel 5 luglio 1872 che si riuscì a stipulare l'Atto di compromesso, deferendo l'incarico di arbitri al Comm. AMEDEO PEYRON per parte della Società, al Comm. GIACOMO ASTENGO per parte del Governo, ed al Comm. ADRIANO MARI scelto d'accordo dalle due parti come terzo arbitro.

Questo Atto di compromesso non potè avere il suo seguito per la nomina avvenuta nel 15 luglio 1873 del Comm. MARI ad Amministratore della Società, e, non avendosi subito potuto ricostituire la Commissione arbitrale, la Società ha preferito di riproporre il quesito nel grande arbitrato del 16 ottobre 1874 (*Vedi pag. 280*), nei termini seguenti:

« Se il Governo debba o no corrispondere, e, nel caso affermativo, quale com-
« penso alla Società per le maggiori spese da essa sostenute come assuntrice,
« in forza della Convenzione 21 luglio 1866, della costruzione della ferrovia Ro-
« vigo-Pontelagoscuro, per le eccezionali circostanze in cui i lavori furono ese-
« guiti; sulla quale vertenza già era stato stipulato il Compromesso del giorno
« 5 luglio 1872, divenuto caduco per la rinunzia del coarbitro Comm. MARI. »

(**161**) Sulla linea Rovigo-Padova erano stati distrutti dall'armata Austriaca i ponti sull'Adige, sul Gorzone e sul Bacchiglione; sulle altre linee erano stati parzialmente guastati dall'armata Italiana il ponte in pietra sul Piave, quello in ferro sul Tagliamento (linea Treviso-Udine) e quelli sul Corno e sul Natisone, oltre altri danni di minore importanza. Questi guasti furono tutti riparati in brevissimo tempo dalla Società, la quale inoltre, durante il periodo in cui la fortezza di Marghera era bloccata dall'armata Italiana, ha attivato una ferrovia provvisoria di congiunzione tra le linee Padova-Mestre e Mestre-Udine al coperto dai tiri delle artiglierie.

La spesa occorsa per la riparazione dei suddetti guasti ammonta a circa 600,000

Digitized by Google

lire, delle quali, a tenore della Convenzione, il Governo Italiano avrebbe dovuto rifondere la metà; ma la liquidazione è sempre rimasta pendente ed è conglobata colle altre partite di crediti che la Società professa verso il Governo.

Un'altra spesa di circa 700,000 lire fu incontrata dalla Società per riparazione dei danni causati alle ferrovie dall'armata Austriaca. Questa somma fu reclamata al Governo Austriaco, ma non fu mai rifusa.

(**162**) La Convenzione che era stata sottoscritta il 27 febbraio 1866 tra i MINISTERI DELLE FINANZE e DEL COMMERCIO AUSTRIACI ed i RAPPRESENTANTI DELLA SOCIETÀ DEL SUD DELL'AUSTRIA E DELLA VENEZIA, e che aveva anche ottenuto una preliminare Sanzione Sovrana il 30 giugno 1866, non fu mai ratificata per i posteriori avvenimenti politici che condussero allo stacco della rete Veneta dall'Impero Austriaco. Per conseguenza fu necessario devenire ad una nuova Convenzione nella quale fossero riprodotte le sole stipulazioni concernenti la rete Austriaca, e questa, autorizzata colla Sovrana Risoluzione 9 aprile 1867, venne definitivamente conclusa e sottoscritta il 13 aprile 1867, ed è quella alla quale fa seguito la *Nota* presente.

Le stipulazioni che nella precedente Convenzione del 27 febbraio 1866 riguardavano la rete Veneta, furono accettate dal Governo Italiano nel Trattato di pace del 3 ottobre 1866, al quale fu data esecuzione colla Legge 25 aprile 1867, N. 3665 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **21**), con riferimento alla Scrittura che portava quella data.

È assai importante questa avvertenza che spiega i motivi pei quali la Convenzione 27 febbraio 1866 non figura fra le Leggi e Decreti superiormente riportati, e perchè in successive Leggi e Convenzioni del Governo Italiano riappare quella data che deve invece applicarsi alla identica Convenzione Austriaca del 13 aprile 1867. Ciò risulta più chiaramente ancora dalla Relazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 30 aprile 1867, dove è detto a pag. 41:

« Questa Convenzione venne firmata in sul principio del 1866, sotto riserva
« della ratifica Imperiale.

« Gli avvenimenti sopraggiunti da quell'epoca hanno ritardato questa ratifica e
« diedero luogo ad alcune modificazioni nel testo della Convenzione, le quali sono
« una conseguenza naturale dei medesimi.

« Questa ratifica è oggi ottenuta. »

(**163**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **21**.

(**164**) Porto di Trieste. Nell'anno 1861 il Sig. TALABOT, trovandosi in Trieste per affari della Südbahn, ebbe occasione di assistere a parecchie conferenze alle quali presero parte l'I. R. Luogotenente Barone de BÜRGER e moltissime notabilità finanziarie e commerciali di quella città.

Lo stato notoriamente insufficiente del porto che in allora esisteva e che non era tale se non che di nome, la difettosa disposizione della stazione della ferrovia, la difficoltà nelle comunicazioni fra la stazione stessa ed il porto, le considerevoli spese che occorrevano per la manipolazione delle merci e che portavano la conseguenza della diminuzione di esportazione, formarono oggetto di seria ed approfondita discussione in quelle conferenze.

Nessuno ignora nè può contestare l'alta importanza commerciale di Trieste.

Questa città è il porto naturale e quasi unico per una gran parte della Germania e per la Monarchia Austriaca, specialmente dopo che Venezia non fa più

Digitized by Google

parte del territorio di quest'ultima. È vero che, dopo l'epoca della quale parliamo, Trieste ha rimesso parte di tale importanza riguardo all'Ungheria, che trova più comodo di preferire il porto di Fiume situato nel territorio dei tre Regni uniti e nel quale si sono eseguiti e si stanno eseguendo lavori in una scala piuttosto vasta; ma, nè i lavori fatti o progettati finora, nè tutti quelli che venissero fatti o progettati in seguito, potranno mai arrecare non solo prevalenza, ma neanche seria concorrenza di Fiume sopra Trieste.

Le contrade occidentali d'Europa hanno un incessante bisogno di cereali esteri, mentre l'Ungheria produce molto più di quello che può consumare; è evidente quindi il vantaggio che, dall'avere uno sbocco comodo e sicuro ad una portata resa immediata dalle ferrovie già costrutte, quel vasto ed ubertoso Regno va a risentire non solo per l'esportazione dei grani, ma anche pel molto maggior valore che acquisteranno le grandi estensioni di fertile terreno che giacciono nella sfera di esportazione di Trieste, e quindi pel grande aumento di ricchezza nazionale che ne sarebbe la naturale conseguenza.

Rispetto alle altre parti dell'Impero più distanti dal mare Adriatico, i loro interessi, benchè meno direttamente, sono pure in massimo grado connessi alla prosperità di Trieste.

Allorchè infatti Trieste sia divenuto un gran porto di esportazione (e lo sarà tanto più presto quanto più prontamente i lavori progettati saranno compiuti), le spese di trasporto saranno assai scemate, e gli industriali e consumatori di tutte le parti dell'Impero ne sentiranno vantaggio.

Ad onta di tutto ciò, nulla erasi fatto precedentemente per un radicale miglioramento del porto di Trieste allo scopo di renderlo capace di quell'ufficio cui è chiamato.

Da una parte, una mediocre rada aperta affatto ai venti del sud e dell'ovest, pochissimi bacini chiusi con instabile ed insufficiente profondità d'acqua, spiaggia e moli molto angusti ed in parte non atti all'accostamento delle navi, per cui il carico deve operarsi a mezzo di zattere e diventa impossibile allorchè il mare è agitato, nessuno stabilimento per agevolare ed assicurare lo scarico ed il carico delle merci; dall'altra parte, una stazione di ferrovia mal collocata, troppo elevata sopra il livello della spiaggia e senza congiunzione con questa, nessun dock, pochi e mal disposti magazzini, donde un rapido ingombro nella stazione appena il traffico acquista una certa attività ed il conseguente accumulamento delle merci nelle stazioni del Carso, che rende il materiale stazionario ed arresta il traffico della ferrovia per insufficienza del suo sbocco; ecco tutto ciò che presentava al commercio il porto, o, per dir meglio, la rada di Trieste, allorchè il Sig. Talabot si impossessò della questione.

Egli prese vivamente a cuore una siffatta sfavorevole condizione di cose, e, riandando ciò che si è fatto nel resto di Europa da 25 anni a questa parte, quali sforzi si tentino nell'Inghilterra, in Francia, al nord della Germania per impadronirsi del movimento commerciale, quali colossali lavori sieno stati eseguiti a Liverpool e Marsiglia per agevolare ed attivare il traffico, egli si domandò se non era possibile di fare qualche cosa di analogo per elevare questo emporio commerciale a livello della missione che è chiamato a compiere.

Frutto de' suoi studi si fu un progetto sommario che nel mese di febbraio 1862 egli, insieme a S. E. il Conte Zichy, Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Südbahn, sottopose a S. M. l'Imperatore, e nel quale erano indicate le costruzioni adatte a formare in Trieste un buon porto di commercio.

Questo progetto, studiato a fondo e svolto opportunamente in più Commissioni

Digitized by Google

composte di persone competenti in siffatto genere di studi, di Ingegneri pratici dei luoghi e di uomini di mare, ed alle quali si è aggiunto il voto preponderante dell'Ingegnere in Capo PASCAL, Direttore dei lavori del porto di Marsiglia, venne, con alcune modificazioni, sostanzialmente approvato.

Esso consiste in una grande diga al largo a difesa di tre grandi bacini racchiusi da quattro moli, con scali d'approdo, vasti terrapieni per deposito di merci ed altri lavori secondari, e presenta i seguenti vantaggi:

1.° Facile e sicuro accesso e regresso sotto qualunque vento, offrendo alle navi per entrata ed uscita due bocche, l'una al nord presso il lazzaretto nuovo, l'altra al sud presso il faro.

In seguito a tale disposizione è evidente che l'entrata e la sortita è possibile, qualunque vento spiri;

2.° Sicurezza entro il porto, il quale è intieramente difeso dalle coste di Miramare, dal lazzaretto, dalla città e dai fari;

3.° Profondità costante d'acqua, la quale per l'avanzamento della spiaggia varierà tra i 20 ed i 25 piedi alla base dei muri del quai, e non sarà mai meno di 18 piedi.

La Società, colla Convenzione 13 aprile 1867, essendo divenuta intraprenditrice a prezzo assoluto e per conto del Governo di questi lavori, li ha spinti colla massima alacrità, ad onta degli ostacoli e dei ritardi che cagionava la natura ribelle del fondo del mare nella rada e che ha dato luogo a considerevoli cedimenti alle fondazioni dei moli.

La sussistenza e l'importanza di questi ostacoli essendo stata riconosciuta dal Governo, il termine pel compimento dei lavori, che nella primitiva Convenzione era fissato alla fine del 1873, fu prolungato fino alla fine del 1878 con una Convenzione addizionale 12 giugno 1874, stipulata in forza dei poteri rilasciati dal Consiglio di Torino con deliberazione 9 giugno 1874, N. 1283, e ratificata da quello di Vienna il 12 detto mese, senza peraltro nulla cambiare nelle altre disposizioni della Convenzione primitiva. Oggidì la diga al largo e tre dei quattro moli sono intieramente compiuti, ed il primo bacino è stato inaugurato solennemente nell'aprile dell'anno scorso in occasione del viaggio di S. M. l'Imperatore d'Austria-Ungheria.

Contemporaneamente la Società ha dato mano alla compilazione di un progetto per la stazione di Trieste, contemplando di utilizzare pel servizio delle merci una parte dei terreni guadagnati sul mare in seguito ai lavori che si stanno eseguendo nel porto.

Questa nuova stazione merci è stata aperta all'esercizio; però, a motivo della qualità del terreno intieramente conquistato sul mare, e perciò sottoposto a cedimenti, che, senza dubbio, dureranno ancora parecchi anni, tutti i fabbricati furono costrutti in legno e ferro.

Adesso la Società sta occupandosi della stazione passeggieri, i cui progetti di dettaglio furono sottoposti all'esame del Governo; e la costruzione di essa sarà condotta in modo che il servizio possa esservi organizzato allorchè lo stato dei lavori del porto permetta di spianare il terrapieno della stazione attuale e di prolungare i binari principali fino al nuovo fabbricato passeggieri.

Colla Convenzione 27 luglio 1869 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **27**), la Società fu esentata dalla tassa legale di tonnellaggio pei battelli che effettuano il trasporto delle pietre destinate alla costruzione del porto di Trieste e le fu rimborsato anche l'ammontare delle tasse anteriormente pagate per questo titolo.

(165) *Vedi Nota* **50**.

Digitized by Google

(**166**) Il bacino carbonifero di lignite di Leoben presenta una grande importanza; esso alimenta il consumo della Südbahn in una proporzione molto notevole; esso è situato in vicinanza di Vienna, e, oltre alle ricche miniere di lignite, possiede alcuni stabilimenti metallurgici di grande importanza, fra i quali quello delle officine di Eisenerz che lo Stato ha venduto ad una potente Società, con che venne ancora aumentato il movimento di questa diramazione, dal cui possesso la Società del Sud dell'Austria va a ricavare, fra gli altri vantaggi, un'economia di circa 250,000 lire all'anno nelle sue spese d'esercizio, proveniente questa da diminuzione nel prezzo di trasporto dei combustibili acquistati a Leoben per il servizio della trazione, il cui quantitativo si calcola di 50000 tonnellate all'anno.

Con Convenzione 5/16 gennaio 1872 (*Vedi, Leggi, Decreti ecc. N.* **31**), la Società del Sud dell'Austria ha assunto l'esercizio della piccola linea che dalla stazione di Leoben fa capo al centro metallurgico di Vordernberg.

(**167**) La costruzione di questa linea, la quale non serviva che ad un brevissimo accorciamento di percorrenza tra l'Ungheria e la città di Marburg, diveniva senza scopo una volta che fu applicata in questa direzione una tariffa calcolata come se l'accorciamento fosse eseguito (*Vedi Relazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 18 aprile 1866*).

(**168**) Con questa disposizione fu modificata quella del precedente Atto di concessione 23 settembre 1858 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6** *e Nota* **57**).

(**169**) Agitatasi verso la fine dell'anno 1871 la questione: se la Società doveva far uso della facoltà ad essa accordata con questo articolo della Convenzione di anticipare il pagamento del residuo prezzo d'acquisto della rete onde liberarsi dal prelevamento stabilito coll'Atto di concessione 23 settembre 1858 e coll'art. 12 della Convenzione 13 aprile 1867, il Consiglio di Vienna con deliberazione del 19 dicembre 1871, e quello di Torino con deliberazione 29 detto mese, ratificata nella seduta 9 gennaio 1872, si pronunziarono negativamente (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6** *e Nota* **54**).

L'eccedenza del prodotto lordo oltre i limiti fissati nella Convenzione essendosi verificata sino dall'anno 1871, la Società ha dovuto tener conto di questa eccedenza al Governo Austriaco nelle somme:

Per l'anno 1872 di	. . . . .	L. 2,658,091.08
» 1873 »	. . . . .	» 1,235,000.00
» 1874 »	. . . . .	» 2,500,000.00
» 1875 »	. . . . .	» 377,000.00
	Totale	L. 6,770,091.08

come risulta dalle Relazioni alle Assemblee generali del 29 aprile 1873, 30 aprile 1874, 31 maggio 1875 e 28 giugno 1876.

Con recente accordo passato fra il Governo e la Società del Sud dell'Austria venne stabilito che, allorquando mediante un tale prelevamento sarà saldato il residuo prezzo dovuto per l'acquisto delle strade ferrate Meridionali dello Stato cedute coll'Atto di concessione 23 settembre 1858, si procederà, collo stesso sistema, pel pagamento del residuo prezzo a saldo dell'acquisto delle ferrovie Lombardo-Venete, di cui la Convenzione 14 marzo 1856, l'importo del quale residuo prezzo, in 30 milioni di lire Austriache, a tenore dell'Atto addizionale alla Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **20**), avrebbe dovuto essere scontato a partire dall'anno 1870.

(**170**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6** *e Nota* **53**.

Digitized by Google

(**171**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6** *e Nota* **55**.

Colla Convenzione 12 giugno 1874, stipulata in forza dei poteri rilasciati dal Consiglio d'Amministrazione di Torino con deliberazione 9 detto mese, N. 1283, e ratificata da quello di Vienna con deliberazione 12 giugno, e superiormente riferita alla *Nota* **164**, la Società ha rinunziato per un periodo ulteriore di sette anni, a partire dal 1.° gennaio 1874, al diritto di prelazione ad essa assicurato dagli articoli 23 e 24 dell'Atto di concessione del 23 settembre 1858 (*Vedi Leggi, Decreti ecc.* N. **6**) ed al quale essa aveva già rinunziato coll'art. 6 della Convenzione 13 aprile 1867, riguardo ad una linea in partenza da un punto della ferrovia Rodolfiana diretta a Gorizia, ed eventualmente al mare, come pure riguardo ad una linea che, partendo da un punto della linea del Tirolo, si dirigesse verso il Vorarlberg o verso la frontiera Bavarese.

(**172**) (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **6** *e* **13** *e Note* **59** *e* **95**).

(**173**) *Vedi Leggi, Decreti ecc.* N.i **13** *e* **41**; nonchè la *Nota* **254**, che tratta diffusamente la questione della separazione.

(**174**) Coll' art. 10 della Convenzione 27 luglio 1869 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **27**) è espressamente dichiarato che i conti di cui sopra sono da considerarsi come intieramente regolati e liquidati, dimodochè nè l'Amministrazione dello Stato nè la Società potranno avere alcun pagamento da effettuare per questo titolo.

(**175**) *Vedi Nota* **169**.

(**176**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **1**, **5**, **6** *e Note relative.*

(**177**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **13** *e Note relative.*

(**178**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19** *e la Nota* **162**, nella quale è data ragione del motivo per cui la Convenzione del 27 febbraio 1866 figura colla data del 13 aprile 1867.

(**179**) Per ciò che riguarda i motivi che rendevano necessaria la costruzione in Venezia di una stazione marittima e le considerazioni che consigliarono di variare l'ubicazione di essa da quella stata originariamente proposta colla Convenzione 27 febbraio 1866, *vedi Nota* **190**.

(**180**) Per maggiore chiarezza si riporta testualmente l'art. 7 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), che stabilisce le condizioni pattuite pei lavori del porto di Trieste:

« *a*) Affine di prevenire ogni dubbio, viene espressamente dichiarato, per ciò « che concerne i lavori del porto di Trieste, che la Società della strada ferrata « del Sud non sarà considerata se non come un imprenditore che eseguisce « per conto dello Stato;

« *b*) Tutte le opere costituenti le diverse parti del porto da costruire, all' in« fuori degli spazi del terreno riservato per la stazione, diverranno dunque imme« diatamente proprietà dello Stato, senza che la Società possa disporne o farne uso « in modo esclusivo;

« *c*) Incaricandosi la Società dell'esecuzione del complesso dei lavori del porto « ad un prezzo assoluto preventivamente stabilito, essa sosterrà le spese d'ogni ge-

Digitized by Google

« nere necessarie per l'esecuzione di detti lavori, come sarebbero le spese per la « redazione dei progetti di dettaglio, per le espropriazioni, per l'acquisto dei ma- « teriali per costruzione ecc. Sopporterà specialmente tutti i rischi per ciò che con- « cerne i lavori ed i materiali approvvigionati, fino all' intero compimento delle « opere e fino al momento della loro consegna al Governo;

« *d*) La Società della strada ferrata del Sud non avrà a pagare alcuna inden- « nità pei terreni appartenenti allo Stato che saranno temporariamente o defi- « nitivamente occupati tanto per l' esecuzione del porto come per quella della « stazione, sia che questi terreni si trovino attualmente occupati da vie pubbliche, « fabbricati, masse d'acqua, sia in qualunque altro modo, e ciò perchè venne già « tenuto calcolo del valore dei medesimi nella fissazione del prezzo assoluto qui « sopra indicato;

« *e*) La Società della strada ferrata del Sud sarà tenuta a collocare sugli scali « del nuovo porto i binari occorrenti per il movimento delle merci e di farne « l'esercizio. Essi rimarranno disponibili per il servizio pubblico e non potranno « in nessun caso essere esclusivamente riservati a stabilimenti speciali di deposito « od altro;

« *f*) La Società potrà, previa l' approvazione del Governo, prolungare i detti « binari anche sugli scali dell' antico porto;

« *g*) Accadendo che per parte di terzi venissero eseguiti alcuni binari allo « scopo di mettere la città od alcune parti della riva in comunicazione colla « stazione, la Società sarà obbligata a permettere la congiunzione dei medesimi « coi suoi, in conformità ai piani da essa compilati ed approvati dall'Ammi- « nistrazione dello Stato;

« *h*) L'Amministrazione dello Stato ha il diritto di far sorvegliare da agenti di « sua scelta l'esecuzione dei lavori da effettuarsi dalla Società, affine di assicurarsi « tanto della loro buona esecuzione e qualità dei materiali, come della loro confor- « formità ai progetti approvati. »

(**181**) Con questa disposizione di Legge venne ratificata dal Governo Italiano la concessione alla Società ferroviaria dell'Alta Italia del tronco di ferrovia da Rovigo al Po, della cui costruzione la Società stessa era stata incaricata colla Convenzione approvata col R. Decreto 31 luglio 1866, N. 3109 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **18**).

(**182**) La costruzione della linea da Mantova (S. Antonio) a Borgoforte era stata imposta alla Società colla Convenzione 14 marzo 1856 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **1**), e di questa concessione non è fatto cenno nella Legge 8 luglio 1860 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11**), perchè a quell'epoca il territorio che quella linea doveva percorrere trovavasi ancora sotto la dominazione Austriaca.

La soppressione di questa linea è la conseguenza naturale dell'abbandono di quella Reggio-Borgoforte alla destra del Po, fatta dal Governo Italiano colla citata Legge del 1860.

Nel 1872, a cura di una Società privata, venne costrutta una linea da Mantova a Borgoforte con ponte sul Po (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **25** *e Nota* **193**).

(**183**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **1, 10, 19, 20** *e Note relative.*

(**184**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **13, 19, 41** *e Nota* **254**, che tratta diffusamente la questione della separazione.

Digitized by Google

(185) La linea del Brennero fu infatti aperta fino dal 24 agosto 1867, e, per quella della Pontebba, il progetto di Legge per la concessione della linea da Tarvis a Pontebba fu già approvato dal Parlamento Austriaco (*Vedi Nota* **223**).

(186) Pavia-Cremona-Brescia. Voghera-Pavia. Con Legge 21 luglio 1861, N. 141, il Governo del Re è stato autorizzato a concedere una strada ferrata da Brescia a Pavia per Cremona e Pizzighettone, con facoltà di fare argomento di concessioni distinte le sezioni dirette da Brescia a Cremona e da Cremona a Pavia, accordando la concessione medesima per la durata di 99 anni a quella od a quelle Società che offriranno condizioni migliori per l'interesse dello Stato, salvo sempre il diritto di prelazione spettante alla Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale, a norma dell'art. 17 della Convenzione del 25 giugno 1860, approvata colla Legge 8 luglio successivo.

Questa Legge era suggerita dal desiderio invalso nel Ministero e nella Camera di completare la rete della Lombardia, dove era tuttora privo di strade ferrate il ricco e spazioso quadrilatero compreso fra le linee Milano-Piacenza e Milano-Brescia, il Po ed il Mincio. Allorchè si discuteva colla Società delle Lombarde la Convenzione che fu poi approvata colla Legge 8 luglio 1860, non fu possibile di trattare per una modificazione della rete concessa dall'Austria colle Convenzioni del 1856 e del 1858, inquantochè l'opinione pubblica della Lombardia si pronunziava con singolare unanimità pel mantenimento delle linee in quelle contemplate, sebbene, specialmente per ciò che riguardava la linea da Bergamo a Lecco, chiaro apparisse che non avrebbe essa potuto servire al valico dello Spluga. Infatti, quand'anche contrariamente al parere della Commissione per lo studio dei varchi alpini questo valico fosse stato adottato, si sarebbe dovuto giungervi per la sponda occidentale anzichè per quella orientale del Lago di Como. Il Governo ha quindi creduto di fare della linea Pavia-Brescia soggetto di trattative a parte, senza con ciò pregiudicare menomamente il diritto della Società Lombarda, alla quale era riservato di far uso della prelazione in base all' art. 17 del suo Capitolato (*Vedi Atti del Parlamento dell'anno 1861*).

Contemporaneamente, il Comm. Paleocapa, Presidente del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie della Lombardia e dell'Italia Centrale, trattava per conto della Società col Ministero per la linea Voghera-Pavia, ed in una conferenza del 27 aprile 1862 col Ministro Depretis si concretavano i preliminari di una Convenzione, la quale doveva avere per iscopo la concessione alla Società delle Lombarde del tronco di strada ferrata da Pavia a Voghera senza garanzia di sorta da parte del R. Governo, e da Pavia per Codogno e Cremona a Brescia con una garanzia di L. 25,000 per chilometro, esclusi i tratti comuni alle linee di Milano-Piacenza e di Cremona-Treviglio, e coll'obbligo di esercitare la strada ferrata da Torreberetti a Pavia ai patti da formularsi (*Vedi Nota* **235**).

Senonchè, essendo nel medesimo tempo in corso trattative dirette coi Signori Rothschild e Talabot per una combinazione più vasta, il Signor Ministro dei Lavori pubblici, con lettera 8 maggio 1862, N. 570, dichiarava al Comm. Paleocapa che anche le negoziazioni relative alle anzidette due linee erano state comprese nella combinazione medesima, la quale, come è noto, essendo mancata, ed al Capitolato di concessione per le Meridionali, stato preparato per la ditta Rothschild, essendo stata sostituita, come è pur noto, la ditta Bastogi senza modificazione alcuna nel testo del Capitolato stesso, ne risultò che la nuova Società che andava a costituirsi esclusivamente per le ferrovie poste nelle provincie Meridionali, si trovava nel medesimo tempo, e quasi a sua insaputa, posseditrice di due linee incastonate fra quelle della Società Lombarda.

Digitized by Google

E difatti, colla Legge 21 agosto 1862, N. 763, e successivo R. Decreto 28 agosto detto anno, N. 804, veniva accordata al Conte PIETRO BASTOGI, e per esso alla Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, la concessione per la costruzione e l'esercizio, insieme ad altre linee situate lungo il litorale Adriatico da Ancona ad Otranto e nelle provincie Napoletane, di una linea:

da Voghera a Pavia, e

da Pavia a Brescia per Cremona,

salvo per quest'ultima il diritto di prelazione spettante alla Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale, in forza della Legge 8 luglio 1860.

La durata della concessione per le due linee suddette è fissata in anni 90 a far tempo dal 1.° gennaio 1865, e la garanzia in L. 20,000 per chilometro.

Qualora la Società delle Lombarde esercitasse il suo diritto di prelazione sulla linea da Pavia per Cremona a Brescia, il Concessionario, e per esso la nuova Società, costruirà ed eserciterà senza garanzia la linea da Voghera a Pavia.

Potrà essere imposto alla Società il collocamento del secondo binario sull' intiera linea Brescia-Voghera quando la rendita lorda della strada abbia raggiunto la cifra di L. 30,000 al chilometro.

La Società dovrà costruire un ponte provvisorio all'americana sul Po, ed, entro dodici anni dall'apertura all' esercizio della sezione Pavia-Voghera, un ponte stabile in pietra o in ferro.

Nel computo della lunghezza chilometrica della linea da Brescia a Voghera non sarà tenuto conto, per riguardo alla garanzia, dei tratti di essa comuni colle strade ferrate Lombarde.

Le somme che lo Stato avesse sborsate a titolo di garanzia costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento.

La Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, tosto che sia aperta all'esercizio la sua linea da Voghera a Pavia, assume il carico dell'esercizio della strada ferrata da Pavia a Torreberetti cogli stessi diritti ed obblighi derivanti all'Amministrazione dello Stato dalla Legge 16 ottobre 1859 (*Vedi Nota* **115**).

È però riservato allo Stato di riscattare tale esercizio dopo tre anni.

Avendo la Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale, con Nota 11 aprile 1864, rinunziato al suo diritto di prelazione per la linea Pavia-Brescia, con R. Decreto 24 aprile 1864, N. 1772, venne stabilito il tracciato da seguirsi dalla linea Pavia-Brescia. Questo tracciato aveva comuni colle ferrovie dell'Alta Italia le due tratte Casalpusterlengo-Codogno e Cremona-Olmeneta, e con Ministeriale Decreto 10 dicembre 1866 si stabilivano alcune norme per l'uso o servizio cumulativo sulle medesime fra le due Società.

La Società Italiana per le strade ferrate Meridionali avendo trovato, d'accordo col Governo, di prescindere dalla costruzione del ponte provvisorio sul Po e di costruire senza più il ponte definitivo, ne venne che l'apertura del tronco Voghera-Pavia fu ritardata fino al novembre 1867, mentre la linea Pavia-Brescia-Cremona fu aperta il 15 dicembre 1866.

Intanto la Società delle Lombarde, divenuta Società dell'Alta Italia e concessionaria, per la Legge 14 maggio 1865, della rete dello Stato, assunse provvisoriamente anche l'esercizio della linea Torreberetti-Pavia.

Senonchè, nella attuazione pratica, il servizio cumulativo sui tronchi comuni Casalpusterlengo-Codogno e Cremona-Olmeneta avendo dato luogo a gravissimi inconvenienti per entrambe le Società, quella delle Meridionali invitò la Società dell'Alta Italia ad assumere l' esercizio dell' intera linea Voghera-Pavia-Brescia e ad incaricarsi in pari tempo anche della continuazione di quella da Torreberetti a Pavia.

Digitized by Google

La domanda delle Meridionali essendo stata accolta dall'Alta Italia, si devenne alla Convenzione di cui sopra.

I correspettivi d'esercizio, differenti per le due linee, sono riferiti nel capitolo *Garanzie e correspettivi a pag. 284.*

(**187**) *Vedi Nota* **115**.

(**188**) Il rimborso di questa anticipazione venne estinto dalla Società delle Meridionali il 14 novembre 1871.

(**189**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **21** *e Nota* **179**.

(**190**) Stazione marittima di Venezia. Da lungo tempo era lamentato in Venezia l'inconveniente del doppio trasbordo delle merci che, provenendo dalla via di mare, erano destinate a proseguire per ferrovia, inconveniente derivante da ciò che i bastimenti anche di mezza portata non potendo approdare alla grande stazione di Santa Lucia, era necessario caricare le merci sopra barche piatte, e da queste sui vagoni ferroviari.

Fino da quando la Società Lombardo-Veneta divenne concessionaria della grande arteria da Milano a Venezia, essa ha studiato il modo di riparare a questo gravissimo incomodo, che si è reso ancor più pregiudicevole dopochè quella linea venne a congiungersi colle ferrovie Piemontesi da una parte e con quelle dell'Austria dall'altra, e che si prevedeva sarebbe maggiormente aumentato quando fosse stato aperto alla locomotiva il valico del Brennero e quando, per la via di Bologna, Venezia fosse stata in immediata comunicazione colle strade dell'Italia Centrale e Meridionale. Ma, ad onta di tutto il buon volere manifestato dalla Società, le pratiche relative col Governo Austriaco non poterono essere condotte a termine prima del 27 febbraio 1866, alla quale epoca venne segnata col medesimo una Convenzione, divenuta poi definitiva, come altrove si è detto, alla data 13 aprile 1867, mediante la quale la Società si obbligava di costruire un tratto di ferrovia destinato a congiungere la stazione di Santa Lucia collo sbarcatoio e cogli scali che sarebbero stati eseguiti sulla **Riva delle Zattere** (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **21**), incaricandosi della esecuzione dei lavori, della posa dei binari, della costruzione delle rimesse e dell'esercizio della diramazione, la quale sarebbe rimasta proprietà dello Stato, nonchè di prolungare lo scalo delle Zattere allorchè il Governo lo avesse messo in istato di ricevere i binari; e dal suo canto il Governo si impegnava di espropriare direttamente ed a proprio carico e consegnare alla Società i terreni sui quali il progetto doveva essere eseguito, e di pagare alla Società in compenso dei lavori da essa compiuti il prezzo assoluto di fiorini Austriaci 1,500,000 in danaro sonante, ripartito in dodici annualità eguali, e coll'interesse del 5 per cento.

Succeduto in ottobre 1866 all'Austriaco il Governo Italiano nella Venezia, fu una delle prime cure di quest'ultimo quella di nominare, sotto la presidenza dell'illustre Comm. Paleocapa, una Commissione incaricata « di studiare e pro-
« porre quanto potesse abbisognare al miglioramento e conservazione dei porti
« di Venezia e delle lagune Venete nelle loro attinenze colla navigazione e colle
« comunicazioni terrestri. »

Raccoltasi questa Commissione in Venezia, nel mentre studiava e proponeva i principali lavori che era d'uopo eseguire per assicurare la navigazione nell'interno del bacino del porto, prendeva pure ad esaminare il progetto dello scalo proposto alle Zattere, che formava una delle parti più essenziali del suo mandato.

Digitized by Google

Questo esame dimostrò essere tale progetto sotto ogni aspetto difettoso, inquantochè il tracciato dei binari ne rendeva malagevole e pericoloso l' esercizio; gli edifizi attinenti al servizio della stazione marittima erano insufficienti e il collocamento loro inopportuno; la espropriazione e i guasti della proprietà eccedenti, specialmente per la necessità di distruggere molti ed importanti stabilimenti attinenti a costruzioni navali, e di annullare notevoli capitali in un paese che di capitali ha tanto bisogno; gli approdi o **calate** non solo non corrispondevano al bisogno di quell'incremento nel movimento commerciale, che si aveva tutta la ragione di ripromettersi dalle mutate condizioni politiche di Venezia e dall' assicurata apertura del passo ferroviario del Brennero e dell' istmo di Suez, ma non sarebbero stati nemmeno sufficienti pel limitato commercio che in allora esisteva. Nè, secondo quel progetto, sarebbe stato possibile di dare maggiore estensione alla fronte d' approdo, mancando lo sviluppo sia verso Santa Marta, sia verso la Salute, giacchè in quest' ultima direzione sarebbe stato necessario comprendere, fra le molte demolizioni, quelle di palazzi sontuosi, e quindi costosissimi; e nella direzione verso Santa Marta la tortuosità che si osserva nel canale della Giudecca avrebbe reso necessario l'escavo di un bacino al di là delle Zattere, ed il prolungamento del canale fino a quella deviazione, opere che ognuno facilmente rileva di quanto ingente importanza ed inopportunità sarebbero state.

Finalmente, ha riconosciuto la Commissione che anche i prezzi a cui erano valutati in quel progetto i terreni ed i fabbricati da espropriarsi erano realmente inferiori al vero valore dei fondi, ed un nuovo calcolo fatto ha dimostrato che l' importo delle espropriazioni stesse, presunto in fiorini 240,000, sarebbe invece asceso a fiorini 486,000.

In seguito a tali risultanze, la Commissione si fece a studiare un nuovo progetto, nel quale fossero evitati tutti i difetti rilevati in quello delle Zattere, proponendosi quindi di risolvere le questioni seguenti:

Trovar modo che i lavori tutti potessero attuarsi senza che, per quanto possibile, occorressero espropriazioni e guasti di fabbricati o rovine di stabilimenti industriali di qualsivoglia natura;

Che il tronco ferroviario di congiunzione fra la stazione marittima e l'attuale di Santa Lucia fosse il più breve, e il tracciato se ne sviluppasse in guisa che consentisse la più regolare sua congiunzione coi binari di servizio dello scalo marittimo;

Che il progetto da proporsi preavvisasse e preparasse la sicurezza di poter dare alla stazione marittima quella ampiezza, quello sviluppo di approdi e di calate, quella opportunità di erigervi stabilimenti e locali di servizio che richiederebbe il maggior incremento che ragionevolmente può aspettarsi dal commercio di Venezia in un' epoca più o meno vicina;

Che però questo piano generale, sia per il sito del suo collocamento, sia per il sistema dei lavori divisati, presentasse l' opportunità di poter eseguire attualmente quella sola parte del piano medesimo che è richiesta, non solo dai bisogni attuali, ma da quelli che in una più prossima epoca si può ragionevolmente ammettere che si manifesteranno, e ciò senza cagionar perdita di lavoro e spreco di spesa se avvenga, quando che sia, che si riconosca la necessità, od almeno la vera utilità, di dare al piano generale la compiuta sua esecuzione.

I risultati degli studi fatti sulla base di tale programma indussero la Commissione Reale Lagunare a proporre il progetto seguente:

Facendo assegnamento su quell'ampia estensione palustre che giace fra i canali di Scomenzera e Colombola, di San Secondo, Donena e delle Trezze, si escaverebbe

Digitized by Google

un bacino della profondità di metri otto, il quale, mediante un apposito tratto di nuovo canale, sarebbe messo in comunicazione diretta col canale della Giudecca, e le sue sponde, sulle quali verrebbero eretti i magazzini, le tettoie, gli uffici ed ogni altro locale attinente al servizio, sarebbero facilmente messe in comunicazione colla stazione di Santa Lucia, inarcando la ferrovia con una sola e larga svolta, la quale si congiungerebbe tangenzialmente coi binari di servizio degli stabilimenti eretti sulle sponde del bacino.

E ad accrescere i vantaggi dell'opera, profittando delle favorevoli circostanze locali, si regolarizzerebbe il canale di Scomenzera in modo da poter procurare, colla sua sponda murata, un comodo approdo ai bastimenti di mezzana portata.

Dallo scavamento del grande bacino, da quello domandato dalla regolarizzazione del canale Scomenzera e da quello del canale di congiunzione del bacino col canale della Giudecca si ritrarrebbe tanta materia quanta occorrere ne può per stabilire ampiamente le sponde, le quali sarebbero protette da robusti muri e portate ad un'altezza notevolmente superiore alle più alte maree, ed avrebbero un' ampiezza tale da poter contenere i binari e tutte le fabbriche necessarie al compiuto servizio del commercio, cioè: magazzini, rimesse, uffici, abitazioni e tettoie.

Le sponde del bacino si congiungerebbero coll'isola di Santa Chiara, e (rispettando gli stabilimenti in quella esistenti), mediante un ponte attraverso il Canal Grande, si unirebbero colla stazione di Santa Lucia e quindi colle linee ferroviare di terraferma.

Finalmente, per soddisfare a tutte le esigenze del commercio, si getterebbe un altro ponte attraverso il canale Scomenzera tra l'Isola di Santa Chiara ed il campo di Sant' Andrea.

Senonchè, volendo limitare per ora, senza spreco di spesa, l'attuazione dell'opera a quella parte che soddisfaccia ai bisogni attuali, la Commissione stessa proponeva i lavori che pel momento dovrebbero essere eseguiti, i quali saranno in seguito continuati a misura che l' operosità crescente del commercio di Venezia lo richiederà, fermo restando il piano generale preconcetto.

Ad onta di questa limitazione di lavori, il progetto della Commissione ha, sopra quello così detto delle Zattere, l' eminente vantaggio che, mentre quest'ultimo comprendeva, quali elementi principali, uno sviluppo di soli 340 metri di molo accessibile ai bastimenti di forte tonnellaggio, una superficie di circa 5000 metri quadrati di magazzini e tettoie, e una lunghezza totale di quasi 4 chilometri di binari, nel progetto invece di Santa Chiara lo sviluppo di molo accessibile ai bastimenti di grande portata risulta di metri 617; quello dei moli d'approdo per i legni di cabottaggio di metri 406 (in tutto metri 1023); l' area dei magazzini e delle tettoie metri quadrati 7500, e lo sviluppo dei binari metri 5500 circa.

E tutte queste aree potranno col tempo venir raddoppiate senza alterazione alcuna, anzi a complemento dell' ideato progetto, senza portare alcun nocumento nei riguardi edilizi e commerciali della città di Venezia, e quindi senza bisogno di spesa alcuna per espropriazione di terreni o fabbricati.

L' ubicazione poi della stazione marittima non poteva essere più adatta, perchè collocata fra due amplissimi e liberissimi spazi, in cui potranno erigersi, oltre alle fabbriche attinenti immediatamente al servizio della ferrovia e della navigazione, tutti quegli edifizi o stabilimenti che giovano allo svolgimento d'ogni altra industria, e a cui tanto importa il collegarsi con una grande linea di transito, come doks, magazzini generali ecc.

Il progetto della Commissione Lagunare, portante la data del 28 agosto 1867,

Digitized by Google

venne, dopo mature considerazioni ed esami, accettato tanto dal Governo quanto dalla Società ferroviaria dell' Alta Italia subentrata per le linee Venete, in forza del Trattato di pace Austro-Italico dell'ottobre 1866, a quelle del Sud dell'Austria, e fu determinato che la Società eseguirebbe i lavori pel prezzo assoluto convenuto col Governo Austriaco di fiorini 1,500,000, e che il Governo, in correspettivo dell' obbligo di espropriare a sue spese i terreni ed i fabbricati, sosterrebbe il carico dei lavori di escavo e dei movimenti di terra in generale, tanto più che, possedendo esso i mezzi effossori necessari, gli riesce più facile e più economico di fare eseguire le escavazioni subacquee e di preparare alla Società la sede perchè possa dar mano ai lavori murari.

Ma, allorquando si riteneva giunta l'epoca tanto desiderata dal commercio di Venezia per l' attuazione dei lavori, sorse un'opposizione per parte della Camera di Commercio, la quale si fece propugnatrice del progetto di alcuni Ingegneri che suggerivano di stabilire lo scalo marittimo nell' estremità orientale dell'isola della Giudecca.

In presenza di questa opposizione e della discussione che ne derivò, il Comm. Paleocapa e gli altri membri della Commissione Reale del 1866, trovarono nella loro delicatezza di declinare il mandato per ciò che si riferiva alla contestata miglior posizione della stazione marittima, e pregarono il Ministero di voler nominare un'altra Commissione composta di elementi nuovi, contro la cui imparzialità non si potesse far sorgere dubbio, alla quale fosse demandato l' incarico di esaminare e confrontare i diversi progetti, e dichiarare quale di esso sia il più conforme ai veri interessi e bisogni del grande commercio di transito, non meno che di quello della città di Venezia.

Con Decreto 10 aprile 1868 il Signor Ministro dei Lavori Pubblici, esprimendo « la sua dispiacenza che S. E. il Comm. Paleocapa non abbia potuto dirigere « gli studi della Commissione da lui presieduta pel progetto degli Ingegneri « Lavezzari, Saccardo e Romano per la costruzione della stazione ferroviaria « alla Giudecca, » costituiva una nuova Commissione sotto la presidenza del Prefetto di Venezia Senatore Torelli e composta:

di un rappresentante del Municipio di Venezia,
di un rappresentante della Camera di Commercio,
di un rappresentante del Consiglio Provinciale,
di un rappresentante del Consiglio Comunale,
di un rappresentante della Società delle ferrovie dell' Alta Italia, e
di due Ispettori del Genio civile;

e ciò coll'incarico di apprezzare il progetto dei Signori Ingegneri Lavezzari, Romano e Saccardo in confronto col progetto di Santa Chiara:

1.° sotto l' aspetto tecnico e del buon regime della Laguna;

2.° in rapporto alle agevolezze del servizio ferroviario;

3.° nel rispetto economico, tenuto conto degli obblighi assunti dalla Società ferroviaria, non meno che delle condizioni finanziarie dello Stato;

4.° nel rispetto delle esigenze commerciali.

Questa Commissione, premesso doversi bene distinguere la questione dello scalo marino, il cui precipuo scopo si è quello di stabilire la comunicazione immediata fra la strada ferrata ed il mare, sì che le merci possano venire scaricate da quella ai bastimenti e viceversa senza trasbordo intermedio, dall' altra questione dell' istituzione di Magazzini generali; ed avendo dichiarato di voler lasciare questa seconda questione intatta ed impregiudicata, dopo aver sentito gli Ingegneri redattori del nuovo progetto sopra alcuni quesiti che riferibilmente al progetto

Digitized by Google

della Giudecca vennero loro proposti, decise, quanto alla prima questione, ad unanimità (ad eccezione del solo voto del rappresentante la Camera di Commercio) essere preferibile la località di Santa Chiara, ossia il progetto della Commissione Reale Lagunare, e ciò per le considerazioni seguenti:

al 1.°: **sotto l'aspetto tecnico** — perchè essendo eguale nei due progetti la necessità dell'escavo di un bacino di costruzione, delle calate di approdo e di tutto quanto costituisce una stazione marittima a Santa Chiara, dove la stazione va eretta sopra un fondo tolto al dominio della Laguna, ogni cosa può crearsi secondo i reali bisogni, ed il terreno si produce per così dire gratuitamente col ricavato degli escavi, mentre alla Giudecca, oltrechè doversi piegare alle condizioni locali, converrebbe acquistare il terreno a carissimo prezzo per poi procedere ad un rialzo non minore di due metri, con che sarebbe perduto anche il vantaggio tanto decantato dei magazzini ivi esistenti.

Oltredichè, mentre la stazione di Santa Chiara si congiunge a quella attuale di Santa Lucia con un solo ponte di 54 metri, quella della Giudecca ne dista circa tre chilometri di ferrovia, di cui la metà dovrebbe correre sopra un viadotto piantato sul fondo della Laguna ed attraversante un canale di primaria importanza, discapito non compensato dalla minor distanza di quest' ultima stazione dal centro della città, giacchè, trattandosi di una stazione marittima, le navi accedono indifferentemente all' una od all'altra località, e le merci guadagnano da una minor percorrenza in ferrovia;

sotto l'aspetto lagunare — perchè non sussiste l'accennato timore d' interrimento in forza della maggiore occupazione di spazio acqueo richiesta dal progetto della Commissione Reale, mentre il progetto Lavezzari, Romano e Saccardo, intercettando col proposto viadotto la comunicazione del canale della Giudecca con quello di Lizza-Fusina, esige la costruzione di un nuovo canale al mezzogiorno dell' isola Giudecca, il quale, sviando necessariamente una parte del corpo d'acqua che ne alimenta quello della Giudecca, ne cagionerebbe un più facile interrimento;

al 2.°: perchè da un lato la prossimità della stazione di Santa Chiara a quella di Santa Lucia, largamente provveduta di magazzini, locali d' ufficio ecc., permette un servizio facile, economico e sicuro con troppo evidente vantaggio su quello della Giudecca, ove tutto converrebbe costruire, moltiplicando il personale e provvedendo con mezzi eccezionali al movimento dei convogli; dall' altro, il maggior percorrimento in ferrovia necessario per raggiungere la stazione della Giudecca importerebbe per le merci una maggiore spesa di cent. 20 per tonnellata, e quindi una gravissima passività ed un conseguente incaglio allo sviluppo del commercio;

al 3.°: perchè a Santa Chiara, mediante l' esborso di fiorini 1,500,000 (ossia It. L. 3,700,000 circa) ed altre L. 1,100,000 calcolate pei lavori di escavo e di movimenti di terra a carico del Governo, si ottiene subito una stazione proporzionata ai bisogni e suscettibile di maggior ampliazione nel caso che il rapido incremento del commercio fosse per richiederlo, mentre alla Giudecca, per ottenere la sola parte che alla stazione marittima è indispensabile, occorrono, secondo i calcoli dei Signori Lavezzari, Romano e Saccardo, non meno di sei milioni e mezzo di lire, ed invece, secondo le fondate presunzioni della Commissione, parecchi milioni di più; ed è evidente che, nelle attuali condizioni finanziarie, sarebbe assai difficile, se non impossibile, procurare i fondi necessari per l' attuazione di questo secondo progetto, il quale perciò economicamente manca affatto di quella saldissima base sulla quale poggia quello di Santa Chiara;

al 4.°: perchè furono riconosciuti affatto insussistenti gli appunti che, sotto i

Digitized by Google

riguardi commerciali, eransi fatti valere contro la stazione di Santa Chiara, sia per la maggior difficoltà di separare le merci di transito da quelle destinate al consumo e quindi da tenersi in semplice deposito, sia per la maggiore spesa di rimorchio occorrente, sia finalmente pel più grave pericolo in caso d'assedio; potendo la separazione delle merci farsi tanto nell'una che nell'altra stazione, ed anzi, nel caso della stazione a Santa Chiara, potendo utilizzarsi i magazzini esistenti alla Giudecca nei quali i bastimenti nel recarsi a Santa Chiara lascierebbero le merci destinate al deposito; essendo affatto incalcolabile la tenue differenza, sia del consumo di combustibile pei piroscafi, sia della spesa di rimorchio pei bastimenti a vela tra un punto e l'altro, nè certamente paragonabile alla maggior tassa di cui, come prima fu detto, sarebbero gravate le merci per ferrovia in caso della stazione alla Giudecca; e finalmente perchè coi mezzi potenti di distruzione che possiede adesso l'arte militare, nella lontana eventualità di un assedio, non vi sarebbe gran differenza nel pericolo tra Santa Chiara e la Giudecca, e d'altronde, in questo caso eccezionale, la stazione marittima sarebbe inattiva, nè vi sarebbero quindi colà bastimenti o merci che potessero temere le offese nemiche;

al 5.°: da ultimo, perchè, sebbene la Commissione abbia deciso di lasciare impregiudicata la questione dei Magazzini generali, pure ha riconosciuto che la località di Santa Chiara sarebbe all'uopo opportuna per contenerli, non solo in numero proporzionato ai bisogni attuali, ma anche nella vista di maggiore ingrandimento del commercio; e che, restando sempre distinta la stazione marittima nell'interno del bacino dai Magazzini generali sul terrapieno del molo esterno, si eviterebbero così quegli inconvenienti pel servizio ferroviario e doganale, che colla riunione dei Magazzini alla stazione marittima riuscirebbero invece inevitabili.

Tolta così anche quest'ultima difficoltà, venne tra il Governo e la Società conchiusa la Convenzione di cui sopra.

Attivato il lavoro nel 1869, questo procedette, ma però non senza difficoltà, sia per questioni insorte col Governo circa il modo di esecuzione dei lavori, quali p. e. i rivestimenti delle sponde, la maggior luce delle campate del ponte sul Canal Grande ecc., sia per la lentezza colla quale da questo si facevano i lavori di escavo del bacino necessari pel rinterro del piano della stazione, sia finalmente per le irregolarità commesse e per le pretese sollevate dall'Impresa, le quali resero necessario lo scioglimento del contratto e la prosecuzione dei lavori per economia sotto la direzione del distinto Capo della IV.ª Divisione della Manutenzione, Ingegnere di Divisione Cav. Bermani.

Superati vittoriosamente tutti questi ostacoli, la stazione marittima di Venezia, per la parte spettante all'Alta Italia, trovasi oggidì, ed anzi da più mesi a questa parte, in grado di essere aperta all'esercizio, apertura che non ha potuto ancora aver luogo, non essendosi da parte del Governo portati alla prescritta profondità il bacino ed i canali di approdo, senza dei quali i bastimenti non possono avere accesso alla stazione.

Resta sempre ancora a decidersi la questione dell'ubicazione dei Magazzini generali, stata riservata dalla Commissione che emise il suo voto sul progetto superiormente citato; e per questi furono messe avanti moltissime proposte, quali: l'attuale campo di Marte e la punta di Santa Marta, il molo nuovo della stessa stazione marittima, l'utilizzazione dei magazzini attualmente esistenti lungo la riva delle Zattere e nell'isola della Giudecca, proposte tutte che trovarono oppositori diversi a seconda dei vari interessi che esse ledevano.

Digitized by Google

Ma la questione dell' istituzione dei Magazzini generali, non solamente per Venezia, ma per tutte le città marittime, essendo entrata in una nuova fase di studio di massima non ancora risolta, ne venne la conseguenza che la sua applicazione a Venezia è rimasta e rimane tuttora in sospeso.

(191) I pagamenti delle annualità pattuite seguirono regolarmente, e nel mese di aprile p. p. venne dal Governo soddisfatta la settima rata in L. 401,234.56, in oro.

(192) *Vedi Nota* **121**.

(193) Mantova-Modena. Coll' art. 19 § 1 della Legge 28 agosto 1870, N. 5858, fu autorizzato il Governo del Re, fra altro, a stipulare definitivamente col Comitato promotore della ferrovia Mantova-Modena una Convenzione per la costruzione ed esercizio della linea medesima, in base alla Convenzione provvisoria conchiusa tra il Governo ed il Comitato suddetto sotto la data del 26 ottobre 1868, e colle modificazioni risultanti dalla Obbligazione in data 28 maggio 1870, fatta al Governo dal Comitato.

Il Governo si riservava di provvedere, mediante appositi stanziamenti nel bilancio passivo dello Stato, al pagamento delle quote di concorso convenute con quegli atti.

Riformate le suddette Convenzioni provvisorie 26 ottobre 1868 e 28 maggio 1870 colla Convenzione definitiva 29 novembre 1870, stipulata tra il Ministro dei Lavori Pubblici ed i Signori Conte Ignazio Crivelli, Cav. Francesco Bindi-Sergardi e Giovanni Greenbanck, delegati per Atto del 28 ottobre 1870 dal Comitato concessionario della ferrovia da Modena a Mantova, ed avendo la Società dell' Alta Italia rinunziato al diritto di prelazione ad essa spettante colla deliberazione del suo Consiglio di Amministrazione 8 novembre 1870, N. 1615, venne la Convenzione stessa approvata col R. Decreto 1.° dicembre 1870, N. 6094, in forza della facoltà accordata al Governo del Re colla Legge precedente.

Mediante questa Convenzione viene accordata al Comitato promotore suddetto — con facoltà di costituire entro tre mesi una Società anonima con un capitale di 8 milioni di lire in azioni e di 7 milioni in obbligazioni, parte delle quali per il valore di 6 milioni da rilasciarsi a favore delle Provincie di Mantova, Modena e Verona a termini degli accordi risultanti da Atto del 30 maggio 1869, conchiuso tra i Delegati delle Provincie suddette ed i Rappresentanti il Comitato promotore concessionario — la concessione per anni 99, dalla data della Convenzione, con facoltà di riscatto nel Governo dopo 20 anni, per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Mantova a Modena per Borgoforte e dalla stazione di Mantova a quella di S. Antonio, col passaggio sul Lago superiore di Mantova, giusta il progetto approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici e sotto l'osservanza delle condizioni imposte dal Ministero della Guerra per la traversata di Mantova e di Borgoforte.

È accordato ai Concessionari di costruire un ponte provvisorio in legname pel passaggio del Po a Borgoforte, salvo di costruire quello definitivo entro dieci anni dall'apertura della strada all'esercizio.

È pure obbligo dei Concessionari:

a) di eseguire a loro spese tutte le opere necessarie nella stazione di Modena per l' allacciamento della nuova linea con quella dell' Alta Italia, e di costruire, parimenti a loro spese, i fabbricati e le rimesse occorrenti in quella stazione pel ricovero del loro materiale;

Digitized by Google

b) di stabilire il doppio binario sulle linee concesse quando il prodotto lordo raggiunga annue L. 40,000 per chilometro, con obbligo nel Governo di anticipare la spesa relativa qualora esso esigesse che il secondo binario fosse collocato prima che il prodotto raggiunga quel limite.

Viceversa, il Governo si obbliga di concorrere:

1.° nella metà della spesa per il ponte provvisorio sul Po a Borgoforte fino alla concorrenza di L. 300,000;

2.° nella metà della spesa di costruzione, esclusa quella relativa all' armamento della via, per il ponte definitivo, se ad un solo binario, fino al limite di L. 1,200,000; e nei due terzi, se costrutto con passaggio per la via ordinaria;

3.° nella metà della spesa per la traversata di Mantova, esclusa, come sopra, quella dell'armamento, e sino all'ammontare di L. 500,000;

4.° nell' intera spesa per le opere che venissero richieste dal Ministero della Guerra nell'interesse militare in rapporto alle fortificazioni di Mantova e Borgoforte, in quanto non si tratti di opere che debbano stare a carico della Società in forza del voto del Comitato del Genio militare del 15 ottobre 1869.

Sono accordati ai Concessionari, e per essi alla Società che venisse costituita, i favori seguenti:

a) esenzione dal diritto proporzionale di registro per tutti i contratti ed atti da stipularsi in dipendenza delle obbligazioni assunte colla Convenzione;

b) esenzione dal dazio, per dieci anni dalla data della Convenzione, dei regoli, piattaforme ecc. e di ogni oggetto di metallo e legname da impiegarsi nella costruzione, nell' armamento della via e nel rifornimento delle stazioni, nonchè, per lo stesso periodo di tempo, di tutto il materiale mobile, locomotive ecc., per la quantità che sarà giudicata necessaria per un regolare esercizio, ed in quanto tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo;

c) esenzione da ogni imposta territoriale per gli anni cinque successivi all'apertura all'esercizio della linea;

d) diritto di preferenza, rispettati beninteso quelli spettanti alla Società dell'Alta Italia, per la costruzione della linea Parma-Borgoforte.

Con successivo Atto pubblico 31 dicembre 1870, rogato Banti, si è costituita in Firenze una Società anonima per azioni al portatore, sedente nella capitale del Regno, avente per iscopo la costruzione e l' esercizio della strada ferrata tra Mantova e Modena, sotto il titolo di **Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena**; e gli Statuti sociali relativi furono confermati in Adunanza generale degli Azionisti del 12 gennaio 1871.

Con R. Decreto 12 marzo 1871, N. 31, questa Società fu autorizzata ed i suoi Statuti approvati.

Il capitale sociale è costituito di 16000 azioni da L. 500 l' una e di 14000 obbligazioni da L. 500, delle quali la maggior parte è posseduta dalle Provincie di Verona, Mantova e Modena.

Pendenti le pratiche per l' approvazione della succitata Convenzione e sopra il desiderio espresso dal Comitato promotore che l' esercizio della linea Mantova-Modena, una volta la linea stessa costrutta, fosse assunto dall'Alta Italia, vennero estese le basi del contratto per l' esercizio in data 18 marzo 1869, alle quali si aggiunsero poscia altre appendici, ma che non furono mai finora tradotte in Convenzione formale.

Per ciò che concerne il ponte sul Po a Borgoforte, avendo la Concessionaria rinunziato all' idea della costruzione del ponte provvisorio cui era stata autoriz-

Digitized by Google

zata col R. Decreto di concessione, e per la cui esecuzione aveva anche preso preliminari accordi colla Società dell' Alta Italia, devenne colla medesima alla Convenzione 25 settembre 1871, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società Mantova-Modena senza indicazione di data, e da quello dell' Alta Italia con deliberazione 21 novembre 1873, N. 1665, in forza della quale l' Alta Italia assunse la costruzione del ponte definitivo sul Po a determinate condizioni e con libera scelta dell' imprenditore, che fu poi la ditta H. Joret e C., alla quale fu dall'Alta Italia deliberato con contratto 1.° agosto 1872.

Altre stipulazioni intervennero per la somministrazione del materiale d'armamento e costruzione del ponte dei Mulini sul Lago di Mantova, pel pagamento dei quali lavori, pel quale pende lite davanti il R. Tribunale di Commercio in Milano, sono avviate pratiche di amichevole transazione.

Nell'Assemblea generale degli Azionisti dell' Alta Italia del 1.° maggio 1872 vennero approvate le disposizioni prese dal Consiglio Italiano, tanto per la fornitura del materiale d' armamento quanto per l' assunzione dei lavori dei due manufatti metallici, dei quali quello specialmente attraversante il Po era desiderabile che presentasse tutte le garanzie di solidità e di durata; e si annunziavano le proposte fatte dalla Società concessionaria perchè l' Alta Italia ne assumesse l'esercizio.

Nella Relazione all'Assemblea generale del 29 aprile 1873 ed in quella del 30 aprile 1874 si annunziava l'esercizio provvisorio assunto dei tronchi separati sulle due sponde del fiume, in attesa del compimento del ponte destinato a congiungerle; ed in quella finalmente del 31 maggio 1875 si dichiarava che, non essendosi potuto, per le modificazioni avvenute nell' Amministrazione della Società concessionaria, dare una forma definitiva al contratto d' esercizio, la Società dell'Alta Italia avrebbe preso le misure opportune per por fine ad uno stato di cose che non dovrebbe prolungarsi più oltre.

Il Consiglio d'Amministrazione della Società concessionaria Mantova-Modena è composto dei Signori: Bella Comm. Giuseppe, Presidente; Biagini Cav. Avv. Pietro, Vicepresidente; Guastalla di Modena Cav. Israele, Amministratore delegato; Baynes Cav. Ing. Orazio, Crivelli Visconti Conte Ignazio, Erlanger Barone Emilio, Fontana Cav. Rocco, Geisser Comm. Ulrico, Kuster Antonio, Pariani Avv. Antonio, Amministratori; Canonica Cav. Avv. Domenico, Segretario.

La sede della Società è in Torino presso la Banca di Torino.

(**194**) *Vedi Note* **110** *e* **116**.

(**195**) Coll' Atto di concessione 23 settembre 1858 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **6**), la Società del Sud dell' Austria era obbligata, in caso di domanda per parte del Governo, di costruire dopo l'anno 1865 una linea di ferrovia da S. Peter a Fiume ed un' altra da Villach a Bressanone, con dichiarazione espressa che la Società non avrebbe avuto a sostenere che un terzo delle spese di costruzione relative.

Gli avvenimenti militari del 1866 dimostrarono la necessità di affrettare l'eseguimento di queste due linee sotto il punto di vista della sicurezza dello Stato; ma, nelle trattative che condussero alla conclusione della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19**), non si è potuto venire ad un accordo definitivo su questa questione, la quale formò quindi soggetto di negoziazioni speciali e fu definita colla Convenzione 27 luglio 1869.

La sovvenzione stabilita in via proporzionale coll'Atto di concessione 1858 venne invece con questa tramutata in una cifra assoluta, e le due nuove linee essendo

Digitized by Google

comprese nel complesso della rete sociale, vengono per conseguenza calcolate nell'applicazione della garanzia chilometrica annua di prodotto lordo stabilita dalla Convenzione del 13 aprile 1867 (*Vedi pag. 286*).

Ora, la cifra di questa garanzia essendo già oltrepassata dalla rete prima che queste due nuove linee fossero entrate a farne parte, derivò da questa disposizione il vantaggio che l' eccedenza sulle altre linee, la quale assai probabilmente andrà aumentando ogni anno, prima di essere ripartita col Governo, sarà applicata a completare l' introito lordo delle due nuove linee fino all' importo della cifra garantita.

Questa considerazione fu fatta emergere agli Azionisti siccome di molta importanza nella Relazione all' Assemblea generale del 28 aprile 1870, ed essa ha influito sul buon risultato della sottoscrizione aperta a Vienna nel luglio 1869 per realizzare nell'importo di 20 milioni di fiorini la prima parte del prestito specialmente autorizzato colla Convenzione 27 luglio 1869 nella somma complessiva totale di 50 milioni di fiorini, dei quali tredici per conto del Governo Austro-Ungarico, come quota di concorso da esso assunta à forfait per la costruzione di dette due linee.

I rimanenti 30 milioni di fiorini furono negoziati nell'ottobre 1870 con un Sindacato, il quale ha preso 20 milioni a 85 1/2 e nell' anno 1871 ha fatto uso del diritto di opzione che si era riservato per gli ultimi 10 milioni a 86 1/2, dimodochè il prestito è stato così completamente realizzato.

(**196**) Questa disposizione non ha avuto d' uopo di essere applicata, essendosi i due Governi messi d'accordo per la contribuzione della quota di sovvenzione a prezzo assoluto.

(**197**) Con questa liquidazione fu anche definita la questione relativa alla calcolazione delle valute di cui è fatto cenno nella Convenzione 20 novembre 1861 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **13** *e* **21**, *e Note* **93** *e* **174**).

(**198**) *Vedi Nota* **164**.

(**199**) La strada di circonvallazione di Vienna (Verbindungsbahn) fu costrutta ed aperta all'esercizio nell'anno 1857 dall' I. R. Amministrazione dello Stato, allo scopo di mettere in comunicazione diretta le stazioni della ferrovia del Sud e di quella dello Stato (detta di Raab) colla Dogana centrale, che era stata allora costrutta nel sobborgo Landstrasse.

Nel medesimo scopo venne successivamente costrutta una linea di raccordamento fra la Dogana e la stazione della Nordbahn, la quale attraversa il piccolo Danubio mediante un ponte in ferro in prossimità del ponte Francesco, e che fu aperta nel 1859.

Queste due linee facevano esclusivamente il servizio delle merci fra le tre stazioni e la Dogana, e, più tardi, fra le stazioni medesime.

Dopo il 1860 la strada di circonvallazione era esercitata per conto dello Stato dalla Società del Nord e da quella del Sud, a tal uopo associate.

Colla Convenzione del 20 febbraio 1870, approvata dall'Assemblea generale degli Azionisti del Sud dell'Austria del 28 aprile del medesimo anno, la strada di circonvallazione di Vienna venne ceduta dallo Stato alle sei Compagnie le cui strade fanno capo a Vienna, cioè:

La Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria (Südbahn);

Digitized by Google

La Società Austriaca delle strade ferrate dello Stato (Staatsbahn);
La strada ferrata Imperatore Ferdinando (Nordbahn);
La strada ferrata Imperatrice Elisabetta (Westbahn);
La strada ferrata Austriaca del Nord-Ovest (Nordwestbahn);
La strada ferrata Imperatore Francesco Giuseppe (K. Franz Iosephbahn).

La Società della Südbahn e quelle dello Stato e della Nordbahn mandano direttamente i loro vagoni sulla strada di circonvallazione, la quale fa capo nelle loro stazioni; la Westbahn se ne serve mediante la diramazione Penzing-Hetzendorf, che attraversa la strada della Südbahn a livello in prossimità di Hetzendorf; le due Società del Nord-Ovest e Francesco Giuseppe non hanno comunicazione diretta colla strada di circonvallazione, ma ne approfittano per mezzo della congiunzione delle proprie reti fra di loro presso Zellerndorf, e poscia di quella delle linee della Nordwestbahn con quelle della Nordbahn presso Iedlersee.

Il prezzo d'acquisto fu di 2 milioni di fiorini. Le spese di ricostruzione fatte in forza della suddetta Convenzione ammontano finora a 1,650,000 fiorini.

Questa somma venne ripartita fra le sei Società in parti eguali.

L'esercizio vien fatto dalle Società della Südbahn e della Nordbahn.

(200) Fino dall'anno 1867 nella Relazione all'Assemblea generale degli Azionisti si annunziava che, per completare l'opera di riorganizzazione della rete, in seguito agli ultimi avvenimenti politici, mancava ancora una Convenzione col Governo Italiano.

Le basi di questa Convenzione ed i motivi che la consigliarono sono dettagliatamente esposti nella Relazione del 28 aprile 1869 ed in quelle del 12 luglio 1871 e 29 aprile 1873.

(201) A. Linee Toscane.

Lucca-Pisa. **Concessione alla Società anonima della strada ferrata da Lucca a Pisa** della linea Lucca-Pisa:

pel tratto da Lucca a Cerasomma, confine del Ducato di Lucca, Decreto del Duca di Lucca in data 10 dicembre 1841;

pel tratto da Cerasomma a Pisa, appartenente al Granducato di Toscana, Motu proprio del Granduca di Toscana in data 22 giugno 1844.

Lucca-Pistoia. Alla medesima Società anonima venne successivamente concessa anche la linea Lucca-Pistoia, e precisamente:

pel tratto da Lucca al ponte dell'Abbate, con Decreto del Duca di Lucca del 18 dicembre 1844;

pel tratto dal ponte dell'Abbate a Pistoia, con Motu proprio del Granduca di Toscana del 16 maggio 1846.

Pistoia-Firenze. Con altro Motu proprio dello stesso Granduca di Toscana in data 24 giugno 1845 era stata concessa ad una Società anonima la linea da Firenze a Pistoia, denominata Maria Antonia. Questa Società intitolavasi pertanto **Società anonima della strada ferrata Maria Antonia.**

Alla *Nota* **235** potranno leggersi le trattative, non seguite da effetto, che ebbero luogo nel 1857 per la cessione di questa linea alla Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale.

Pisa-Porta-Massa. Con Risoluzione del Governo della Toscana in data 24 dicembre 1859 venne accordata all'in allora **Società Leopolda** la concessione della strada ferrata da Pisa al confine Toscano di Porta per Viareggio e Pietrasanta, e la detta Società accettava l'impegno di assumere ad identiche condizioni la concessione del prolungamento della linea da Porta al già confine Sardo della Parmignola, sotto la

Digitized by Google

riserva che la concessione del detto ultimo tronco venisse ammessa dai Governi di Massa e Carrara e di Piemonte.

Con Decreto 10 febbraio 1860 il Governo della Toscana autorizzava l'emissione delle obbligazioni occorrenti alla costruzione della tratta da Pisa a Porta, ed eventualmente da Porta al confine Sardo della Parmignola.

Livornesi. In seguito a tale Decreto ed alla deliberazione dell'Adunanza generale 14 detto mese, la **Società Leopolda** assumeva il nome di **Società delle strade ferrate Livornesi**, e con altro Decreto 2 marzo 1860 seguiva

la fusione delle strade ferrate:

Leopolda (da Firenze a Livorno per Empoli),
da Lucca a Pisa, e
da Lucca a Pistoia;

l'acquisto della linea Firenze-Pistoia (**già Maria Antonia**), e veniva autorizzata la costruzione ed attivazione della ferrovia da Pisa a Porta ed imposto alla Concessionaria l'obbligo di costruire ed attuare la tratta da Porta alla Parmignola, alle condizioni contenute nel Decreto medesimo ed a quelle di cui nei posteriori capitoli in data 18 marzo suddetto.

Con Risoluzione Governativa del 31 marzo1860 furono approvati gli Statuti della nuova Società, nei quali è dichiarato che l'oggetto della Società è di possedere, oltre altre linee, quella da Pisa a Porta, ed eventualmente da Porta alla Parmignola.

Ed all'art. 13 degli Statuti ripetesi, quanto alle obbligazioni da emettere, il disposto dall'art. 1°. del Decreto 10 febbraio 1860.

Senonchè, colla Legge 27 ottobre 1860, N. 4378, della quale si parlerà più avanti, essendosi dal Governo del Re concessa ai Signori Guastalla e C. la intera linea da Genova fino alla città di Massa, l'obbligo della costruzione per parte della Società delle Livornesi da Porta alla Parmignola dovette limitarsi alla predetta città di Massa.

In conseguenza di che la Società, in Adunanza generale del 25 ottobre 1860, ha dato facoltà al Consiglio d'Amministrazione ed alla Direzione delle strade ferrate Livornesi di prolungare soltanto sino a Massa la linea da Pisa a Porta, assumendo la concessione del tronco da Porta a Massa alle condizioni stesse dell'altra tratta da Pisa a Porta, e quindi sotto l'osservanza delle condizioni contenute nei Decreti del R. Governo della Toscana 10 febbraio e 2 marzo 1860, relativi alle strade ferrate Livornesi, e nei capitoli pubblicati dal Ministero delle Finanze, Commercio e Lavori Pubblici il 18 marzo 1860, nonchè del disposto dagli Statuti della Società, approvati con Risoluzione Governativa del 31 marzo 1860.

Questa concessione fu pattuita con Convenzione 13 febbraio 1861 fra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze del Regno Italiano ed il Signor Bartolomeo Cini per conto delle Livornesi, ed approvata con Legge 9 giugno 1861, N. 54.

In detta Convenzione era anche pattuito che, allorquando il Governo dopo l'ultimazione della linea da Pisa a Massa e del tratto da Massa a Sarzana e di quello da Sarzana a Spezia, volesse affidarne l'esercizio provvisorio alla Società delle Livornesi, questa si obbligava di assumerlo mediante il correspettivo del 50 per cento del prodotto lordo e fino a tanto che tutta la ferrovia della riviera di Levante fosse aperta sino al Bisagno presso Genova, oppure fino a che altrimenti avesse disposto il Governo.

B. Linee Liguri.

Genova-Voltri. Con Atto 2 ottobre 1852, approvato con R. Decreto 27 successivo novembre, si è costituita una Società anonima la quale, con Legge 29 gennaio 1853, N. 1464,

Digitized by Google

fu autorizzata a devenire alla costruzione di una strada ferrata da Genova a Voltri, con diritto di preferenza per le diramazioni o prolungazioni della medesima, alle condizioni del relativo Capitolato, cioè con costruzione di una stazione a Genova distinta da quella dello Stato e con una stazione a Voltri eretta in modo da permettere il prolungamento della linea fino a Savona; e tale concessione fu accordata per la durata di 99 anni, con facoltà di riscatto dopo 30 anni.

Colla posteriore Convenzione 31 gennaio 1856, approvata colla Legge 2 aprile successivo, N. 1499, la Società concessionaria ha ceduto all' Amministrazione dello Stato, con facoltà a questo di cederla dal suo canto a quella Società alla quale cedesse l' esercizio o vendesse la sua strada da Genova ad Alessandria, l' esercizio della detta linea appena fosse compiuta, obbligandosi di provvedere i mobili, gli attrezzi occorrenti alle stazioni e gli utensili della officina di Voltri, e di pagare all' Amministrazione dello Stato la somma di L. 219,800 da impiegarsi in materiale mobile, accordando in correspettivo allo Stato il 50 per cento sul prodotto lordo dei viaggiatori, bagagli e merci, e pagando un pedaggio del 10 per cento per detto prodotto lordo sul tronco di strada ferrata compreso tra Sampierdarena e Genova. Prolungandosi la strada fino a Savona, se tale prolungamento sarà esercitato dal Governo o da un' altra Società, la Società di Voltri percepirà, pel tratto Genova-Voltri, il 25 per cento sul prodotto lordo per viaggiatori e merci provenienti o destinati oltre Voltri. Qualora il prolungamento fosse eseguito dalla stessa Società a cui per la concessione spetta la preferenza, si deverrà a nuovi accordi col Governo.

Con Convenzione 18 luglio 1862 la ferrovia Genova-Voltri fu riscattata dallo Stato, ma questa Convenzione non fu approvata se non colla Legge 14 maggio 1865 (art. 27 della Convenzione 22 giugno 1864 colle Romane), colla quale il diritto del Governo venne trasfuso alla Società delle Romane.

Voltri-Savona. Con R. Decreto 14 luglio 1859, N. 3541, venne approvato il Capitolato di concessione concordato il 5 maggio precedente tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici ed i Signori S. Morton Peto e Williams R. Wagstaff di Londra per costruzione di una ferrovia tra Voltri e Savona da eseguirsi secondo il progetto Braccio.

Questa concessione era fatta per un periodo di anni 99 decorrendi dal giorno in cui la strada fosse stata messa in esercizio, con facoltà nel Governo di riscattarla dopo 30 anni, ed era inoltre accordato ai Concessionari il privilegio, pel periodo di anni 10, per la costruzione delle ferrovie da Savona al Varo e da Genova alla Parmignola.

Era accordata ai Concessionari la facoltà di costituire una Società con fondo sociale da determinarsi, però ritenuto che le azioni di detta Società non potessero essere emesse se non se un anno dopo incominciati i lavori. Lo Stato si riservava il diritto di esercitare la linea con materiale mobile suo proprio e con facoltà di cederlo in qualunque tempo a qualsiasi Società o persona. La concessione era fatta sotto riserva della preferenza che fra due mesi dichiarasse di voler esercitare la Società costruttrice della strada Genova-Voltri in forza dell'art. 66 della sua Legge di concessione 29 gennaio 1853.

Dal Varo a Voltri e da Genova P. P. al confine Modenese. Con Legge 13 luglio 1857, N. 2331, venne autorizzato il Governo del Re a concedere la costruzione e l'esercizio della strada ferrata del litorale Ligure dal Varo, confine in allora di Francia, sino alla Parmignola, confine del Ducato di Modena, in base del Capitolato-programma unito a quella Legge, toccando Nizza, Villafranca, Mentone, Ventimiglia, S. Remo, Oneglia, Albenga, Loano, Savona, Varazze, Arenzano, Voltri (dove si congiungerà

Digitized by Google

colla esistente strada ferrata), Genova, Nervi, Recco, Camogli, Rapallo, S. Margherita, Chiavari, Sestri Levante, Levanto, Spezia e Sarzana; dichiarandosi che, qualora al 1.° settembre 1857 non sia stata fatta dal Governo tale concessione, esso è autorizzato ad aprire un concorso in base al Capitolato suddetto, e che, qualora spirasse il termine senza che si presentassero offerte, ovvero con offerte non accettabili, il Governo:

a) farà alla Società Ligure Orientale, costituita con Atto approvato dal Decreto Reale 14 gennaio 1857, ove questa persista nella sua domanda, la concessione del tronco di ferrovia da Genova a Camogli, con facoltà di prolungarlo sino a Sestri Levante, a termini del Capitolato d'oneri in data 8 febbraio 1857, e colla preferenza per la continuazione della ferrovia sino al confine Modenese; e sarà autorizzato:

b) a stipulare una definitiva concessione per la linea del litorale di ponente dal Varo a Voltri con una Compagnia che ne assumesse l'impresa alle stesse condizioni che sono formulate nel Capitolato-programma approvato colla presente Legge;

c) a fare simile concessione per la linea del litorale di Levante da Genova al confine Modenese, ferma la preferenza, a patti eguali, alla Società Ligure Orientale che si ricostituisse a termini di legge per assumere l' impresa dell' intera linea medesima da Genova al confine Modenese.

Essendo trascorso il periodo entro il quale il Governo era stato autorizzato dalla precedente Legge ad accordare per trattativa privata la concessione della ferrovia suddetta, senza che fossero presentate offerte, il Ministro dei Lavori Pubblici, con avviso 11 settembre 1857, pubblicò un concorso a tutto 31 dicembre detto anno, che andò deserto.

Con R. Decreto 16 ottobre 1859, N. 3711, venne approvata a favore dei Signori S. Morton Peto e Williams R. Wagstaff, ai quali col succitato R. Decreto 14 luglio 1859, N. 3541, era stata accordata la concessione per la linea Voltri-Savona, ed in virtù del diritto di preferenza con quel Decreto ad essi riservato, la concessione di una strada ferrata dal Varo, confine colla Francia, a Voltri, e dalla stazione presso la piazza del Principe in Genova alla Parmignola, confine col Modenese, sotto l'osservanza del Capitolato 8 ottobre 1859 e col concorso delle Provincie di Nizza, S. Remo, Albenga, Oneglia, Savona, Genova, Chiavari e Spezia, per la quota di 1/10 nella garanzia dell'interesse minimo assicurato ai Concessionari.

I Concessionari non avendo soddisfatto agli obblighi ad essi imposti, tanto questa concessione quanto la precedente Voltri-Savona divennero caduche, ed essi perdettero la depositata cauzione.

Colla Legge 27 ottobre 1860, N. 4378, venne approvata la Convenzione stipulata il 4 ottobre precedente colle variazioni accettate il 16 detto mese tra il Ministro dei Lavori Pubblici Jacini ed i Signori: Cav. Israele Guastalla, rappresentante e proprietario della ditta Allegra e Davide Guastalla, Leonardo Sacerdote, Ingegnere Vincenzo Stefano Breda, Pietro Bonacini ed altri, per l'appalto della costruzione della ferrovia del litorale del Mediterraneo:

dal confine attuale Francese a Voltri, e
dalla Stazione di Genova P. P. per la Spezia e Sarzana fino a Massa,
con diramazione da Avenza a Carrara,

con facoltà al Governo di dare esecuzione alla Convenzione stessa a favore di altro offerente che, entro un mese dalla data dell'approvazione, offrisse maggior ribasso, solidità e guarentigia.

La compilazione dei progetti, a cura dell'Impresa, sotto approvazione del Governo, meno il tratto tra Savona e Voltri, pel quale esiste il progetto Braccio.

Digitized by Google

ORDINE DI COSTRUZIONE:

a) le gallerie più lunghe,

b) la traversata di Genova,

c) il tronco Voltri-Savona,

d) il tronco Massa-Sarzana,

e) il tronco Sarzana-Spezia,

f) dal Bisagno a Camogli,

istituendo una stazione provvisoria al Bisagno fino a che sia terminata la traversata di Genova. Correspettivo L. 394,000 per chilometro, e quindi per 275 chilometri L. 108,350,000, salvo le risultanze in meno se lo sviluppo della strada riescisse ad opera ultimata minore di chilometri 275, senza alcun aumento se risultasse maggiore, e salva la differenza in più od in meno della traversata di Genova, che valutavasi in 5 milioni, compresi ben inteso nei 108 milioni.

Quattro furono le offerte di ribasso prodotte nel termine prefisso dalla Legge precedente, cioè: due dalla Cassa del Commercio Industria e Credito Mobiliare ed altri capitalisti cointeressati; una dai Signori GONZALES, TATTI, GARAVAGLIA e C.; ed una dalla Società segnataria della suddetta Convenzione 4 ottobre.

In seguito di che, valendosi della facoltà accordata colla citata Legge del 27 ottobre, venne col successivo R. Decreto 19 dicembre 1860, N. 4494, approvata la Convenzione 17 dicembre, mediante la quale il definitivo appalto della linea ferroviaria di cui sopra rimase concesso:

a) alla Cassa del Commercio Industria e Credito Mobiliare di Torino, rappresentata dai Signori DOMENICO BALDUINO quale Amministratore della medesima e ff. di Direttore, e dal Presidente Cav. ANDREA STALLO, per la quota di 39 punti;

b) al Marchese RAFFAELE DE FERRARI DUCA DI GALLIERA, per la quota di 36 punti;

c) alla Cassa Generale di Genova, rappresentata dal Cav. STALLO suddetto, per la quota di 10 punti;

d) all'Ingegnere ANGELO FRASCARA di Alessandria, per punti 2 1/2;

e) alla Banca FRATELLI CERIANA, per punti 2 1/2;

f) al Signor ANTONIO ROSSI di Genova, per punti 2 1/2;

g) al Signor GIUSEPPE PINONE di Genova, per punti 2 1/2;

h) al Signor GIULIO BELINZAGHI di Milano, per punti 2 1/2;

i) alla Banca CAVAJANI ONETO e C., per punti 2 1/2;

col ribasso del 5 2/3 per cento sul prezzo della Convenzione GUASTALLA che venne tenuta ferma nel restante e colla garanzia della Cassa di Commercio Industria e Credito mobiliare, colla quale esclusivamente avranno luogo i rapporti del Governo e tutte le comunicazioni relative alla concessione.

Con RR. Decreti successivi furono stanziati i fondi per far fronte agli oneri assunti dal Governo.

A cura di questa Impresa si costrussero integralmente:

a) il tronco Voltri-Savona,

b) il tronco Massa-Spezia,

c) il tronco dal Bisagno a Chiavari.

Si eseguirono tratte saltuarie, ma le più importanti e corrispondenti a circa due terzi dell'intiero lavoro:

a) per la linea da Savona a Ventimiglia,

b) per quella da Chiavari alla Spezia.

Restarono integralmente senza lavori:

il tronco Ventimiglia-Confine Francese, e

la traversata di Genova.

Digitized by Google

Colla Convenzione internazionale 7 maggio 1862, stipulata tra l'Italia e la Francia in seguito al Trattato di cessione della Savoia e del circondario di Nizza in data 24 marzo 1860, di cui la Legge 11 giugno detto anno, Convenzione approvata con R. Decreto 18 giugno 1862, N. 662, venne stipulato quanto segue relativamente alle strade Liguri:

Il Governo Francese si impegna di far costruire sul suo territorio, in continuazione della strada ferrata Tolone-Nizza, una ferrovia che metta capo alla frontiera Italiana al torrente S. Luigi; dal suo canto il Governo Italiano si impegna di prolungare fino alla frontiera Francese la ferrovia attualmente in costruzione da Genova a Ventimiglia. Queste ferrovie saranno pel momento costrutte e preparate per un solo binario, salvo ad eseguire il secondo binario qualora, in seguito all'aumento del traffico, i due Governi d'accordo lo giudicassero necessario.

La stazione internazionale sarà stabilita a Ventimiglia a tutte spese del Governo Italiano, il quale dovrà fornire all'Amministrazione della strada ferrata Francese i locali necessari per lo stabilimento del servizio, ricovero delle locomotive, carrozze e personale di esercizio.

Il Governo Francese pagherà, a titolo di affitto, l'interesse annuo del 5 per cento sulle spese sostenute dal Governo Italiano pel servizio esclusivo della ferrovia Francese e l'interesse al medesimo tasso della metà delle spese relative ai lavori di uso comune.

Le spese di manutenzione saranno ripartite nel medesimo modo.

L'Amministrazione delle ferrovie Francesi compenserà a quella Italiana, a titolo di pedaggio, 2/3 dei prodotti sul tratto fra la frontiera Italiana e la stazione di Ventimiglia, la manutenzione e la sorveglianza del tratto medesimo restando a carico dell'Amministrazione Italiana.

Allo scopo di sollevare l'Erario nazionale dalle spese di costruzione di questa difficilissima linea e nella vista di un riordinamento generale delle Società ferroviarie del Regno, mediante la Convenzione 22 giugno 1864 e relativo Capitolato d'oneri e colle modificazioni introdotte nell'Atto suppletorio 6 febbraio 1865, approvati l'una e gli altri colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, venne accordata la concessione della linea che, partendo dalla frontiera francese verso Nizza e dirigendosi lungo il litorale Ligure, mette capo a Massa, compresa la traversata di Genova e la diramazione da Avenza a Carrara, alla Società delle strade ferrate Romane, che, coll'art. 1.° della medesima Legge, veniva nuovamente costituita e risultava composta della fusione delle quattro Società:

delle strade ferrate Livornesi, che comprendeva le linee Toscane superiormente dettagliate alla lettera *A*,

delle strade ferrate Maremmane,

delle strade ferrate della Toscana Centrale, e

della Società generale delle strade ferrate Romane preesistente con questa denominazione.

Con questa Legge la Società venne sostituita allo Stato per quanto concerne la surriferita Convenzione 17 dicembre 1860, approvata col R. Decreto 19 dicembre detto anno, N. 4494, nonchè l'altra riguardante la diramazione Avenza-Carrara in data 21 giugno 1863, approvata con Decreto Ministeriale 17 luglio 1863, e finalmente la Convenzione 18 luglio 1862, non ancora approvata dal Governo, riguardante l'acquisto, per parte dello Stato, della linea Sampierdarena-Voltri, di cui si è detto superiormente.

La nuova Società si obbliga:

ad eseguire i lavori per la traversata di Genova secondo il progetto che sarà

Digitized by Google

prescritto dal Governo, con che però la spesa a suo carico non oltrepassi i 7 milioni di lire;

a concorrere per la somma di 2 milioni nella spesa occorrente per una stazione merci nel porto di Savona,

e ad esercitare, sopra richiesta del Governo, la linea Savona-Carmagnola, ed all'evenienza fino a Torino, colle diramazioni da Cairo ad Acqui e da Carrù a Bastia e Cuneo per Mondovì, al 50 per cento di prodotto lordo, con un minimo di L. 9,000 al chilometro.

Viceversa, lo Stato concede alla nuova Società l'uso della stazione di Genova P. P. e di quella di Sampierdarena, la autorizza ad abbandonare le gallerie del Mesco e della Biassa (che poi col fatto non furono abbandonate), per sostituirvi, quanto alla prima, il giro del Capo Mesco, e, quanto alla seconda, il giro verso Campiglia;

accorda altre facilitazioni di esercizio; ed

assicura un'annua sovvenzione di L. 13,250 per chilometro fino a tanto che il prodotto lordo chilometrico non oltrepassi le L. 12,500, con una diminuzione progressiva in caso di eccedenza e con un minimo garantito (per la linea dal confine Francese a Massa) di L. 3,855,750.

Il rifiuto dell'Impresa costruttrice di riconoscere la cessione della ferrovia Ligure alla Società delle Romane; le controversie gravi da quella suscitate riguardo alle disposizioni dei progetti, all'applicazione dei prezzi, al modo di esecuzione dei lavori e ad altre molte questioni tecniche ed amministrative, e gli imbarazzi finanziari in cui versava la Società concessionaria furono cagioni di non lievi inciampi pel progresso dei lavori, i quali già per sè stessi presentavano gravissime difficoltà, sia per la natura dei luoghi che esigeva il passaggio in galleria di quasi un terzo della strada, sia per le opposizioni che si presentavano per parte delle popolazioni sul tracciamento della linea e sul collocamento delle stazioni.

Questi inciampi poterono essere tolti verso la fine del 1866 mercè gli accordi presi fra il Governo e la Società delle Romane colla Convenzione 11 ottobre 1866, approvata con R. Decreto del medesimo giorno, N. 3327, colla quale furono accordate anticipazioni sulle sovvenzioni dovute alla Società delle Romane a termini dell'art. 21 della Convenzione 22 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, e mercè lo scioglimento dell'appalto generale per la costruzione di quella linea.

Al principio del 1867 fu istituita in Genova una Direzione centrale dei lavori della ferrovia Ligure, posta sotto la immediata dipendenza del Ministero e a capo della quale fu collocato l'Ingegnere Comm. Siben, il quale, nella dirigenza dei lavori della traversata dell'Appennino eseguita fra Porretta e Pistoia per conto della Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale, aveva dato prova dell'eminente sua capacità in simil genere di opere difficilissime.

In questa Direzione furono concentrate ampie attribuzioni tecniche ed amministrative per riprendere e proseguire attivamente le costruzioni, per formare i definitivi progetti delle opere non ancora iniziate e per risolvere le questioni che tuttora rimanevano pendenti colla Società costruttrice.

Con Ministeriale Decreto 31 luglio 1869 il Governo nominò una Commissione composta dei Signori Commendatori Barilari, Cavalletto e Giani, tutti e tre Ispettori del Genio civile, coll'incarico di esaminare lo stato dei lavori eseguiti ed in corso di eseguimento, e proporre la soluzione di varie questioni che erano insorte rispetto ai tracciati ed alle speciali condizioni delle opere d'arte, onde riuscire il più sollecitamente possibile al compimento della ferrovia.

La Commissione, nelle sue finali Relazioni del 20 marzo e 4 aprile 1870, dichiarò:

Digitized by Google

a) che i lavori si eseguivano con lodevole regolarità, nè vi era alcuno spreco di danaro per opere di lusso o superflue;

b) che nulla eravi parimenti da osservare sulla regolarità dell' Amministrazione, e doversi soltanto raccomandare di aggiudicare in avvenire per incanto pubblico gli appalti delle opere e forniture che restavano da eseguirsi;

c) non doversi alterare il sistema amministrativo adottato, limitandosi a diminuire gradatamente il personale, a misura che verrebbero a cessare le moltiplici ingerenze affidate alla Direzione;

d) essere pienamente ammissibile il progetto presentato dal Direttore per condurre a compimento i lavori entro il 1873;

e) non potendosi ottenere maggiori economie nell'esecuzione dei lavori, essere conforme al vero interesse dello Stato di accelerarne quanto sia possibile il compimento, per rendere fruttifere le ingenti somme che vi sono state finora impiegate, e

conchiuse dichiarando che la Direzione Governativa di Genova, « collo « avere felicemente superate le difficoltà d'arte ed amministrative, non poche « nè di poco momento; coll'avere curato con diligente studio l'interesse dello « Stato nella condotta esecutiva dei lavori e nel loro apprezzamento, sia rispetto « alle opere eseguite dalla Società costruttrice, sia a quelle che restavano da ese- « guirsi, e coll'avere dato ai lavori ed all'Amministrazione indirizzo e sviluppo « regolare, si è meritata la lode di capacità e solerzia che non potrebbe venirle « oppugnata dagli uomini imparziali ed onesti. »

Senonchè, ad onta di tutti gli sforzi fatti dal Governo per venire in aiuto della Società delle Romane, e ad onta di tutto il buon volere di questa, non avendo essa, per la crisi finanziaria che aveva scosso fortemente il credito pubblico, trovato modo di collocare vantaggiosamente nuove obbligazioni per raccogliere il capitale che occorreva, fu costretta ad immergersi in uno smisurato debito fluttuante, tale che la esponeva a imminente pericolo di cadere in fallimento senza avere raggiunto intieramente lo scopo dei fatti sacrifici.

Per riparare alla preveduta rovina, essa entrava in trattative coi propri creditori per alienare ad una Compagnia, nella quale questi avrebbero avuto la maggiore compartecipazione, alcune delle più importanti sue linee, quelle cioè da Firenze a Pisa per Pistoia e da Pisa a Massa.

Ma non stimando il Governo conveniente in massima di creare una nuova e poco estesa Società di strade ferrate, che avrebbe sconvolto tutto l'ordine prestabilito colla Legge del 1865, nè trovando che le combinazioni proposte fossero per riuscire adeguate allo scopo di salvare la Società da ogni pericolo e di vederne assodata l'esistenza, respinse il contratto presentato e devenne invece colla Società delle Romane alla Convenzione 30 settembre 1868, modificata coll'Atto addizionale 7 luglio 1870, entrambi approvati colla Legge 28 agosto 1870, N. 5858, mediante la quale fu convenuta la retrocessione al Governo della ferrovia da Massa al confine Francese lungo il litorale Ligure colla diramazione da Avenza a Carrara e l'acquisto da parte del Governo medesimo della linea da Firenze a Massa per Pistoia.

Con questa Convenzione la Società delle Romane retrocede al Governo la linea da Massa al confine Francese, ad essa concessa colla Legge 14 maggio 1865, con tutti i diritti ed oneri risultanti dalla Concessione, e nei quali il Governo è sostituito alla Società mediante la perequazione di varie partite di reciproco dare ed avere ed il pagamento per parte del Governo di 14 milioni di lire a saldo; ed inoltre il Governo acquista dalle Romane, pel prezzo di 35 milioni di lire, la

Digitized by Google

linea da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, la quale somma, del pari che la precedente, doveva essere impiegata ad estinguere il debito galleggiante della Società (meno 4 milioni da erogarsi preferibilmente per lavori e provviste necessarie ed urgenti) nei modi stabiliti più precisamente col Regolamento approvato col posteriore R. Decreto 5 marzo 1871, N. 245.

E poichè, « come è facile lo immaginare, l'Amministrazione pubblica non aveva « certo la velleità d'impegnare lo Stato nella diretta gestione di un servizio di « tale natura quale sarebbe stato quello delle linee che rientravano nella sua « proprietà, e riconosceva la convenienza di confidarne l'attuazione ad una Società « fortemente costituita e capace di condurlo con tutta la regolarità e la sicurezza « desiderata, nasceva naturale il pensiero di rivolgersi alla Società dell'Alta Italia, « la quale, per avere alcune delle sue principali linee intrecciate con quelle di cui « si trattava la cessione, e per trovare interesse diretto nello svolgere le sue rela- « zioni tanto col mezzodì della Francia, quanto colla capitale del Regno, meglio « d'ogni altra offriva occasione a trattare a migliori condizioni; e disponendo essa « di capitali e di mezzi più abbondanti per assumere immediatamente l'esercizio « di nuove linee che formano una naturale continuazione della sua rete, doveva « necessariamente prestarsi ad una combinazione che tornasse a vantaggio comune. » (*Relazione dei Ministri dei Lavori Pubblici,* PASINI, *e delle Finanze,* CAMBRAY-DIGNY, *sul progetto di Legge da essi presentato alla Camera dei Deputati nella tornata del 7 maggio 1869 per l'approvazione di Convenzioni stipulate con varie Società e di altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate*).

Inspirato da questi principî, il Governo conchiuse quindi colla Società dell'Alta Italia la Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857, colla quale, come è riferito nel testo, la predetta Società assumeva l'appalto per l'esercizio delle linee acquistate o rientrate in possesso del Governo, e contemporaneamente anticipava 45 milioni sulle somme che a questo abbisognavano per far fronte agli impegni da esso assunti colle Romane.

A tenore della Legge 14 maggio 1865, l'esercizio della linea Genova-Voltri incombeva alle Romane; ma, non avendo potuto questa disposizione avere il suo pieno effetto a motivo di contestazioni insorte colla Società appaltatrice, la Società dell'Alta Italia, che già esercitava la linea Genova-Sampierdarena, di cui era divenuta Concessionaria, per mera compiacenza alla domanda del Governo, aveva fino da quell'epoca aderito ad esercitare anche il tratto Sampierdarena-Voltri (*Vedi Nota* **122**).

Essa era stata officiata a continuare l'esercizio anche sull'altro tronco Voltri-Savona, e lo assunse infatti per alcuni giorni al momento dell'apertura. Ma, non avendo la Società delle Romane accettato le condizioni che, per lo stato incompleto in cui si trovava la linea, l'Alta Italia esigeva a tutela del proprio interesse e della propria responsabilità, quest'ultima col giorno 15 giugno 1868 cessò l'esercizio di tutta la linea Genova-Savona, che fu effettivamente assunto dalle Romane.

Senonchè, sopra nuove e più pressanti raccomandazioni del Governo e della stessa Società delle Romane, e standosi anche per aprire la linea da Genova a Chiavari, si devenne tra il MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI e la SOCIETÀ DELL'ALTA ITALIA alla Convenzione 14 ottobre 1868, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società il 20 detto mese, mediante la quale l'Alta Italia si impegnò di esercitare i due tronchi suddetti pel correspettivo annuo di L. 10,000 al chilometro e con una compartecipazione del 25 per cento sull'eccedenza, come compenso del materiale rotabile e spese generali ed anche come premio d'esercizio, rimanendo il 75 per cento al Governo.

Digitized by Google

Questo contratto era stipulato per tre anni, ritenendo il Governo a tutto suo carico le imposte di qualunque genere tanto sulla proprietà che sul prodotto delle ferrovie, nonchè tutti i lavori di complemento, ampliamento ecc., e le riparazioni ai guasti causati da forza maggiore, e garantendo la Società esercente contro qualunque molestia per parte dei terzi e della Società delle Romane in conseguenza della costruzione e dell'esercizio di quelle linee.

Stipulata nel frattempo la Convenzione 30 settembre 1868 tra la Società delle Romane ed il Governo, e l'altra 4 gennaio 1869 tra il medesimo e l'Alta Italia (Convenzioni che non furono poi approvate che più tardi mercè le citate Leggi del 28 agosto 1870, N.i 5857 e 5858), le due Società, in pendenza dell'approvazione per legge delle medesime, devennero, in data 12 marzo 1869, col concorso dei Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze, ad un accordo, in forza del quale la Società delle Romane cedette a quella dell'Alta Italia l'esercizio della linea Firenze-Pistoia-Spezia, della diramazione Avenza-Carrara e dei tronchi della ferrovia Ligure aperti e da aprirsi, verso anticipazione da parte dell'Alta Italia alla Società delle Romane di 11 milioni in oro coll' 8 per cento di interesse, da pagarsi quando siano state adempiute le condizioni dell'art. 3 della Convenzione 30 settembre 1868, cioè dopo liquidate tutte le liti pendenti e le pretese di compensi e rimborsi reciproci tra la Società ed il Governo, locchè ebbe luogo infatti colla transazione 26 aprile 1869.

La Società dell'Alta Italia si obbligava inoltre a provvedere il materiale rotabile occorrente e ad eseguire i lavori necessari per la regolarità e sicurezza del servizio.

Gli 11 milioni anticipati avrebbero fatto parte della maggior somma di 45 milioni di anticipazione assuntasi dall'Alta Italia verso il Governo colla Convenzione 4 gennaio 1869, e, ove questa non fosse stata approvata, l'esercizio sarebbesi continuato dall'Alta Italia fino a tanto che colla quota dei correspettivi ad essa spettanti si fosse interamente reintegrata del suo credito in capitale ed interessi, a meno che entro un anno la Società delle Romane, mediante preavviso di tre mesi, non avesse chiesta la retrocessione delle linee, pagando, un mese prima della ripresa di possesso, l'intera somma dovuta. I correspettivi ed il modo di calcolazione di questi e degli interessi erano identici a quelli stipulati colla Convenzione 4 gennaio 1869.

Sciolta la Convenzione, restava però sempre assicurato all'Alta Italia il diritto di percorrere coi suoi treni la linea Pistoia-Firenze e di fare il servizio separato nella stazione di Firenze a proprie spese mediante correspettivo alle Romane, e nei luoghi e modi che furono determinati colla sentenza dell'arbitro C. Bergeron.

La Convenzione 30 settembre 1868 essendo stata approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857, le condizioni stipulate nella presente Convenzione rientravano naturalmente nei patti sanciti colla Legge stessa.

Colla medesima Legge essendo stato accollato all'Alta Italia l'esercizio della linea da Savona a Bra e ad Acqui, cessava di conseguenza per la Società delle Romane l'obbligo eventuale che di questo esercizio erale stato imposto colla Convenzione 22 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865 superiormente riferita.

(202) Dalle cave dei marmi alla Stazione di Carrara e dalla Stazione di Avenza al mare. Con R. Decreto 12 aprile 1871, N. 203, in forza dell'autorizzazione accordata coll'articolo 25 della Legge 28 agosto 1870, N. 5858, fu approvata la Convenzione stipulata in data 8 aprile 1871 tra il Comm. Stefano Castagnola, incaricato del

Digitized by Google

portafoglio del Ministero dei Lavori Pubblici, ed i Signori Cav. DAVIDE BARLASSINA, March. LOTTERINGO DELLA STUFA, e Conte GIUSEPPE TRIANGI, per concessione, per 90 anni, della costruzione ed esercizio, a tutte loro spese, rischi e pericoli, e con materiale loro proprio, di una strada ferrata dalle cave dei marmi alla stazione ferroviaria di Carrara e dalla stazione ferroviaria di Avenza al mare, con facoltà di costituire una Società anonima con un capitale non maggiore di 3,200,000 lire, delle quali 2/3 in azioni ed 1/3 in obbligazioni, o di cedere la concessione ad una Società già esistente.

Il Governo però dichiarava di rimanere estraneo alle questioni che potessero sollevarsi tra i Concessionari ed il Comune di Carrara per la strada privata che quest' ultimo era stato autorizzato di costruire, e riservava il diritto di preferenza che per questa medesima ferrovia era stato accordato all'Alta Italia coll' articolo 19 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata con Legge 28 agosto 1870, N. 5857.

La Società dell'Alta Italia, con deliberazione del suo Consiglio d' Amministrazione 20 giugno 1871, N. 461, avendo dichiarato di rinunziare al diritto di prelazione, la precedente concessione divenne definitiva, ed i Concessionari hanno già quasi terminato i due piccoli tratti di ferrovia, per l' esercizio dei quali, in forza dei patti stipulati tra l'Alta Italia ed il Governo col citato articolo 19 della Convenzione 4 gennaio 1869, intervenne tra la Società stessa e l'Amministrazione della Concessionaria una Convenzione 27 aprile 1876, approvata anche dal R. Ministero dei Lavori Pubblici per gli effetti della Convenzione di Basilea, colla quale l'Amministrazione dell'Alta Italia concede il libero transito sulla linea Carrara-Avenza ai treni della Società suddetta che trasporteranno marmi dalle cave di Carrara alla stazione marittima di Avenza con locomotive, veicoli e personale di sua proprietà, e ciò per la durata di anni 9, con tacita prorogazione di anno in anno, verso pagamento del 40 per cento dei diritti risultanti dalla media (fissata in cent. 10 per tonnellata e chilometro, esclusa l' applicazione del diritto fisso) della tariffa speciale N. 25 in vigore pel trasporto dei marmi sulle linee dell'Alta Italia, garantendo la Società marmifera un trasporto minimo di 50000 tonnellate all'anno.

(203) Non consta di trattative finora pendenti per la costruzione della ferrovia da Lucca a Viareggio.

(204) Savona-Bra. Cairo-Acqui. Coll'art. 5 della Legge 13 luglio 1857, N. 2331, colla quale si autorizzava la concessione della ferrovia Ligure dal Varo alla Parmignola (*Vedi Nota* **201**), il Ministero fu invitato a presentare un progetto di Legge riflettente l' aprimento di una seconda linea ferroviaria che metta in comunicazione le provincie interne dello Stato colla linea dal Varo al confine Modenese. Impegnatasi una viva lotta tra Nizza, Albenga, Oneglia, Savona ed anche Genova sul punto a mare a cui condursi questa seconda via di comunicazione, per la quale erano proposte nientemeno che dieci linee diverse, state sottoposte all' esame del Consiglio delle strade ferrate, il Governo nominò nell'aprile del 1858 una Commissione di scienziati ed amministratori, e più tardi, nel marzo 1859, un'altra composta di ingegneri, le quali Commissioni, d'accordo col Consiglio suddetto, unanimemente prescelsero la linea da Savona a Torino per Cairo, Ceva, Cherasco, Bra, Sommariva e Carmagnola.

Con R. Decreto 16 ottobre 1859, N. 3724, in virtù dei poteri straordinari conferiti a S. M. colla Legge 25 aprile precedente, fu approvata a favore di VITTORIO GOMBERT e C. la concessione per la costruzione ad un solo binario e l'esercizio di una strada

Digitized by Google

ferrata da Savona a Torino per Bra e Carmagnola, da costruirsi sotto l'osservanza del Capitolato 14 giugno 1858, presentato alla Camera il giorno medesimo, pel tratto Savona-Carmagnola, secondo il progetto di massima dell'Ingegnere PEYRON, visato dal Ministro dei Lavori Pubblici e di cui nella deliberazione del Consiglio speciale delle strade ferrate del 12 giugno 1856, ed ai patti seguenti:

A Carmagnola la strada si congiungerà con quella di Cuneo, restando a carico del Concessionario tutte le spese di congiunzione ed anche di ampliazione della stazione, riservando la decisione del Ministro dei Lavori Pubblici sulle questioni che insorgessero tra la Società e la ferrovia di Cuneo;

Tra Carmagnola e Torino il servizio della nuova linea si farà a tenore dell'art. 59 del Capitolato approvato colla Legge 9 luglio 1850, N. 1060, per costruzione ed esercizio di una strada ferrata da Savigliano a Torino (*Vedi Nota* **102**), secondo il quale, se i Concessionari di strade in diramazione o prolungamento di quella di Savigliano volessero transitare sulla strada ferrata della Società di Savigliano, sarà questa tenuta ad operarne colle proprie locomotive il trasporto unitamente ai suoi convogli, mediante il pagamento di quel pedaggio che sarà fissato d'accordo, o, in caso di dissenso, determinato dal Governo;

Pel tratto di percorso sulla linea dello Stato da Trofarello a Torino sarà pagato il pedaggio al Governo del 10 per cento a tenore dell'art. 4 della Convenzione approvata colla Legge 5 maggio 1852, N. 1365, concernente la concessione della ferrovia da Savigliano a Cuneo;

Nella stazione di Torino il servizio sarà eseguito dall'Amministrazione dei Lavori Pubblici sulle norme convenute colla Società della ferrovia di Cuneo e coll'annuo correspettivo di L. 15,000 da pagarsi dal Concessionario;

Il Governo potrà concedere, qualora lo trovasse necessario, la prosecuzione della linea di Savona da Carmagnola a Torino per Carignano, salvo ogni diritto di indennità alla Società di Cuneo;

Il Concessionario si obbliga di tacitare la Società della linea da Cavallermaggiore a Bra di ogni ragione di indennità e diritto che alla medesima possa competere in seguito alla Legge 11 luglio 1852, N. 1407 (*Vedi Nota* **110**), e tenerne rilevato il Governo;

Facoltà al Concessionario di cedere i suoi diritti ed obblighi ad una Società anonima da costituirsi con quel capitale e numero di azioni che sarà determinato d'accordo col Governo;

Obbligo del Concessionario di provvedere il materiale mobile occorrente;

Durata della concessione anni 99, decorribili dal giorno dell'apertura all'esercizio, con facoltà di riscatto dopo 30 anni;

Obbligo nel Governo di non fare altre concessioni di linee di diretta comunicazione fra Torino e Savona, nè di linee parallele alla distanza minore di quattro chilometri;

Preferenza al Concessionario per le linee da Cairo ad Acqui, da Bastia a Mondovì, da Garessio a Ceva;

Lo Stato accorda al Concessionario, qualora esso abbia adempiuto esattamente a tutti gli obblighi impostigli, un premio di 4 milioni di lire, dopo l'apertura dell'intiera linea da Savona a Torino per Carmagnola, ed inoltre i terreni demaniali, le miniere ecc.;

Franchigia di dogana pei ferri ecc.;

Se dopo i primi 15 anni di esercizio il prodotto netto, calcolato sulla media dell'ultimo quinquennio, eccedesse il 10 per cento, la metà di questa eccedenza sarà versata nelle casse dello Stato.

Digitized by Google

Con successivo R. Decreto 13 novembre 1859, N. 3749, vennero autorizzate la Divisione Amministrativa di Cuneo e le Provincie di Torino, Saluzzo, Acqui, Alba e Savona a concorrere per l'apertura della ferrovia da Torino a Savona coi sussidi da esse rispettivamente votati.

Il Concessionario GOMBERT, che, nel termine di tre mesi dalla data del R. Decreto 16 ottobre 1859, avrebbe dovuto prestare una cauzione definitiva di 4 milioni di lire, non solo non effettuò il deposito, ma dichiarò apertamente che egli non sarebbesi per niun conto trovato in grado di dar seguito agli impegni assunti, a meno che il Governo migliorasse di gran lunga la prima concessione con aumentare la sovvenzione o coll'accordargli una rendita garantita sul capitale occorrente per la costruzione della strada.

Convintosi il Ministero dei Lavori Pubblici che le ragioni del GOMBERT erano fondate, e desiderando di venire ad una soluzione della questione ed « ottenere « così adempiuto un divisamento che, dopo avere per più di dieci anni formate « le speranze di due importanti e benemerite città, quali sono Torino e Savona, « e di una estesa ed interessante parte delle antiche Provincie, è ora divenuto « pressochè un desiderio generale, » presentò alla Camera nella tornata del 26 giugno 1861 un progetto di Legge per autorizzare in massima il Governo a concedere la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Savona a Torino per Carmagnola, nel qual progetto si faceva facoltà al Governo di aumentare il premio fino a 10 milioni di lire.

Questo progetto, appoggiato dalla Commissione della Camera, che, nella sua Relazione presentata nella tornata dell'8 luglio successivo, proponeva inoltre di diminuire l'importo della cauzione da depositarsi dal Concessionario, venne approvato dai due rami del Parlamento e sancito con Legge 21 luglio 1861, N. 150, nella quale fu autorizzato il Governo a concedere la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Savona a Torino per Carmagnola e di una diramazione da Cairo sulla linea precedente ad Acqui in congiunzione colla ferrovia di Alessandria, con facoltà di accordare al Concessionario, oltre al profitto proveniente dall'esercizio, un premio non maggiore di 10 milioni di lire, ed una garanzia di L. 25,000 di prodotto lordo per ogni chilometro del ramo Cairo-Acqui.

Se la concessione delle due linee non fosse stata accordata ad un solo Concessionario, la sovvenzione doveva limitarsi a 10 milioni di lire relativamente alla linea da Savona a Carmagnola.

Con successiva Convenzione 14 novembre 1861, approvata con R. Decreto 17 stesso mese, N. 337, la concessione di cui sopra venne accordata ai Signori Cav. LAMIE MURRAY e GOMBERT VITTORIO, per essi e quali rappresentanti dei Signori Cav. WALTER CARGILL, Cav. COLES CHILD, Cav. W. B. GREENFIELD, Cav. PATRICK DOUGLAS HADOW, Cav. JAMES THOMPSON MACKENZIE, W. GORDON THOMPSON, JOHN FIELD e PHILIP, P. BLYT, alle condizioni di garanzia sopraindicate e con facoltà di ricevere dai Comuni o da altri Corpi morali quei premi che i medesimi fossero per votare fino alla concorrenza di 2 milioni di lire, nonchè di emettere, per la ferrovia Torino-Savona, azioni da L. 500 pel valsente di 20 milioni e tante obbligazioni che producano un capitale di 19 milioni, e finalmente, pel ramo Cairo-Acqui, una serie speciale di obbligazioni.

Coll'art. 7 della Legge 14 maggio 1865, N. 2279, il Governo fu autorizzato a conchiudere colla Società della ferrovia di Savona una Convenzione per concederle una garanzia del 6 per cento su quel capitale che sarà reputato indispensabile per condurre a termine l'impresa; il quale, in nessun caso, potrà oltrepassare la somma di 54 milioni, a condizione che la Società rinunzi agli 8 milioni che le

Digitized by Google

sarebbero ancora dovuti sul sussidio dei 10 milioni, ed alla garanzia chilometrica di L. 25,000 di prodotto lordo sulla linea Cairo-Acqui, e ritenuto che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1.° aprile 1867.

In seguito a tale facoltà, venne stipulata tra i MINISTRI DELLE FINANZE E DEI LAVORI PUBBLICI e la Società anonima della ferrovia Torino-Savona-Acqui, rappresentata dal Signor Marchese EMANUELE LUCERNA DI RORÀ, una Convenzione in data 12 settembre 1865, approvata con R. Decreto 18 settembre successivo, N. 2513, colla quale furono accettate le condizioni di garanzia sovraindicate ed i termini di compimento, salvi i casi di forza maggiore, determinando il capitale garantito in 54 milioni di lire, sul quale la garanzia doveva cominciare ad avere effetto dal giorno in cui la linea da Carmagnola a Savona e la diramazione Cairo-Acqui fossero state aperte all'esercizio.

In detta Convenzione il Governo dichiarava di voler usare della facoltà riservatasi coll' art. 32 della Convenzione 22 giugno 1864, stipulata colla nuova Società delle ferrovie Romane ed approvata colla Legge 14 maggio 1865, di fare esercitare dalla detta Società delle ferrovie Romane la linea principale e la sua diramazione con materiale proprio delle Romane, a meno che la Società di Savona non intendesse di provvedere altrimenti, giustificando in tal caso i mezzi da essa posseduti per un buon esercizio.

Ma la Società versando in grave dissesto finanziario, il Governo con R. Decreto 21 agosto 1866, N. 3180,

« Visto l'art. 2, lettera *d* della Legge 28 giugno 1866, N. 2287, colla quale fu « fatta facoltà al Governo di provvedere al modo di impedire la interruzione dei « lavori di costruzione e di esercizio della ferrovia;

« Considerando le conseguenze gravissime che compromettere potrebbero, a « danno dell'interesse generale, i risultati finali degli intrapresi lavori per la co- « struzione della ferrovia di Savona, ove, intanto che si prepara un migliore in- « dirizzo a quell'intrapresa, non si impedisse che da un totale abbandono ab- « biano a soffrire danno diverse importantissime opere d'arte già costrutte ed in « corso di costruzione, »

stanziò la somma di un milione di lire per essere impiegata nel pagamento del prezzo dei lavori da eseguirsi sotto la vigilanza del Governo, fino a definizione delle pendenti questioni per la conservazione e prosecuzione delle opere d' arte sopraindicate.

Senonchè, rendendosi sempre più manifesta l'impossibilità assoluta della Società concessionaria di continuare con mezzi propri l' eseguimento degli assunti impegni,

Viste le ripetute istanze dei Municipi e Corpi morali interessati nella costruzione,

con R. Decreto 2 dicembre 1866, N. 3444, fu autorizzato il Governo del Re a stipulare colla Società concessionaria primitiva e colla ditta I. GUASTALLA E C. apposita Convenzione, colla quale la prima sostituisse, in tutti i diritti ed obblighi ad essa spettanti in forza del contratto di concessione 14 novembre 1861 e successiva Convenzione 12 settembre 1865, l'Impresa costruttrice I. GUASTALLA E C., la quale, oltre all'assumersi il pagamento delle varie passività di cui è gravata la Società, si sarebbe incaricata del servizio delle 17660 obbligazioni da quella emesse e di fare assegnare alla Società cedente N. 5750 obbligazioni della Società nuova che essa si obbligava di costituire entro un determinato termine.

Viceversa, il Governo si sarebbe impegnato di anticipare alla nuova Società la

Digitized by Google

somma di 6 milioni di lire, da imputarsi sui prodotti netti della strada e sulla garanzia del 6 per cento sul capitale di 54 milioni, stato come sopra precedentemente assicurato.

Questa Convenzione, portante la data del 5 dicembre 1866 ed approvata dall'Assemblea generale degli Azionisti della Società della ferrovia di Savona del 14 gennaio 1867, venne approvata con R. Decreto 11 febbraio 1867, N. 3613, e contemporaneamente fu stanziata un'altra somma di L. 800,000 in aggiunta al milione di cui il citato Decreto 21 agosto 1866 per la prosecuzione dei lavori; stanziamento che col successivo R. Decreto 17 novembre 1867, N. 4053, fu aumentato di altre L. 300,000, specialmente destinate all'ultimazione dei lavori della galleria del Belbo.

La nuova Società indicata nell'anzidetta Convenzione 5 dicembre 1866 non avendo potuto essere costituita nel tempo prefisso, ed alcune complicazioni essendo insorte nella applicazione delle stipulazioni relative al pagamento dei debiti della primitiva Società concessionaria, intervenne tra il Governo e la ditta Guastalla la nuova Convenzione 19 novembre 1868, la quale, colle modificazioni introdottevi nella successiva appendice 14 giugno 1870, venne definitivamente approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5858.

Con questi Atti l'impresa I. Guastalla e C. rinunzia a favore del Governo ad ogni diritto in essa pervenuto a termini della precedente Convenzione 5 dicembre 1866 e conseguentemente anche ad ogni effetto della garanzia promessa, nonchè al residuo del premio votato dai Comuni e Corpi morali;

Si obbliga di rimborsare, entro determinati termini, la quota dei premi medesimi che fu già anticipata;

Si obbliga a dare terminata e pronta per l'esercizio al 31 dicembre 1872 tanto la linea principale Savona-Bra, quanto la diramazione da Cairo ad Acqui, sotto pena di multa, con facoltà nel Governo, durante il tempo stabilito pel compimento di tali lavori, di ordinare all'impresa Guastalla anche l'esecuzione del tronco Bra-Carmagnola.

Viceversa, il Governo si obbliga:

a) a pagare all'Impresa la somma di 30 milioni di lire;

b) a servire gli interessi e provvedere all'ammortamento, a far tempo dal 1.° gennaio 1870, delle 17660 obbligazioni emesse, nonchè delle altre 5750 da consegnarsi, come fu stabilito nella Convenzione 5 dicembre 1866, al Comitato di stralcio della precedente Società.

Coll'art. 5 alinea *b* e *c* della Legge 28 agosto 1870, N. 5858, fu autorizzato lo stanziamento in bilancio tanto delle somme portate a carico del Governo colla precedente Convenzione, quanto di 2 milioni di lire per la costruzione della stazione ferroviaria marittima di Savona.

Colla Convenzione 20 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, l'esercizio di questa linea era stato imposto, qualora il Governo lo avesse richiesto, alla Società delle Romane al 50 per cento di prodotto lordo, con un minimo di L. 9000 per chilometro (*Vedi Nota* **201**); ma il Governo non approfittò di un tale diritto, ed impose l'esercizio dell'intera linea Savona-Bra e diramazione Cairo-Aqui alla Società dell'Alta Italia, alle condizioni pattuite coll'art. 19 della posteriore Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857, e riferite a *pag. 285*.

La linea Savona-Bra-Acqui venne aperta all'esercizio il 28 settembre 1874, ma il collaudo di essa ebbe luogo soltanto il 25 ottobre 1875.

Digitized by Google

(205) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16**.

(206) Secondo l'art. 6 della Convenzione 4 gennaio 1869, i suddetti 45 milioni dovevano essere pagati come segue:

al 31 dicembre 1869, milioni 11;
al 31 dicembre 1870, milioni 11;
al 31 dicembre 1871, milioni 12;

gli altri 11 milioni che per quell'articolo dovevano essere pagati dopo adempiuto alle condizioni degli art. 3 e 14 della Convenzione 30 settembre 1868 tra il Governo e la Società delle Romane, erano già stati pagati a quest'ultima nell'aprile 1869, in forza dell'altra Convenzione 12 marzo antecedente (*Vedi Nota* **201**).

Queste scadenze erano coordinate coi termini di pagamento che, a tenore dell'art. 9 della Convenzione 30 settembre 1868, il Governo si impegnava di fare alle Romane, cioè al 30 giugno ed al 30 dicembre di ogni anno cominciando dal 1869.

Ma avendo il Governo coll'art. 1.° della Legge 28 agosto 1870, N. 5858, con cui approvava quella Convenzione, modificata la rateazione dei suoi pagamenti alle Romane, l'Alta Italia, per analogia, aveva chiesto una dilazione corrispondente, in vista anche che l'approvazione della Convenzione 4 gennaio 1869 essendo stata protratta sino al 28 agosto 1870, essa si trovava altrimenti nella necessità di accumulare due rate e di pagare al 31 dicembre 1870 l'ingente somma di 22 milioni in oro.

Ma la domanda della Società non fu accolta dal Ministero, e la scadenza delle rate fu mantenuta quale era fissata nella primitiva Convenzione.

(207) Valendosi della facoltà superiormente indicata, il Ministro delle Finanze ha prevenuto la Società, con lettera 28 febbraio 1875, N. 11650, che col giorno 28 agosto successivo avrebbe restituito la somma di L. 45 milioni in oro, dedotto quanto su questo titolo era stato ammortizzato negli anni 1869 e 1870.

Questo pagamento, nella liquidata somma di L. 44,334,975. 22, non tenuto conto degli interessi da liquidarsi a parte, fu effettuato alla scadenza indicata.

E nel successivo 30 settembre 1875 furono pagati dal Governo altri 10 milioni in acconto delle somme anticipate a termini dell'art. 7 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, per i lavori e provviste anticipati dalla Società.

(208) Colla Convenzione 13 giugno 1873 tra il Ministero dei Lavori Pubblici e la Società e successiva Lettera Ministeriale 23 dicembre detto anno, N. 29049, approvate dal Consiglio d'Amministrazione della Società colle deliberazioni 7 novembre 1873, N. 1522, e 6 gennaio 1874, N. 20, furono determinati i lavori da eseguirsi dalla Direzione Tecnica Governativa della ferrovia Ligure e quelli che, sempre per conto del Governo, saranno eseguiti a cura della Società esercente, e consistenti principalmente questi ultimi nei lavori d'urgenza per ristabilire la circolazione dei treni in caso di guasti, ed in quelli la cui esecuzione è eccessivamente vincolata dall'esercizio della linea ed i cui minuti particolari complicherebbero oltremodo le relazioni fra le due parti interessate.

La Società esercente rimane però sempre obbligata a dare immediato avviso dei guasti al Commissariato Governativo, affinchè questi possa procedere alla voluta verificazione in concorso degli agenti sociali e constatare la natura e la entità delle necessarie opere di riparazione.

(209) *Vedi Note* **201** *e* **206**.

Digitized by Google

(210) Bussoleno-Bardonnèche-Modane. Fino dall' anno 1832 GIUSEPPE MÉDAIL di Bardonnèche presentava al Re CARLO ALBERTO un progetto pel traforo delle Alpi Cozie tra Bardonnèche e Modane, che venne poscia riprodotto nel 1841 alla Camera di Agricoltura e Commercio di Chambéry, ma che, quantunque lodato ed approvato, non ebbe alcun principio di esecuzione. Però, la convinzione dell'immenso vantaggio che ne sarebbe derivato al Governo ed al paese dal possedere una comunicazione ferroviaria colla Francia e riunire nello stesso tempo le due provincie del Regno separate dal Moncenisio, il cui passaggio, assai spesso pericoloso, diventava talvolta impossibile, fece sì che il progetto MÉDAIL non fu abbandonato e che, nell'anno 1845, il Governo incaricasse dello studio del passaggio delle Alpi fra il Piemonte e la Savoia l'Ingegnere MAUSS — che era arrivato allora dal Belgio per assumere la direzione dei lavori della strada ferrata Torino-Genova, e che era preceduto da bella fama, specialmente per l' applicazione del piano inclinato di Liegi, costrutto secondo un sistema da lui inventato — ed insieme ad esso il Comm. ANGELO SISMONDA, distinto e stimato geologo.

Nell'anno 1849 il MAUSS presentava il progetto della ferrovia che stabiliva il sito del passaggio nel punto medesimo precedentemente indicato dal MÉDAIL, fra Bardonnèche e Modane, mediante una galleria di metri 12290 (che all'atto pratico risultarono essere 12333. 55), e fino dal 1846 egli aveva già presentato il progetto per un sistema di macchine perforatrici, per esperimentare le quali erano state stanziate L. 300,000 nel bilancio dello Stato di quell'anno, ed altre L. 200,000 in quello del successivo 1847.

Gli avvenimenti politici del 1848-49 ed alcuni difetti rilevati nel sistema di perforazione MAUSS, lo fecero abbandonare, senza però che il Governo rinunciasse all'idea; per cui molti altri progetti, più o meno presi in considerazione, vennero presentati; fra i quali sono da menzionarsi quello del Signor G. B. PIATTI di Milano e del Professore di Ginevra DANIELE COLLADON.

Ma il grande problema stava per essere risolto dagli Ingegneri GRANDIS, GRATTONI e SOMMEILLER, i quali dopo avere presentato, come fu detto alla *Nota* **98**, un progetto di applicazione dell' aria compressa con una macchina idropneumatica alla salita dei Giovi, fra Novi e Genova, trovarono poscia più vantaggioso al paese l'applicare la loro invenzione al lavoro di perforamento, che tanto stava allora nel cuore di tutti.

Incoraggiati dal voto del Parlamento e dallo stanziamento di fondi appositi, poterono tentare nell' aprile 1857 le esperienze del loro sistema alla Coscia presso Sampierdarena, e la perfetta riuscita di queste indusse la Commissione, incaricata dal Governo dello studio del nuovo sistema di perforamento [1], a proporne l'approvazione, il Parlamento ad ammetterlo, ed il Re VITTORIO EMANUELE a recarsi il 31 agosto 1857 a Modane, dando fuoco Egli stesso alla prima mina ed inaugurando così i lavori colla solennità corrispondente alla grandiosità ed ardimento dell'opera che stava per cominciarsi.

Al 14 novembre dell'anno stesso si attaccavano le prime mine dal lato di Bardonnèche.

Contemporaneamente, Governo e Parlamento si occupavano anche dei mezzi di assicurare l'esecuzione e la prosecuzione dei lavori, e quindi, con Legge 15 agosto 1857, N. 2380, nel mentre si concedeva alla Compagnia Vittorio Emanuele, la quale fino dal 29 maggio 1853 erasi costituita per la costruzione

(1) La Commissione si componeva dei Signori: DES AMBROIS, Presidente; Generale MENABREA; Professore IGNAZIO GIULIO; ANGELO SISMONDA e QUINTINO SELLA.

Digitized by Google

della strada ferrata della Savoia (*Vedi Nota* **104**), la ferrovia dal Rodano, frontiera Francese, al Ticino sulla frontiera Lombarda, si autorizzava il Governo del Re ad intraprendere i lavori del traforo delle Alpi fra Bardonnèche e Modane, e, quando questi fossero sufficientemente inoltrati, ad eseguire il tronco di ferrovia che, partendo dalla stazione di Susa, mettesse a Modane; il tutto a norma del progetto tecnico degli Ingegneri RANCO, GRATTONI, SOMMEILLER e GRANDIS, in data del 13 maggio 1856 e 5 maggio 1857, dichiarando che detti lavori, la cui spesa era preventivata in L. 41,400,000, potevano essere eseguiti per economia in tutte quelle parti per le quali l'appalto sarebbe riuscito difficile.

Nel Capitolato annesso a quella Legge figurano le disposizioni seguenti relative a questa sezione:

« Art. 16. Il Governo s'incarica della costruzione del gran tunnel pel passaggio « delle Alpi tra Bardonnèche e Modane della lunghezza di 12 chilometri circa, « compresa la posa del doppio binario, nonchè della costruzione dei tronchi di « raccordamento col tunnel a Modane e a Susa.

« Allorchè la sezione da Modane a Susa sarà intieramente terminata e suscet- « tibile ad essere esercitata, essa farà parte integrante della rete concessa col « presente Capitolato.

« La Compagnia Vittorio Emanuele concorre nella spesa pei suddetti lavori « con una somma di 20 milioni di franchi, che non potrà essere in nessun caso « oltrepassata, qualunque sia la spesa reale che importerà la detta sezione.

« Se il Governo, per una causa qualunque, abbandonasse i lavori, rimborserà « alla Compagnia in capitale ed interessi i fondi da essa anticipati, senz'altra in- « dennità.

« Art 17. La garanzia del 4 1/2 per cento all'anno, assicurata coll'art. 79 alla « Compagnia (*Vedi Nota* **104**), sarà speciale, cioè sarà tenuto un conto a parte « dell' esercizio di questa sezione, e la garanzia si applicherà al prodotto netto « risultante da questo conto, qualunque sia d'altronde il risultato del conto d'e- « sercizio delle altre sezioni della rete, e ciò fino a tanto che l'insieme della rete, « la sezione compresa, abbia dato per tre anni consecutivi alle azioni un interesse « e un dividendo riuniti di almeno 6 per cento sui versamenti effettuati.

« Art. 18. Allorchè la traversata delle Alpi sia compita, la Compagnia pagherà « allo Stato un premio di 100 franchi per ciascuna delle azioni che hanno for- « mato il capitale sociale della ferrovia di Susa, ossia 1,254,000 franchi [1] ».

« Art. 64. La Compagnia è autorizzata ad applicare, per i tronchi da S. Jean « a Modane e da Modane a Susa, una tariffa eccezionale, previa approvazione del « Governo.

« Art. 80. Fino a compimento del tunnel delle Alpi e all' apertura del tronco « Modane-Susa, si aggiungeranno ogni anno al conto capitale, regolato nei modi « stabiliti, gli interessi calcolati in ragione del 4 1/2 per cento sulle somme pagate « dalla Compagnia secondo le disposizioni del precedente art. 16.

« Allorchè il tunnel sarà terminato e la sezione da Modane a Susa messa in « esercizio, il conto capitale sarà chiuso definitivamente, aggiungendovi:

« 1.° la somma di 20 milioni contribuita dalla Compagnia, mantenute le di- « sposizioni dell'art. 17.

« 2.° il premio di 100 franchi per azione, di cui l'art. 18. »

---

(1) Di queste azioni, 6423 erano state cedute alla Compagnia Vittorio Emanuele colla precedente Convenzione 9 maggio 1856, approvata colla Legge 14 giugno successivo, N. 1681, che regolava la concessione alla Vittorio Emanuele della rete Savoiarda (*Vedi Nota 106*).

Digitized by Google

Per le altre disposizioni del Capitolato e per gli altri favori accordati all'Impresa, comuni alle altre sezioni della rete concessa, *vedi Note* **104** *e* **106**.

Con successivo R. Decreto 29 agosto 1857, N. 2470, venne approvato il Regolamento per l'esecuzione dei lavori del traforo delle Alpi e di costruzione del tronco di ferrovia da Susa a Modane, autorizzati colla Legge precedente.

In detto Regolamento era stabilito che questi ultimi dovessero essere eseguiti coi metodi ordinari di appalto e che quelli del traforo lo sarebbero, in parte ad economia, ed in parte per via di cottimi speciali, affidandone la direzione tecnica complessivamente agli Ingegneri GRANDIS, GRATTONI e SOMMEILLER, coadiuvati da un ufficio di Ispettorato Governativo.

Col Trattato 24 marzo 1860, approvato colla Legge 11 giugno successivo, N. 4108, ebbe luogo la cessione della Savoia e del circondario di Nizza alla Francia. In seguito a tale avvenimento, il Governo del Re conchiuse coll'Imperatore dei Francesi, il 7 maggio 1862, una Convenzione relativa alle strade ferrate internazionali, la quale fu approvata col R. Decreto 18 giugno 1862, N. 662.

In forza di questa Convenzione, le « spese necessarie per la costruzione delle « strade ferrate di accesso alla grande galleria nei due versanti saranno sopportate dai due Governi, ciascuno per la parte situata sul proprio territorio. »

« Il Governo Francese farà eseguire i lavori della parte compresa tra Modane « e l'ingresso della grande galleria, e il Governo Italiano quelli della parte compresa fra la sortita dalla stessa e Susa. »

« Il traforo del Moncenisio sarà eseguito a cura e sotto la responsabilità del « Governo Italiano. »

« La spesa a carico del Governo Francese, per la parte situata sul suo territorio, « è fissata à forfait nella somma di 19 milioni di franchi, pel caso che la durata « dei lavori sia di 25 anni a partire dal 1.° gennaio 1862. Qualora questi lavori « siano completamente terminati prima di questo termine, il capitale di 19 milioni di franchi sarà aumentato di un premio di 500,000 franchi per ogni anno « guadagnato sul massimo di 25. Se i lavori durano meno di 15 anni, il premio « sarà portato a 600,000 franchi per ogni anno guadagnato sul termine di 15. »

Sopra questo capitale, che sarà pagato solo dopo il compimento dei lavori e la messa in esercizio dell'intiera sezione Modane-Susa, il Governo Francese pagherà annualmente l'interesse del 5 per cento sulle somme corrispondenti al lavoro intieramente eseguito, nella misura che risulterà da una visita internazionale che si farà il 1.° luglio di ogni anno.

Se i lavori non fossero finiti al 1.° gennaio 1887, oppure, se il Governo Italiano prima di quell'epoca ne abbandonasse la continuazione, il Governo Francese sarà esonerato dal pagamento delle spese fatte sul suo territorio e dei relativi interessi.

La somma di 20 milioni di franchi che la Compagnia Vittorio Emanuele deve pagare a titolo di sovvenzione, conformemente all'art. 16 del suo Capitolato sopra riportato, sarà ripartita come segue: 13 milioni all'Italia, 7 milioni alla Francia.

« Art. 11. I carichi risultanti dalla garanzia d'interesse del 4 1/2 per cento, « stipulata a favore della Compagnia Vittorio Emanuele coll'art. 79 del Capitolato « annesso alla Legge 15 agosto 1857, saranno ripartiti fra i due Governi in modo « che ognuno di essi abbia a sottostare al deficit che potrà risultare dalla liquidazione dei conti relativi alla parte di ferrovia situata sul suo territorio. Nulladimeno, per ciò che concerne la Compagnia, gli effetti della garanzia d'interessi « resteranno gli stessi come se la linea non fosse divisa; per conseguenza, se « le sezioni appartenenti ad uno dei due Stati dànno un prodotto netto superiore al 4 1/2 per cento, e quelle che dipendono dall'altro Stato un prodotto netto

Digitized by Google

« inferiore a questo tasso, l'eccedenza del primo prodotto sarà dal Governo in-
« teressato riportata sul secondo, in modo da ridurre, od anche, eventualmente,
« sopprimere il pagamento da farsi alla Compagnia. »

Quando la sezione da Modane a Susa sarà aperta all'esercizio, la garanzia d'interesse speciale, stabilita dall'art. 17 del Capitolato, sarà sopportata dai due Governi in proporzioni determinate.

La somma da pagarsi dalla Compagnia Vittorio Emanuele per spese di controllo e sorveglianza, il cui massimo è fissato in Fr. 35,000, sarà divisa in proporzioni eguali fra i due Governi.

Dopo il compimento dei lavori il Governo Francese sarà messo in possesso di tutti i terreni acquistati e di tutti i lavori eseguiti sul suo territorio dal Governo Italiano.

Per posteriori accordi fu convenuto che, essendo situata sul territorio Italiano a Ventimiglia la stazione internazionale della linea Ligure (*Vedi Nota* **201**), quella del passaggio delle Alpi Cozie dovesse esserlo sul territorio Francese, e per conseguenza a Modane, e ne furono regolate le condizioni di costruzione, manutenzione ed esercizio.

Colla Convenzione sottoscritta il 9 luglio 1863 fra i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici ed il Cav. Carlo Laffitte, Presidente della Società Vittorio Emanuele, stata approvata colla Legge 25 agosto successivo, N. 1440, e colla quale la Società Vittorio Emanuele cedeva al Governo Italiano la linea da Torino al Ticino, questa cedeva pure tutte le ragioni, diritti e carichi ad essa spettanti in dipendenza del Capitolato di concessione approvato colla Legge 15 agosto 1857 e della Convenzione col Governo Francese, testè riferita, in ordine al traforo delle Alpi ed alla strada di accesso nel versante Italiano fra Susa e Bardonnèche (*Vedi Nota* **104** *e* **106**); obbligandosi il Governo a soddisfare a tutti gli oneri incombenti alla Società, per ciò che si riferisce alla parte di ferrovia Italiana, in dipendenza della Convenzione internazionale suddetta, ed alla separazione della parte cisalpina da quella transalpina della ferrovia Vittorio Emanuele, e dispensando la Società dall'obbligo di pagare al Governo il premio di 100 lire sopra ciascuna delle azioni di Susa che, a termini dell'art. 18 del Capitolato d'oneri annesso alla Legge 15 agosto 1857, essa avrebbe dovuto pagare dopo compiuta la traversata delle Alpi; e, finalmente, assumendo tutti gli obblighi incombenti alla Società pei diversi servizi di trasporto di passeggieri e merci attraverso il Moncenisio, dipendenti dalle Convenzioni in vigore (*Vedi Nota* **138**).

Dal suo canto, la Società si impegnava, « entro 18 mesi dalla promulgazione della
« Legge, che approva la presente Convenzione avere ottenuto dal Governo Imperiale
« di Francia di fornire e consegnare al Governo Italiano una dichiarazione, colla
« quale il detto Governo Imperiale rinuncierà al diritto riferitosi nell'art. 11 della
« Convenzione internazionale 7 maggio 1862, e prosciglierà per conseguenza il
« Governo Italiano dall'obbligo di presentargli sia la liquidazione del capitale sul
« quale sarebbe dovuta per la rete Italiana la garanzia del 4 1/2 per cento, sia la
« liquidazione dell'annuo prodotto netto della rete medesima. » Mancando la Società Vittorio Emanuele di ottenere e consegnare nel termine sopra stabilito la dichiarazione del Governo Imperiale, essa Società sarà obbligata di tenere rilevato il Governo Italiano, nelle più ampie forme, da ogni carico dipendente dalla predetta stipulazione.

Allo scopo di vie meglio assicurare il compimento entro il 1871 della grandiosa opera del traforo, ciò che avrebbe procurato al paese grandi vantaggi e recato alle finanze un ragguardevole beneficio per la cospicua somma da pagarsi

Digitized by Google

a titolo di premio dal Governo Francese, il R. Ministero dei Lavori Pubblici ha stimato conveniente di concludere, nell'anno 1867, un contratto d'appalto cogli Ingegneri GRATTONI e SOMMEILLER, che ebbe per punto di partenza il 1.° gennaio 1868, in forza del quale essi assunsero l'impegno di dar l'opera compiuta prima dello spirare dell'anno 1871 per il prezzo di L. 4,617 al metro lineare.

Contemporaneamente si apersero nuove trattative col Governo Imperiale di Francia, le quali condussero alla stipulazione della Convenzione internazionale 3 febbraio 1868, approvata con R. Decreto 5 marzo successivo, N. 4296, mediante la quale il Governo Italiano si è impegnato a terminare i lavori pel 31 dicembre 1871, in modo che per quell'epoca la ferrovia potesse essere compiutamente aperta all'esercizio; e quello Francese si obbligava a pagare anticipatamente, cominciando dal 15 luglio 1868 e a misura dell'avanzamento dei lavori, i 19 milioni che, a norma della Convenzione 7 maggio 1862, costituivano la parte fissa della sua quota di concorso e che avrebbero dovuto pagarsi soltanto ad opera compiuta.

I premi per l'anticipazione del compimento saranno pagati dopo l'apertura all'esercizio della sezione da Susa a Modane, con un abbuono assentito dal Governo Italiano di 900,000 franchi (1).

L'Impresa GRATTONI e SOMMEILLER fece onore alla sua firma. Il 26 dicembre 1870, con sorprendente precisione, si incontravano i due attacchi; ed il 17 settembre 1871 il convoglio inaugurale partito da Torino faceva il suo ingresso nella stazione di Modane.

La Società dell'Alta Italia che, per la Legge 28 agosto 1870, era divenuta concessionaria della linea d'accesso ed esercente della galleria, a titolo di omaggio e di felicitazione ai Signori SOMMEILLER e GRATTONI per lo splendido risultato con cui seppero condurre l'opera gigantesca da essi assunta e compiuta, coniava una medaglia commemorativa, dedicata ad essi e ad altri venti personaggi che ebbero parte importante nel progetto e nell'esecuzione del traforo.

Queste 22 medaglie portano incisi i nomi seguenti sull'esemplare rispettivamente destinato ad ognuno di essi:

2 medaglie d'oro:

Signori: SOMMEILLER Ingegnere Cav. GERMANO,
GRATTONI Ingegnere Comm. SEVERINO.

6 medaglie d'argento:

Signori: BORELLI Ingegnere Cav. BARTOLOMEO,
MASSA Ingegnere Cav. MATTIA,
COPELLO Ingegnere Cav. ENRICO,
TALABOT PAOLINO,
MENABREA Conte FEDERICO,
SISMONDA Comm. ANGELO.

14 medaglie di bronzo:

Signori: KRAFT Ingegnere GIOVANNI; PASTOR GUSTAVO; SOCIETÀ JOHN COCKERILL; BONI STEFANO, Ingegnere aggiunto a Bardonnèche; BOELLA FRANCESCO, Ingegnere aggiunto a Modane; OSTANO PIETRO, Capo cantoniere; GENESIO GIOV. BATT., Capo cantoniere; CARBILLET LUIGI, Capo meccanico; SOMMEILLER LEANDRO, Capo mecca-

(1) Tenuto conto di questa deduzione, la somma pagata a titolo di premio dal Governo Francese residuo in . . . . . Franchi 7,100,000
che, uniti alla quota fissa di . . . . . » 19,000,000
elevarono la compartecipazione della Francia per lo scavo della galleria a . . Franchi 26,100,000

Digitized by Google

nico; FERROUX CAMILLO, Capo officina; PLANCHAMP GUGLIELMO, Capo officina; VELA GRAZIANO, Capo officina; CATTRO GIOVANNI, Capo officina; MERCIER BASILIO, Capo officina.

Oltre i suddetti 22 esemplari commemorativi, furono coniate altre 50 medaglie di bronzo, che furono distribuite ad Autorità eminenti Italiane e Francesi, agli Amministratori della Società e ad alcuni Musei.

Le disposizioni molto opportunamente impartite per l'attivazione, in circostanze difficilissime ed in un brevissimo spazio di tempo, di un servizio affatto nuovo, del quale non si potevano prevedere gli effetti, incontrarono la piena approvazione del pubblico e degli scienziati Italiani e stranieri che numerosi accorsero alla festa d'inaugurazione; e S. M. volle rimeritare chi aveva saputo così saggiamente prevedere e provvedere, decorando il Comm. AMILHAU, Direttore Generale delle ferrovie dell'Alta Italia, della croce di Grand'Ufficiale dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro.

Fino dal 1867 il Governo Italiano aveva posto mano alla costruzione della ferrovia destinata a congiungere la nuova galleria colla linea Torino-Susa.

Il tracciato di questa ferrovia fu argomento di lunghi ed accurati studi, poichè si sarebbe voluto farla partire da Susa per non privare quella città del transito tra l'Italia e la Francia di cui essa aveva fino allora goduto. Ma si riconobbe che le condizioni del terreno non consentivano, senza andare incontro a gravissime difficoltà di arte e conseguentemente anche ad un forte aumento di spesa e ad un meno comodo e sicuro esercizio, di porre in Susa l'origine della nuova linea, la quale sarebbe riuscita più lunga di ben sette chilometri; e quindi se ne determinò definitivamente il tracciato, facendola partire da Bussoleno e rimontando per Meana, Chiomonte, Salbertrand ed Oulx fino a Bardonnèche.

Allorquando, colla Legge 28 agosto 1870, questa ferrovia venne concessa alla Società dell'Alta Italia, tutti i lavori della 1.ª Divisione, Bussoleno-Salbertrand, erano appaltati ad otto diverse ditte, che ne avevano già eseguiti gran parte a cura dello Stato sotto la direzione dell'eminente Ingegnere MATTIA MASSA; l'importo di questi lavori fu diffalcato dai 12 milioni di sovvenzione accordati dal Governo, di cui nel testo.

Per la parte riferibile alla 2.ª divisione, da Salbertrand a Bardonnèche, erano allestiti i progetti che dovevano servir di base agli appalti a cura del non meno distinto Ingegnere BORELLI, che aveva la direzione dei lavori del traforo all'imbocco di Bardonnèche.

La Società dell'Alta Italia, che si faceva un dovere d'onore di secondare i desideri del Governo di spingere con sollecitudine il compimento della strada di accesso in modo che dovesse essere compiuta all'epoca in cui sarebbe stato attivabile il transito per la grande galleria, prevedendo i ritardi che si frapponevano alla pronta sanzione per legge della Convenzione 4 gennaio 1869, propose al Governo di dare esecuzione, ancora in pendenza della relativa discussione parlamentare, ai patti con quella Convenzione da essa assunti; ed avendo a ciò aderito il R. Ministero dei Lavori Pubblici, venne con esso stipulato il Contratto 4 aprile 1869, approvato dal Consiglio d'Amministrazione della Società il successivo giorno 6, mediante il quale essa Società si obbligava di eseguire a totale suo rischio e pericolo tutti indistintamente i lavori e le provviste ad essa accollati colla Convenzione precitata, verso il correspettivo nella medesima fissato, ritenuto che, qualora la Convenzione non fosse approvata entro un determinato termine, il Governo avrebbe ripreso per proprio conto l'eseguimento della ferrovia, rimborsando la Società di ogni anticipazione da essa fatta in base ad apposita liquidazione.

Digitized by Google

Successivamente, con Convenzione 14 aprile 1869, approvata dal Consiglio d'Amministrazione il 19 stesso mese, l'appalto dei lavori assunti dalla Società venne affidato all'Ingegnere Comm. GERMANO SOMMEILLER, con eccezione della fornitura del materiale d'armamento, del materiale fisso nelle stazioni e lungo la linea, di quello di chiusura delle stazioni, della linea telegrafica e del mobiliare, pel prezzo convenuto à forfait di L. 18,600,000, comprese in questo le somme già pagate e da pagarsi agli otto appaltatori della 1.ª Divisione, obbligandosi l'Ingegnere SOMMEILLER di ritenere indenne la Società da ogni e qualunque responsabilità ulteriore verso i medesimi.

In questa Convenzione l'assuntore dichiarava di essere a piena conoscenza della posizione precaria in cui si trovava l'Alta Italia rispetto al Governo, e di accettare i patti stabiliti colla Convenzione del 4 aprile stipulata col medesimo.

Con successivi contratti furono accollati all'Impresa stessa altri lavori di secondaria importanza, come quello dell'ampliazione delle stazioni di Bardonnèche e di Bussoleno.

Assicurato di cotal guisa il compimento dell'importante lavoro prima del termine che dal Governo Italiano era stato pattuito col Francese, il Consiglio d'Amministrazione della Società, allo scopo che gli sforzi fatti dalla Società e dal Governo Italiano non avessero a rimanere infruttuosi, e tenuto conto delle condizioni eccezionali nelle quali si trovava la Società Parigi-Lione-Mediterraneo per lo stato di guerra in cui versava a quell'epoca la Francia, colle deliberazioni 14 marzo e 16 maggio 1871, anticipò, a titolo di sovvenzione alla medesima, una somma di 3 milioni, affinchè questa ultimasse dal suo canto in tempo utile i lavori; come di fatto seguì pel tratto dalla galleria alla stazione di Modane nel settembre 1871, e poche settimane dopo per l'altro tratto che rimaneva da compiersi fra le stazioni di Modane e di S. Michel, in modo che l'esercizio ai viaggiatori ha potuto essere aperto il 16 ottobre successivo.

La Società dell'Alta Italia esercita il tratto scorrente sul territorio Francese dal centro della galleria fino alla stazione di Modane in forza di Convenzione 7 novembre 1871, approvata dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione 21 novembre successivo, N. 1062.

(**211**) *Vedi in proposito l'antecedente Nota* **210**. La liquidazione dei 12 milioni seguì regolarmente a suo tempo.

(**212**) In esecuzione a questo articolo fu emanata sentenza arbitrale, colla quale si decise quali fossero i locali ed i meccanismi che potessero occorrere per l'esercizio della galleria; il rimanente fu venduto dal Governo a conto proprio.

Fra i meccanismi ceduti alla Società figurano a Bardonnèche tutti i compressori con un tubo di condotta d'aria, ed a Modane gli aspiratori.

(**213**) Questo caso non si è mai verificato, e la Società continua a fare il servizio di questo tronco con convogli indipendenti.

(**214**) Questa sopratassa di tariffa non fu mai imposta per la parte cadente sul territorio Italiano. La P. L. M., invece, l'ha sempre applicata: fino al luglio 1875 in una cifra eguale a quella delle tasse trasporti, e da quella data in poi nella metà.

(**215**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **1, 2, 11, 16** *e Note relative.*

Il testo della Legge dice che il termine stabilito nella « Convenzione 27 febbraio

Digitized by Google

« 1866 col Governo Austriaco per la scadenza della concessione della rete Veneta « si dichiara esteso a tutte le linee facenti parte della rete dell'Alta Italia; » ma siccome, per quanto si è detto superiormente (*Vedi Nota* **162**), la Convenzione 27 febbraio 1866 non è mai stata resa definitiva ma fu compenetrata nell'altra 13 aprile 1867, nella quale più non si parla della rete Veneta perchè staccata dal territorio Austriaco in seguito al Trattato di pace del 3 ottobre 1866 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **21**), così ne viene di conseguenza che colla dizione di questo articolo si è voluto stabilire per la rete Italiana il termine della concessione fissato dalla Convenzione del 13 aprile 1867 per quella Austriaca.

(**216**) Questo articolo venne così concordato nell'Atto addizionale del 5 luglio 1870 L'articolo primitivo della Convenzione 4 giugno 1869 era invece del seguente tenore:

« La Società dell'Alta Italia, per l'anno 1868 e per gli anni successivi, pagherà « allo Stato, per le linee del Piemonte, della Lombardia e dell'Italia Centrale, « l'imposta nella misura liquidata e pagata per l'anno 1867, nè sarà obbligata ad « alcuna maggiore imposta nè diretta, nè indiretta, nè afferente all'industria, alle « azioni, alle obbligazioni, alla loro circolazione, ai dividendi ed interessi.

« Il reddito imponibile di ricchezza mobile, concernente quella parte di detta « imposta che si riferisce alle linee esercitate nelle Provincie del Piemonte, sarà « notificato proporzionalmente nei Comuni delle Provincie stesse, a norma dell'art. 67 « del Regolamento 8 novembre 1868 esecutivo della Legge 7 luglio 1868, N. 4513, « nè la Società dell'Alta Italia potrà essere obbligata di pagare ai Comuni ed alle « Provincie, nelle quali si trovano i detti tre gruppi di linee, imposte che già « non fossero costituite nell'anno 1867, o sovraimposte che eccedano la misura « autorizzata dalla detta Legge del 7 luglio 1868, N. 4513.

« Il pagamento delle dette imposte, da farsi allo Stato, alle Provincie ed ai Co- « muni nella misura suindicata, continuerà soltanto fino all'epoca stabilita all'art. 36 « della presente Convenzione, per l'intiero rimborso allo Stato delle somme pagate « alla Società dell'Alta Italia sulle garanzie ad essa promesse dagli anteriori Atti « di concessione e per effetto della presente Convenzione.

« Dalla detta epoca dell'effettuato rimborso in avanti, la Società dell'Alta Italia « pagherà allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni le imposte e sovraimposte d'o- « gni natura nella misura che saranno allora in vigore, rinunziando la Società « dell'Alta Italia, come fin d'ora per allora rinunzia, al beneficio della esenzione « dalle imposte che le è accordata, quanto alle linee dell'Italia Centrale, per tutto « il periodo della concessione dall'art. 27 della Convenzione 25 giugno 1860, ap- « provata colla Legge dell'8 luglio dello stesso anno. »

(**217**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16** *e Nota* **148**.

(**218**) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **1**, **11** *e* **16**.

Queste modificazioni furono introdotte per concordare le disposizioni della Legge col nuovo Codice di procedura civile, stato sanzionato col R. Decreto 25 giugno 1865 in virtù della Legge 2 aprile precedente, N. 2215.

(**219**) Trofarello-Chieri. La concessione della ferrovia da Trofarello a Chieri venne accordata per 90 anni dalla data del Decreto Reale di approvazione al Comune di Chieri, rappresentato dal suo Sindaco Cav. Radino Lorenzo, con R. Decreto 29 maggio 1873, N. 1448, emanato in virtù della facoltà concessa al Governo coll'art. 25 della Legge 28 agosto 1870, N. 5858.

Digitized by Google

La cessione della concessione alla Società non fu ancora riconosciuta dal Governo.

La Società dell'Alta Italia ha rinunziato al diritto di prelazione per l' esercizio di questa linea con deliberazione del suo Consiglio d'Amministrazione del 20 maggio 1873, N. 653.

La strada dovrà essere costrutta secondo il progetto di massima 30 marzo 1872 dell'Ingegnere Alberto Burzio.

Il riscatto da parte del Governo non potrà essere fatto che contemporaneamente a quello delle linee della Società dell'Alta Italia nel termine previsto dalla Convenzione 4 gennaio 1869, approvata con Legge 28 agosto 1870, N. 5857, previo diffidamento di un anno e colle norme stabilite nel Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata con Legge 14 maggio 1865.

Introduzione dall' estero in franchigia di dogana dei metalli ecc. destinati ed assolutamente necessari pel primo completo armamento e per ogni accessorio occorrente per mettere la strada in istato di esercizio, comprese le macchine mobili o fisse necessarie per la locomozione.

Esenti dal diritto proporzionale di registro:

1.° l'Atto di concessione fatta dal Governo al Comune;

2.° l'Atto con cui il Comune cedesse la concessione ad una Società;

3.° gli Atti relativi all'acquisto, espropriazione, occupazione dei terreni e stabili necessari per la costruzione della ferrovia, sue dipendenze ed accessori.

Esenzione dall'imposta sulla rendita per tutto il tempo accordato per la costruzione della ferrovia.

Obbligo eventuale di prendere concerti colla Società dell'Alta Italia per l'uso comune della stazione di Trofarello.

(**220**) La Città di Chieri pagava le spese dei lavori sulla richiesta della Società dell'Alta Italia, che faceva eseguire la costruzione; e, a seconda dei risultati della liquidazione mensile, questa rimetteva al Municipio di Chieri altrettante sue obbligazioni al valor nominale.

La definitiva liquidazione non è ancora completamente chiusa per alcune differenze di non grande importanza.

L'armamento e l'inghiaiamento fu eseguito a cura e spese dell'Alta Italia.

(**221**) Leoben-Vordernberg. L'esercizio di questa linea, di 14 chilometri, stata concessa ad una Società privata, venne assunto dalla Südbahn sino dall'epoca della sua apertura, allo scopo di congiungere alla propria rete l'importante centro metallurgico di Vordernberg.

Questa linea si stacca dalla Stazione di Leoben in prosecuzione alla linea Bruck-Leoben, stata costrutta dalla Società del Sud dell'Austria in forza dell'obbligo ad essa imposto colla Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **19** e *Nota* **166**).

Pei correspettivi d'esercizio di questa linea vedi *pag. 287.*

222) Cremona-Mantova. Con R. Decreto 24 marzo 1872, N. 744,

Visto l' art. 6 lettera *d* della Legge 14 maggio 1865, N. 2279, col quale il Governo del Re era stato autorizzato ad accordare, colla garanzia di un massimo di rendita chilometrica lorda di L. 20,000, la concessione di una linea da Cremona al confine Mantovano, quando risulti che ne sia assicurata la congiunzione colla città di Mantova ed il rannodamento colle linee Venete, e riservati i diritti di prelazione spettanti alla Società Lombarda e dell'Italia Centrale;

Digitized by Google

Visto l'art. 19 § III della Legge 28 agosto 1870, N. 5858, colla quale fu autorizzata l'estensione di detta garanzia chilometrica anche al tratto interposto tra il già confine Mantovano e Mantova;

Vista la rinunzia al diritto di prelazione della Società dell'Alta Italia, deliberata dal Consiglio d'Amministrazione in seduta 21 novembre 1871, N. 1070,

Venne approvato e reso esecutorio l'Atto di concessione per anni 99, stipulato a seguito di pubblici incanti fra l'Amministrazione dei Lavori Pubblici e Giuseppe Sacerdote il 6 febbraio 1872, per la costruzione e l'esercizio di un tronco di ferrovia da Cremona a Mantova, colla garanzia di una rendita lorda chilometrica di L. 18,974.

Questa concessione era fatta in base al Capitolato-programma redatto dal Ministero dei Lavori Pubblici in data 20 febbraio 1871, secondo il quale la concessione doveva essere deliberata a quella Società od a quell' individuo che avesse offerto migliori condizioni per l'interesse dello Stato, con un maggiore ribasso sul limite della rendita chilometrica lorda come sopra garantita.

Gli studi definitivi per il tratto di ferrovia scorrente da Cremona a Castellucchio dovevano essere eseguiti sul tracciato stabilito dal progetto di massima compilato dall'Ingegnere Rigotti, ed approvato dal Ministero con Decreto 7 dicembre 1869; e, per il tratto da Castellucchio presso l'antico confine Mantovano a Mantova, il deliberatario doveva, entro il termine di due mesi dalla data del deliberamento, presentare un regolare progetto di massima che soddisfacesse alle condizioni tecniche prescritte dal Capitolato.

Per l'uso comune delle stazioni di Cremona e Mantova incombeva al Concessionario di prendere colla Società dell'Alta Italia gli opportuni concerti, riservato al Ministero di decidere in caso di disaccordo.

Erano accordate le solite facilitazioni per l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana di tutti i rails, cuscinetti ecc. occorrenti all'armamento della strada, nonchè delle macchine locomotive ecc. per la prima provvista per l'esercizio, sotto osservanza delle cautele che fossero imposte dal Ministero delle Finanze.

Cogli Istromenti in data di Roma 9 aprile e 10 giugno 1872, rogati Alessandro Venuti, si è costituita una Società anonima per azioni al portatore, sotto il titolo di **Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona**.

Con R. Decreto 3 settembre successivo la costituzione di questa Società fu autorizzata, ed i relativi statuti furono approvati.

Il capitale sociale fu fissato in L. 4,600,000, rappresentato da N. 9200 azioni da L. 500 ciascuna; sottoscritte e pagate per intiero le quali, era fatta facoltà alla Società di emettere, previa autorizzazione Governativa, un egual numero di obbligazioni del medesimo valore nominale di L. 500. La Società ha fatto uso di questa facoltà.

I correspettivi dell'esercizio, concordati coll'Alta Italia colla Convenzione di cui nel testo, sono riferiti a *pag. 285*.

In pari tempo, la Società dell' Alta Italia si è assunta la fornitura e posa dell'armamento a condizioni convenute colla Banca di Costruzioni di Milano, appaltatrice della costruzione di detta linea, ed il relativo conto fu regolato colla Convenzione intervenuta colla Banca medesima il 12 marzo 1875, e di cui alla *Nota* **223**.

Essendo insorta controversia sull'importo del compenso che, in forza del Capitolato superiormente citato, la Società di Mantova-Cremona doveva corrispondere a quella dell'Alta Italia per l'uso della stazione di Cremona, nella quale viene a metter capo la linea Mantova-Cremona, le due parti si rimisero d'accordo al giudizio di

Digitized by Google

tre arbitri, i quali, con sentenza in data di Roma 20 dicembre 1875, liquidarono questo quoto nella somma di L. 160,000, come compenso per l'uso comune della stazione di Cremona, salvi i diritti e le ragioni delle due parti in quanto alle spese per altre opere che eventualmente fossero in avvenire da eseguirsi nella predetta stazione, e ritenuto che con tale pagamento la Società della ferrovia Mantova-Cremona non acquista e non potrà mai pretendere alcun diritto di proprietà sulla stazione di Cremona, la quale rimane integralmente ed esclusivamente alla Società delle ferrovie dell'Alta Italia.

La sede della Società Mantova-Cremona è stabilita in Milano, via Silvio Pellico, 12; e la rappresentanza di essa è affidata al Consiglio d'Amministrazione così costituito:

Conte Giovanni Arrivabene, Senatore del Regno, Presidente,
Cav. Gerolamo Silvestri, Vicepresidente e Consigliere delegato,
Cav. Francesco Piazza,
Avv. Cav. Giuliano Guastalla,
Filippo Weill-Schott,
March. Gian Giacomo Trivulzio,
March. Carlo Ermes Visconti,
Avv. Cesare Garavaglia, Segretario del Consiglio.

(223) Udine-Pontebba. Colla Legge 30 giugno 1872, N. 896, veniva accordata alla Banca Generale di Roma la concessione per anni 99, decorrendi dalla data della Legge stessa, con facoltà di riscatto nel Governo dopo 20 anni dall'apertura all'esercizio, per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia che, prendendo origine alla stazione di Udine, sulla linea Mestre-Cormons, e seguendo la valle del Tagliamento e poscia quella del Fella, mettesse capo al confine Italiano presso Pontebba, per ivi congiungersi colla rete delle ferrovie Austriache; promettendo il Governo Italiano di adoperarsi presso quello Austro-Ungarico acciò, in applicazione dei Trattati fra i due Governi, sia autorizzata la prosecuzione della ferrovia dal confine in Pontebba a Tarvis per ivi operare la congiunzione delle due reti.

Il punto di congiunzione al confine verso l'Austria in Pontebba, sarà determinato da una Convenzione internazionale che il Governo Italiano avrà cura di promuovere a termini dell'art. 5 del Protocollo finale 23 aprile 1867, relativo al trattato di commercio e di navigazione.

Venendo in detta Convenzione stabilito che la stazione internazionale sia costrutta sul territorio Italiano, la Concessionaria dovrà eseguire a proprie spese i relativi lavori secondo il piano che verrà dal Governo approvato e che dovrà riunire tutte le condizioni richieste perchè si possano ivi compiere regolarmente tutte le operazioni dipendenti dai servizi doganali, sanitari e di polizia che vi dovranno essere stabiliti, riservato ad essa il diritto di convenire coi Concessionari della linea situata sul territorio Austriaco per un adeguato concorso da loro parte.

La Banca concessionaria era obbligata, entro sei mesi dalla data della pubblicazione della Legge, di costituire una Società anonima residente nella Capitale del Regno con capitale sociale da determinarsi dal Governo e realizzabile per non meno di 1/3 in azioni ed il rimanente in obbligazioni.

La Concessionaria era autorizzata ad accordarsi con altra Società benevisa al Governo onde accollare alla medesima l'esercizio per un correspettivo che abbia una progressione corrispondente al sistema della garanzia che la Società riceve dal Governo.

Digitized by Google

L'importo ed il sistema di tale garanzia trovansi riferiti a *pag. 271.*

La Concessionaria era tenuta a principiare i lavori entro un mese dalla data dell'approvazione del progetto per dare compiuta l'intiera linea nel termine di tre anni a partire dalla data medesima, con facoltà di aprire, prima dello spirare di detto termine ed a misura che i lavori saranno compiuti, le sezioni della linea medesima come segue:

1.° da Udine ad Ospedaletto;

2.° da Ospedaletto a Resiutta;

3.° da Resiutta a Pontebba.

Il corpo stradale colle opere d'arte d'ogni genere sarà preparato per un solo binario; però, quando il prodotto lordo della ferrovia raggiunga la cifra di L. 35,000, la Concessionaria avrà l'obbligo, dietro richiesta del Governo, di collocare il secondo binario.

Incombeva alla Concessionaria di prendere colla Società dell'Alta Italia appositi concerti per i lavori che a cura e spese della Concessionaria stessa avrebbero dovuto essere fatti nella stazione di Udine per adattarla ad un comodo e regolare servizio, salvo al Ministero di provvedere qualora le parti non potessero mettersi d'accordo in proposito.

Era accordata l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana di tutti i rails, cuscinetti ecc. ed altri macchinismi, del materiale fisso necessario all'armamento della strada, nonchè delle locomotive ecc. per la prima provvista per l'esercizio di essa, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo, e sotto riserva delle cautele che venissero eventualmente imposte dal Ministero delle Finanze.

Tutti i contratti ed atti qualisiansi che la Concessionaria stipulerà relativamente ed esclusivamente alla concessione della linea, saranno soggetti al diritto fisso di una lira ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Tutte le contestazioni che potessero sorgere tra il Governo e la Concessionaria in ordine all'eseguimento della concessione, saranno definite nei modi e nelle vie prescritte dalle Leggi generali del Regno.

I sussidi e concorsi in danaro od in terreni votati dalla Provincia di Udine e da diversi Comuni della Provincia medesima, e per la riscossione dei quali non si assume dal Governo alcuna garanzia, erano devoluti alla Concessionaria od aventi causa da essa, sotto l'osservanza delle condizioni alle quali i detti sussidi e concorsi furono alligati.

Il progetto di Legge per la concessione della ferrovia di congiunzione sul territorio Austriaco da Pontebba a Tarvis venne approvato dalla Camera dei Deputati dell'Impero il 22 febbraio dell'anno corrente, e da quella dei Signori il 3 marzo successivo. Questo tronco, la cui spesa è valutata in fiorini 800,000, sarà probabilmente aperto entro l'anno 1878. La costruzione si eseguisce a cura e spese dello Stato Austriaco, e l'esercizio ne sarà assunto dalla Società della ferrovia Rodolfiana. Non fu ancora presa alcuna determinazione circa la collocazione della stazione internazionale. La Società dell'Alta Italia ha però infrattanto fatto studi nella previsione che essa abbia ad esserlo sul territorio Italiano.

Alla Banca Generale di Roma essendosi surrogata nella concessione la Società ferroviaria dell'Alta Italia, in seguito alla deliberazione del suo Consiglio d'Amministrazione 25 ottobre 1872, N. 1200, di voler far uso del diritto di prelazione ad essa spettante in forza delle sue Concessioni, e sull'esercizio del quale era stata interpellata dal R. Ministero dei Lavori Pubblici con lettera 11 luglio precedente, N. 14145, venne dalla Società stessa (ancora prima della stipulazione

Digitized by Google

della Convenzione 5 aprile 1873 (1), qui riferita nel testo, e colla quale fu dal Governo riconosciuta la surroga dell'Alta Italia nella concessione predetta) stipulato colla Banca di Costruzioni in Milano un contratto in data 1.° novembre 1872, approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione 5 detto mese, N. 1246. Mediante questo contratto fu alla Banca di Costruzioni medesima accollato l'appalto, pel prezzo convenuto à forfait di L. 12,750,000, della costruzione della detta strada ferrata, compresi anche gli studi tanto di massima che definitivi della linea e la compilazione di tutti i progetti che vi si riferiscono, le espropriazioni, movimenti di terra ecc., fatta solo eccezione delle deroghe contenute nelle Scritture d'appalto e del materiale d'armamento e di quello fisso e mobile nelle stazioni e case da guardiano, la cui messa in opera però rimaneva a tutto carico della Banca di Costruzioni.

Nel suddetto prezzo à forfait di L. 12,750,000 era compreso l'obbligo per parte della Banca appaltatrice di costruire la stazione internazionale di Pontebba quando questa si dovesse eseguire sul territorio Italiano, però fino al limite di spesa di L. 200,000, oltrepassato il quale l'eccedenza sarebbe a carico della Società dell'Alta Italia.

Viceversa, se la stazione internazionale di Pontebba dovesse essere eseguita sul territorio Austriaco, le L. 200,000 di cui sopra sarebbero detratte dal forfait di L. 12,750,000 a favore della Società dell'Alta Italia.

I sussidi e concorsi votati dalla Provincia e dai Comuni di Udine e ceduti dal Governo alla Concessionaria, e per la riscossione dei quali anche la Società dell'Alta Italia, come il Governo, non assumeva alcuna garanzia, dovevano andare ripartiti per metà fra l'appaltatrice e l'appaltante.

Però la metà spettante a quest'ultima veniva lasciata in premio alla prima, qualora fosse stato da essa rigorosamente mantenuto il termine di tempo di diciotto mesi per l'apertura del primo tronco Udine-Ospedaletto. Ed altri premi erano stabiliti a favore della Banca di Costruzioni, qualora tutta la linea fosse stata compiuta prima del termine fissato di tre anni.

Il pagamento del prezzo convenuto doveva essere eseguito dalla Società dell'Alta Italia in rate mensili e in proporzione dell'avanzamento dei lavori, debitamente constatati secondo il modo di valutazione e di verifiche precisato in contratto, facendosi questi pagamenti mensili dall'Alta Italia mediante emissione di mandati sulla Banca Generale di Roma, la quale, a constatazione di questa stipulazione, interveniva in contratto.

A garanzia dei patti convenuti, la Banca di Costruzioni depositava presso la Società dell'Alta Italia L. 30,000 di rendita Italiana consolidato 5 0/0, che le sarebbero state restituite dopo l'apertura al pubblico dell'intiera linea e dopo la finale collaudazione di tutti i tronchi.

In caso di disaccordi e contestazioni fra le parti contraenti, la soluzione della divergenza era rimessa ad un tribunale arbitrale.

---

(1) Colla Convenzione 5 aprile 1873 era stabilito che, in pendenza della ratifica per parte dell'Assemblea generale degli Azionisti dell'Alta Italia dell'esercizio del diritto di prelazione votato dal Consiglio d'Amministrazione, sarà mantenuto fermo il deposito di L. 50,000 di rendita Italiana fatto dalla Banca Generale a titolo di cauzione primordiale all'atto della sottoscrizione della Convenzione 6 maggio 1872, e che, qualora tale ratifica non fosse rilasciata pel giorno 31 maggio 1873, la Banca Generale di Roma sarebbe rimasta essa definitivamente Concessionaria.

La ratifica dell'Assemblea generale degli Azionisti dell'Alta Italia avendo avuto luogo il 29 aprile 1873, cadde da sè quest'ultima condizione risolutiva, ed il deposito delle L. 50,000 di rendita venne restituito a chi di ragione.

La Convenzione 5 aprile 1873 fu implicitamente approvata col R. Decreto 29 maggio successivo, N. 670, di cui alla *Nota 224*.

Digitized by Google

Le note vicende alle quali andò soggetto il lavoro della ferrovia Pontebbana, i ritardi avvenuti specialmente nella redazione dei progetti e nelle operazioni di espropriazioni, le continue sollecitazioni del Ministero e della Provincia e le condizioni economiche poco favorevoli della Banca di Costruzioni di Milano, indussero le due parti contraenti a devenire ad una rescissione del contratto di costruzione 1.° novembre 1872, rescissione che, approvata in massima dal Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia colla deliberazione 15 gennaio 1875, N. 185, venne poi tradotta in atto formale colla Convenzione 12 marzo successivo, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Banca di Costruzioni con deliberazione 1.° aprile 1875, N. 904, e da quello dell'Alta Italia con deliberazione 14 aprile 1875, N. 1181.

Mediante questa Convenzione:

a) il contratto stipulato colla Banca di Costruzioni il 1.° novembre 1872 per l'appalto della costruzione della linea della Pontebba viene dichiarato sciolto; la Società dell'Alta Italia assume in proprio le costruzioni e rileva la Banca di Costruzioni dai contratti stipulati coi subappaltatori, subentrando negli obblighi e diritti rispettivi.

Viceversa, la Banca di Costruzioni consegna alla Società dell'Alta Italia tutti i progetti di lavori ed altri atti riferentisi alla costruzione della linea;

b) la Società dell'Alta Italia si impegna di pagare alla Banca di Costruzioni:

1.° la somma di L. 152,799.73, a titolo di rimborso di spese per lavori effettuati, per provviste pagate agli appaltatori, espropri, imposte ecc.;

2.° altra somma di L. 550,000, come compenso a titolo di prestazioni e spese generali per studi e formazioni di progetti, impianti, spese di amministrazione, direzione e sorveglianza tanto sulla linea, quanto in Udine ed a Milano;

c) la Banca di Costruzioni risultando debitrice verso la Società dell'Alta Italia per somministrazioni fattele di materiali d'armamento per le linee Mantova-Cremona e Monza-Calolzio (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **32** *e* **35** *e Note relative*) per la somma complessiva capitale di L. 797,541.92, le somme di cui il precedente alinea *b* andranno a deconto di questo debito.

Le residue L. 94,742.19, mancanti a saldo, saranno dalla Banca di Costruzioni pagate alla Società dell'Alta Italia subito dopo la ratifica della Convenzione;

d) eseguito questo pagamento di saldo, la Società dell'Alta Italia restituirà alla Banca di Costruzioni la cauzione da questa versata a garanzia del contratto d'appalto 1.° novembre 1872.

Resta riservata fra le parti la questione degli interessi pel ritardo di somministrazioni di materiali da parte dell'Alta Italia, e sui pagamenti ritardati dalla Banca di Costruzioni nel corso di tali somministrazioni.

I patti di questa Convenzione essendo stati regolarmente adempiti da una parte e dall'altra, ogni vertenza in proposito rimase intieramente definita.

Ripresa dalla Società dell'Alta Italia la direzione dei lavori, essa, devenendo ad accordi coi subappaltatori o procedendo a nuovi appalti, è riuscita a dare un tale impulso alle opere, da potere nel giorno 16 novembre 1875 aprire all'esercizio i 30 chilometri di ferrovia tra Udine e Gemona Ospedaletto; per cui, non essendo ancora trascorso il termine fissato dall'art. 6 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 30 giugno 1872, N. 896, essa ha potuto chiedere il pagamento della garanzia chilometrica convenuta in quell'articolo, domanda sulla quale peraltro il Ministero non si è ancora pronunciato.

Oggidì i lavori della ferrovia Pontebbana (chilometri 68 da Udine al confine Italiano) trovansi nelle condizioni seguenti:

Digitized by Google

In esercizio da Udine a Gemona Ospedaletto	Chilometri	30
I progetti di costruzione pei rimanenti 38 tutti approvati.		
Entro il 1876 saranno certamente costrutti da Gemona Ospedaletto fino alla stazione di Piano di Portis (Tolmezzo).	»	10
E probabilmente da Piano di Portis a Resiutta altri	»	8
Fu recentemente appaltato un altro tronco da Resiutta verso Pontebba di	»	8
E si stanno preparando le pezze di appalto per gli altri . . . che sono quelli che presentano le maggiori difficoltà di esecuzione.	»	12
	Chilometri	68

Nella stazione di Udine furono eseguiti i lavori di ampliamento occorrenti per l'apertura del tronco Udine-Gemona Ospedaletto.

La strada della Pontebba fu altre volte un'importante via di comunicazione fra l'Italia e l'Austria. Momentaneamente abbandonata dopo la costruzione della linea da Vienna a Trieste, essa riprenderà importanza allorquando sarà in esercizio la nuova linea di strada ferrata, ed aprirà uno sbocco diretto fra la Carinzia e le provincie del Nord-ovest dell'Austria, da una parte, e Venezia e Trieste, dall'altra.

L'assicurarsi di questa linea evitava quindi per la Società il pericolo di una seria concorrenza (*Relazione all'Assemblea generale degli Azionisti 29 aprile 1873, pag. 38 e 39*).

(**224**) Seguendo l'esempio di quanto fu fatto dalla Società del Sud dell'Austria nel 1869 per procurarsi i fondi necessari alla costruzione delle ferrovie da Villach a Franzensfeste e da S. Peter a Fiume (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **27**) il Consiglio d'Amministrazione di Torino, d'accordo con quello di Vienna e co Comitato di Parigi, nello stesso momento in cui decideva che la Società dovesse far uso del diritto di prelazione ad essa spettante per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Udine-Pontebba, stabiliva pur anche che i fondi relativi dovessero essere procurati mediante un prestito speciale coperto da titoli da emettersi in Italia cogli interessi pagabili in carta, sotto deduzione dell'imposta sulla rendita, i quali titoli, oltre all'essere assicurati dai prodotti della strada, lo sarebbero poi doppiamente dalla garanzia accordata dal Governo colla Legge 30 giugno 1872, N. 896, tale da garantire in qualunque evento il reddito necessario per pagare al 7 per cento l'interesse di un capitale di 20 milioni, che corrispondeva al bisogno largamente calcolato pei lavori di costruzione della linea della Pontebba, provvedimento del materiale fisso e rotabile, e per gli interessi durante il periodo di costruzione.

Per conseguenza, nello stesso tempo in cui trattava colla Banca di Costruzioni di Milano l'appalto dell'opera, la Società conchiudeva colla Direzione della Banca Generale di Roma, da essa prescelta fra molti offerenti, una Convenzione stipulata con lettere contrattuali scambiate fra le due Direzioni, 3 e 5 novembre 1872, ed approvate dal Consiglio d'Amministrazione in quest'ultima data, nella quale Convenzione si stabiliva che la Società dell'Alta Italia avrebbe emessa una serie speciale di N. 56000 obbligazioni, il cui prodotto sarebbe erogato nelle spese di costruzione, armamento ecc. occorrenti per la linea Udine-Pontebba, ed i cui interessi ed ammortamento sarebbero garantiti dalla sovvenzione Governativa assegnata a quella linea e dai prodotti della medesima; che dette obbligazioni da L. 500 cadauna, fruttanti il 5 per cento all'anno con stacchi pagabili al 1.° gennaio ed al 1.° luglio in valuta legale Italiana, sarebbero soggette alla ritenuta per l'imposta di ricchezza mobile e per la tassa di circolazione; che la Banca Generale

Digitized by Google

di Roma acquistava le 56000 obbligazioni con godimento dal 1.° gennaio 1873, qualora fossero state consegnate avanti quest'epoca, al prezzo di L. 350 per cadauna obbligazione, ossia pel complessivo importo di L. 19,600,000 pagabili in biglietti della Banca Nazionale, riservando alla Società dell'Alta Italia una determinata compartecipazione sul prezzo reale di vendita, qualora questo avesse oltrepassato le L. 370 per obbligazione.

La Banca Generale si obbligava di fare il servizio dei pagamenti dovuti dall'Alta Italia alla Banca di Costruzioni di Milano per l'appalto del lavoro, di cui la precedente *Nota* **223**, sino alla concorrenza del forfait in L. 12,750,000, e si obbligava di pagare, come ha effettivamente pagato, all'Alta Italia nel giorno 25 dicembre 1872 le rimanenti L. 6,850,000.

Sarebbero poi conteggiati a vicendevole credito e debito, e secondo il tasso nella Convenzione fissato, gli interessi semestrali delle 56000 obbligazioni durante il periodo della costruzione e quelli sull'importo delle medesime, deduzione fatta dei pagamenti man mano eseguiti dalla Banca Generale.

Ma, mentre il Ministero dei Lavori Pubblici, con lettera 26 dicembre 1872, notificava alla Banca Generale di Roma nella sua qualità di primitiva Concessionaria della ferrovia Pontebbana, la deliberazione presa dall'Alta Italia di voler far uso, per la costruzione e l'esercizio di questa linea, del diritto di prelazione ad essa spettante, il Ministero di Agricoltura e Commercio dichiarava che non avrebbe autorizzato la nuova emissione di obbligazioni senza il previo assenso dell'Assemblea generale degli Azionisti.

Da ciò ne venne l'assoluta impossibilità nell'Alta Italia di soddisfare all'impegno preso verso la Banca Generale della consegna dei titoli prima del 1.° gennaio 1873; laonde, con Convenzione 5 aprile 1873, fu stabilito che, se al momento in cui sarebbesi effettuata la consegna delle obbligazioni si fosse verificata una diminuzione del corso della rendita al confronto del 31 dicembre 1872, in cui avrebbero dovuto consegnarsi le obbligazioni, si sarebbe fatta a favore della Banca Generale una congrua deduzione sul prezzo delle obbligazioni stesse.

L'approvazione dell'Assemblea Generale fu emessa in data del 29 aprile 1873, e nel 29 maggio successivo emanava un R. Decreto, N. 670, che autorizzava l'emissione delle 56000 obbligazioni speciali, prescrivendo che, per Decreto Ministeriale, fossero stabiliti il modulo e le modalità dell'emissione.

Ma, al momento in cui stavano per consegnarsi alla Banca Generale le obbligazioni già allestite e firmate, insorsero per parte del Ministero stesso nuove difficoltà quanto al modulo di tali obbligazioni, che fu definitivamente approvato soltanto con Decreto 4 ottobre 1873; per cui, avendosi dovuto procedere all'allestimento ed alla firma dei nuovi titoli, distruggendo quelli preventivamente preparati, non fu che tra il 29 novembre e il 13 dicembre 1873 che le 56000 obbligazioni Pontebbane poterono di fatto essere consegnate alla Banca Generale di Roma.

E siccome in questo periodo di tempo erasi verificato il caso previsto dalla Convenzione del 5 aprile, di un ribasso nel corso della rendita pubblica, così le due parti contraenti, con Atto di compromesso 15 novembre 1873 approvato dal Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia nella seduta 21 stesso mese, devennero d'accordo alla nomina del Comm. Achille Griffini, perchè, in qualità di arbitro unico, avesse a decidere sulla modificazione al prezzo di cessione alla Banca Generale delle 56000 obbligazioni, e fissare gli altri compensi dovuti alla Banca Generale stessa pel ritardo frapposto alla consegna di questi titoli, e per altri motivi.

Digitized by Google

Il Comm. GRIFFINI avendo con sentenza 12 marzo 1874 pronunziato il suo giudizio su tutti i quesiti che gli furono sottoposti, anche questa vertenza fu definitivamente risolta.

(**225**) Cuneo-Mondovì-Bastia e Mondovì Breo-Bastia. Con R. Decreto 20 maggio 1866, N. 2938, vista la domanda degli Ingegneri SAVERIO AVENATI ed ANDREA PEVERELLI di costruire a tutte loro spese, rischio e pericolo una strada ferrata da Cuneo a Bastia per Mondovì, in base al progetto di massima redatto dagli Ingegneri stessi in data 15 aprile 1866; visto l'art. 8 della Legge 14 maggio 1865, N. 2279, col quale il Governo del Re fu autorizzato ad accordare la concessione di detta linea, sotto l'osservanza del Capitolato d'oneri che regola la concessione della strada ferrata di Savona, modificato coll'art. 7 della Legge stessa, e mediante il sussidio di un milione da pagarsi dopo il compimento della linea,

venne approvata la Convenzione 18 maggio 1866 stipulata coi predetti Signori AVENATI E PEVERELLI, per la costruzione di questa linea.

La concessione era fatta sotto la riserva:

a) del diritto di prelazione spettante alla Società di Savona per il tronco Bastia-Mondovì;

b) che entro tre mesi dalla promulgazione del Decreto Reale fossero state emesse e rese esecutive le deliberazioni dei Comuni e dei Corpi morali ai quali fu dai Concessionari richiesto un sussidio di L. 850,000, e fosse stato sottoscritto un numero di azioni corrispondente ad un capitale di L. 1,675,000.

Era fatta facoltà ai Concessionari di costituire una Società anonima col capitale di L. 3,350,000, indipendentemente dal prodotto dei sussidi concessi dal Governo e Corpi morali, con facoltà di emettere obbligazioni sino alla concorrenza di L. 1,800,000.

Era confermato il sussidio del milione accordato col citato art. 8 della Legge 14 maggio 1865, ed era dichiarato che l'esercizio sarebbe stato assunto col correspettivo del 50 per cento di prodotto lordo dalla Società ferroviaria dell'Alta Italia, alla quale era stato imposto colla Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16**).

La condizione superiormente imposta per riunire il numero delle azioni prescritte non essendosi potuta verificare, sulla domanda dei Concessionari medesimi, la Convenzione precedente venne rescissa con R. Decreto 5 marzo 1868, N. 4290, e per conseguenza la concessione divenne caduca.

Posteriormente venne conchiusa col Comm. GARELLI, rappresentante la Città di Mondovì, la Convenzione 20 marzo 1873, approvata col R. Decreto 20 agosto successivo, N. 1575, di cui nel testo, colla quale si accordava la concessione pel solo tratto Mondovì Breo fino all'incontro della ferrovia di Savona.

In questa Convenzione essendo fatta facoltà al Concessionario di cedere la concessione alla Società delle ferrovie dell'Alta Italia, non era necessario riportare l'approvazione Governativa della cessione stessa, come fu dichiarato espressamente in caso analogo dal R. Ministero dei Lavori Pubblici alla Deputazione Provinciale di Verona con lettera 11 marzo 1876, N. 16401 (*Vedi Nota* **234**).

La concessione è fatta per anni 90 a decorrere dalla data del R. Decreto di approvazione, ed è esteso a questo tronco il termine stabilito dalla Convenzione del 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, per il riscatto delle linee della Società ferroviaria dell'Alta Italia.

È concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana di tutta la ferramenta, utensili e macchinismi necessari all'armamento della strada, nonchè per

Digitized by Google

la prima provvista per l' esercizio, in quanto tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad uguali condizioni di bontà e di prezzo.

Sono esenti dal diritto proporzionale di registro: l'Atto di concessione, quello eventuale di cessione e gli atti relativi all' acquisto, espropriazione ed occupazione temporanea dei terreni e stabili occorrenti alla costruzione della linea.

Questa linea, della lunghezza di otto chilometri, congiunge Mondovì, centro importante d'industria manifatturiera e di produzione agricola, colla linea Savona-Torino, e la combinazione intervenuta tra la Concessionaria e la Società dell' Alta Italia annulla l' obbligo imposto a quest' ultima dalla Convenzione del 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, di esercitare la linea Mondovì-Bastia al correspettivo del 50 per cento del prodotto lordo.

Il punto di congiunzione di questa linea colla linea Savona-Bra, lasciato indeterminato nell' Atto di concessione, fu fissato a quattro chilometri circa dopo la stazione di Carrù, e precisamente allo sbocco verso Savona della galleria del Carmine.

L'impresa di costruzione della linea fu affidata alla Società Italiana dei Lavori Pubblici colla medesima Convenzione del 10 settembre 1873.

(226) L' Alta Italia ha consegnato le 2800 obbligazioni, ma dal Municipio di Mondovì non sono state ancora pagate le 320,000 lire di cui sopra.

(227) Monza-Calolzio. Con R. Decreto 24 maggio 1866, N. 2939, in forza della facoltà concessa dall' articolo 6 lettera *f* della Legge 14 maggio 1865, N. 2279 (di fare, durante il biennio successivo alla pubblicazione di detta Legge, concessioni di ferrovie per Decreto Reale a favore dell' industria privata di quelle Provincie e Comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico Tesoro, sempre sotto l' osservanza delle condizioni generali stabilite dalla Legge organica sulle opere pubbliche, e per la durata non maggiore di anni 90, incoraggiandole colle esenzioni e franchigie già ammesse negli articoli 35, 50, 53, 54 e 55 del Capitolato d'oneri approvato per la ferrovia da Gallarate a Varese con Legge 11 agosto 1863), venne approvata la Convenzione 18 maggio 1866, stipulata fra il Ministro dei Lavori Pubblici Jacini ed i Signori Cav. Giuseppe Badoni Deputato al Parlamento, e Avv. Carlo Aureggi, mandatari della **Società anonima Briantea** in forza di mandato 6 novembre 1865, per la concessione della costruzione, a spese, rischio e pericolo della predetta Società anonima, di una strada ferrata da Monza a Calolzio, secondo il progetto di massima 26 dicembre 1863 redatto dagli Ingegneri Ernesto Bianchi e Giuseppe Crespi, colle modificazioni da introdursi in senso alle osservazioni fatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto emesso in adunanza 21 maggio 1864.

Tale concessione venne fatta sotto l' osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo 5.° della Legge 20 marzo 1865 e di quelle speciali contenute nel Capitolato di Gallarate-Varese (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **15**).

Nella suddetta Convenzione il Governo si riservava di interpellare a suo tempo la Società concessionaria delle ferrovie dell'Alta Italia perchè, a senso dell' obbligo portato dall' Atto 2 febbraio 1865 addizionale alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata con Legge 14 maggio 1865, N. 2279, avesse ad assumere l'esercizio della linea Monza-Calolzio col correspettivo del 50 per cento di prodotto lordo.

Coll'art. 19 § 2 della Legge 28 agosto 1870, N. 5858, il Governo del Re fu autorizzato ad accordare alla Società anonima Briantea, concessionaria della ferrovia da Monza a Calolzio, la somma di L. 400,000 a titolo di sussidio per le spese di

Digitized by Google

costruzione, da pagarsi ad opera ultimata ed a condizione che la strada venga regolarmente aperta all' esercizio entro un anno dalla pubblicazione della Legge.

Con successivo R. Decreto 14 ottobre 1873, N. 750, viste le deliberazioni prese nelle Assemblee generali del 29 dicembre 1871 e 6 agosto 1872 per modificazioni dello Statuto e per l'emissione di 3500 obbligazioni da L. 500 l'una, si modificò lo Statuto della Società anonima Briantea in questo senso:

« Il capitale sociale è fissato in 2,500,000 lire ed è composto di 5000 azioni « da L. 500 l'una.

« Il fondo di costruzione potrà essere aumentato di altre 2,500,000 lire con « obbligazioni da emettersi, salva l'approvazione Governativa.

« La Società è autorizzata fin d'ora ad emettere N. 3500 obbligazioni al valore « nominale di L. 500 ciascuna, fruttanti l'interesse annuo del 3 per cento. »

Essendo andate deserte le proposte fatte dalla Società Briantea per cessione all'Alta Italia della proprietà della linea, si devenne alla Convenzione 17 dicembre 1873, approvata dal Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia con deliberazione 6 gennaio 1874, N. 36, mediante la quale la Società dell'Alta Italia assume l'esercizio e la manutenzione della linea una volta che questa sia collaudata, ad eccezione dei danni arrecati da cause straordinarie e di forza maggiore, nonchè le spese per il primo ampliamento della stazione di Calolzio, restando quelle di ampliazione dell'area e dei fabbricati delle stazioni intermedie a carico della Concessionaria, la quale per l' uso promiscuo della stazione di Monza ha pagato la somma di L. 95,000, così determinata successivamente con sentenza arbitrale 20 ottobre 1874.

Il correspettivo per l' esercizio trovasi indicato a *pag. 283.*

La Società dell'Alta Italia essendosi prestata alla fornitura e posa in opera dell' armamento, il credito relativo venne liquidato colla Convenzione stipulata il 12 marzo 1875 colla Banca di Costruzioni di Milano (*Vedi Nota* **223**).

Il collaudo e la consegna definitiva della linea ebbero luogo con Processo Verbale del 2 settembre 1874.

La sede della Società trovasi in Milano, via Cusani, 13, e la sua rappresentanza è composta dei Signori:

Villa Pernice Comm. Angelo,	Presidente,
Borromeo Conte Emilio,	Vicepresidente,
Aureggi Avv. Carlo,	Consigliere d'Amministrazione,
Brambilla Cav. Pietro,	id.
Cavaiani Cav. Francesco,	id.
Cornaggia Medici March. Carlo,	id.
Decio Cav. Innocente,	id.
Garavaglia Costantino,	id.
Gargantini Cav. Antonio,	id.
Molinari Avv. Andrea,	id.
Parravicini Ing. Nob. Guido,	id.
Resinelli Dott. Cav. Giuseppe,	id.
De Gasperi Adolfo,	Segretario Contabile.

(**228**) Vienna-Pottendorf-Neustadt. Le linee componenti la rete della Società della strada ferrata Vienna-Pottendorf-Neustadt sono le seguenti:

a) una ferrovia da Wiener Neustadt, stazione della linea da Vienna a Trieste, con diramazione a Grammat Neusiedl, stazione della linea da Vienna a Neu Szöny, per Ebenfurth, Pottendorf e Unter Waltersdorf, con diramazione da Ebenfurth a Neufeld, stata concessa con Decisione Imperiale 23 agosto 1869;

Digitized by Google

b) una ferrovia da Vienna (Meidling) al confine Austro-Ungherese per Inzersdorf e Pottendorf, stata concessa con Decisione Imperiale in data 10 settembre 1872.

Con Decisione del Ministero dell'Interno in data 10 aprile 1873 queste due strade furono riunite in una sola impresa, e venne autorizzata l'istituzione di una Società per azioni sotto la ragione sociale: **Società della strada ferrata Vienna-Pottendorf-Neustadt**, avente la sua sede in Vienna.

Il tronco da Pottendorf al confine Ungherese non fu ancora costrutto, ed è escluso dal Contratto di appalto.

Nell'Assemblea generale straordinaria del 12 luglio 1871 era stata approvata una Convenzione colla quale la Società del Sud dell'Austria assumeva l'esercizio della linea da Wiener Neustadt a Grammat Neusiedl, e, in quella del 29 aprile 1873, un'altra Convenzione colla quale la Società stessa assumeva l'esercizio delle linee suddette e di quella da Vienna a Pottendorf, riunite sotto il titolo di **Società della ferrovia da Vienna a Pottendorf**, costrutte dal Bank-Verein di Vienna, con materiale rotabile da questo somministrato, e lasciando a carico della Società proprietaria tutti gli ulteriori lavori a conto capitale.

Il correspettivo per l'esercizio di questa linea è riferito a *pag. 287*.

(229) Questa Convenzione non essendo stata ancora presentata al Parlamento, non è in vigore, e sussiste quindi sempre il contratto 27 aprile 1867, approvato dal Consiglio colle deliberazioni 19 febbraio e 6 marzo 1867, mediante il quale la Società dell'Alta Italia dava in affitto ai fratelli Mangili per anni 12, cioè dal 1.° maggio 1867 al 30 aprile 1879, pel correspettivo che trovasi riferito a *pag. 285*, il servizio di navigazione sul Lago Maggiore.

I motivi che avevano consigliato la Società dell'Alta Italia a devenire a questo contratto di cessione trovansi riferiti nella Relazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 31 maggio 1875.

(230) Linea Legnago-Rovigo-Adria. Colla Convenzione 6 aprile 1873, approvata con R. Decreto 15 settembre 1873, N. 1655, ed annesso Capitolato, il Governo del Re, vista la rinunzia al diritto di prelazione fatta dalla Società dell'Alta Italia con deliberazione del suo Consiglio d'Amministrazione 6 maggio detto anno:

a) concede alla Provincia di Rovigo, rappresentata dalla Deputazione Provinciale, e per essa dal suo legale mandatario, Cav. Francesco Dott. De Rossi, per la durata di anni 90 a decorrere dalla data della Legge o del Decreto Reale che approverà la concessione, con facoltà di cederla all'Alta Italia, la costruzione, a tutte sue spese, rischio e pericolo, e l'esercizio di due rami di ferrovia: da Rovigo a Legnago, secondo il progetto di massima dell'Ingegnere Bassi, già esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici col voto 3 ottobre 1873; e da Rovigo ad Adria, secondo il progetto dell'Ingegnere Sfriso, pure esaminato dal Consiglio Superiore con voto 18 maggio 1872, salve le eventuali varianti;

b) accorda pei suddetti due rami di ferrovia un sussidio annuo chilometrico di L. 1,000, il quale decorrerà dall'apertura all'esercizio di entrambi e continuerà per il periodo d'anni occorrente alla Provincia per estinguere il debito da essa incontrato per l'esecuzione dei lavori, periodo che in qualunque caso non dovrà eccedere gli anni trentacinque.

La Concessionaria dovrà prendere colla Società dell'Alta Italia gli opportuni concerti per i lavori che, a cura e spese della Concessionaria stessa, dovranno essere fatti nella stazione di Rovigo per adattarla ad un comodo e regolare servizio per

Digitized by Google

l'uso comune della stazione medesima. Qualora insorgessero questioni in proposito, provvederà il Ministero d'ufficio.

Pel tratto della ferrovia compreso nella zona della servitù militare della piazza di Legnago, dovranno essere osservate le prescrizioni che verranno date in proposito dal Ministero della Guerra.

Diritto di riscatto nel Governo dal 4 gennaio 1894.

Introduzione in franchigia dall'estero del materiale d'armamento e delle macchine, ferramenta ecc. per l'armamento delle linee e per la prima provvista per l'esercizio, in quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo.

Sono esenti dal diritto proporzionale di registro e soggetti al solo diritto fisso di Lire una:

1.° L'Atto di concessione fatto dal Governo alla Provincia;

2.° L'Atto con cui la Provincia stessa cedesse l'avuta concessione ad una Società;

3.° Il Contratto con cui la Provincia di Rovigo stipulasse un mutuo nel solo scopo della costruzione della ferrovia.

Facoltà nell'Alta Italia, qualora divenisse Concessionaria, di mutare il materiale nuovo di armamento con altro da ricavarsi dalle sue linee in esercizio.

L'armamento di questa linea è già cominciato, ed essa potrà essere aperta all'esercizio nell'autunno prossimo.

(231) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.i* **11, 16** *e Note relative.*

(232) Treviglio-Rovato. Con lettera 9 gennaio 1873, il R. Ministero dei Lavori Pubblici diffidava la Società a devenire alla costruzione della linea diretta Treviglio-Coccaglio, essendosi raggiunto, ed anzi oltrepassato, per la linea Milano-Bergamo-Peschiera il prodotto lordo di L. 35,000 per chilometro fissato colla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **16**) (1).

La Società dispose immediatamente gli studi per la compilazione del progetto che essa fu in grado di presentare al Ministero ancora nel successivo giugno, ma il tracciato della linea diede luogo a molte opposizioni ed a complicate corrispondenze.

Da una parte, la linea diretta tra i due punti di Treviglio e di Coccaglio, che era l'unica cui la Società in forza della sua Convenzione si trovava obbligata di dare esecuzione, non soddisfaceva alcuno dei grossi centri di popolazione situati su quella ricca zona, i quali tutti si trovavano per tal modo dalla ferrovia abbandonati. D'altro canto, l'avvicinare la linea piuttosto all'uno che all'altro di detti centri era cagione di reclami per parte degli interessati degli altri paesi che, per questo spostamento, venivano ad essere allontanati dalla linea ferroviaria. Oltredichè la Società dell'Alta Italia non poteva essere obbligata ad eseguire una deviazione più lunga e conseguentemente più costosa senza corrispondente compenso.

Dopo molti studi e molti tentativi fatti per conciliare i differenti interessi, con lettera 10 aprile 1875, N. 24268, il Ministero dei Lavori Pubblici si è finalmente mostrato disposto ad accogliere un nuovo progetto della Società, che tendeva ad avvicinare la ferrovia ai grossi paesi di Romano, Calcio e Chiari, riportando la stazione di Treviglio nel sito in cui originariamente si trovava prima che fosse ideata la diramazione di Bergamo, e facendo, per considerazioni tecniche, seguire l'allacciamento di questa nuova linea coll'arteria principale Bergamo-Brescia, non

(1) Nel 1869 L. 36,620 — 1870 L. 36,117 — 1871 L. 40,138 — 1872 L. 44,079 — 1873 L. 49,352 — 1874 L. 53,128.

Digitized by Google

più a Coccaglio, ma a due chilometri circa più in sotto e sul territorio di Rovato.

Questo progetto rendeva necessaria la costruzione in più di 1400 metri di strada nuova, oltre a 3300 metri di raccordamenti delle linee Treviglio-Bergamo, Treviglio-Cremona colla nuova stazione di Treviglio; e finalmente l'erezione affatto a nuovo di questa stazione, che importava essa sola una spesa non minore di L. 500,000.

Ma la Società preferiva questa combinazione pel maggior movimento che sarebbe affluito sulla linea dall'avvicinamento dei sunnominati paesi, e d'altronde faceva conto del concorso che i Comuni di Calcio, Romano e Chiari avevano votato.

Siccome però, a parere del Ministero dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato, da esso consultato, l'abbandono delle attuali stazioni di Treviglio e di Coccaglio, e più specialmente il raccordamento della nuova colla esistente ferrovia nelle vicinanze di Rovato fuori del territorio di Coccaglio, non poteva ritenersi nelle facoltà del potere esecutivo di fronte al disposto dalle Convenzioni e dai Capitolati di concessione approvati per Legge, così il Ministro propose, e la Società accettò, di devenire alla stipulazione di apposita Convenzione da sottoporsi al Parlamento onde ottenere dal potere legislativo la modificazione delle disposizioni precedenti relative al tracciato della linea.

Allorquando il Governo diffidò la Società alla costruzione della linea diretta Treviglio-Coccaglio, le Rappresentanze elettive della città, del commercio e della provincia di Bergamo sollevarono una pretesa perchè fosse costrutta una linea da Bergamo a Monza all'appoggio di una Convenzione 19 settembre 1856, la cui validità fu oppugnata dalla Società, non essendo quella Convenzione stata mai approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società, di cui era fatta in essa espressa riserva, nè dall'Assemblea generale degli Azionisti. Su questo punto pende attualmente lite dinanzi il R. Tribunale Civile di Bergamo.

(233) La questione dell'allacciamento delle diramazioni di Bergamo e Cremona alla linea principale, congiunta all'altra dell'ubicazione della nuova stazione di Treviglio, ha sollevate molte difficoltà ed ha dato luogo a molti studi e progetti, nè può dirsi ancora intieramente risolta.

Era difficilissimo combinare che i treni di Bergamo e di Cremona entrassero nella stazione di Treviglio senza regresso, ed in pari tempo che questa stazione non fosse troppo distante dalla città di Treviglio, nè collocata in posizione incomoda riguardo ad essa.

La Società dell'Alta Italia suggerì l'idea di mantenere la stazione di Treviglio, e per conseguenza le diramazioni di Bergamo e di Cremona nel sito dove esistono attualmente, allacciandosi alla nuova linea Treviglio-Rovato mediante una ferrovia di circonvallazione a nord e ad est di Treviglio, che avrebbe prolungato il percorso dell'intiera linea di soli 730 metri; ed osservava che, quantunque in seguito alle stipulazioni di Basilea, la Società non abbia più un diretto interesse per ciò che riguarda i lavori di costruzione di questa linea, pure era suo dovere di richiamare l'attenzione del Ministero sull'importante economia che si avrebbe con questa variante, risparmiando la costruzione della stazione nuova e dei binari di raccordamento per una somma totale non minore di L. 800,000.

Ma il Ministero dei Lavori Pubblici, con lettera 19 maggio p. p., N. 35063, ha fatto osservare che con ciò si violerebbe la Legge del 6 luglio 1875, che stabilisce che la nuova linea debba partire « dal rettilineo che precede la grande « curva di accesso all'attuale stazione di Treviglio; » per cui è da ritenersi che la stazione di Treviglio sarà collocata nel sito indicato dal Ministero dei

Digitized by Google

Lavori Pubblici colla lettera 11 aprile p. p., N. 25073, cioè a circa metri 500 dalla città, con diramazione diretta verso Cremona e con un regresso sulla linea di Bergamo, locchè, osserva il Ministero, non sarebbe un grave inconveniente « perchè, « dovendosi per la maggior parte dei treni avere in Treviglio la coincidenza con « Cremona, qualunque disposizione si dia alla stazione di Treviglio, i treni da e « per Bergamo dovranno sempre andare soggetti ad una ricomposizione la quale « fa sparire la brevissima perdita di tempo che può essere dal regresso cagionata. »

(234) Verona-Dossobuono-Legnago. Con lettera 11 marzo 1876, N. 16401, alla Deputazione Provinciale di Verona, il R. Ministero dei Lavori Pubblici ha dichiarato che, non avendo la Provincia, col cedere alla Società delle strade ferrate dell' Alta Italia la concessione della ferrovia da Verona a Legnago, fatto altro che usare della facoltà accordatale dall' art. 3 della Convenzione del 22 febbraio 1874, non è il caso di impartire alcuna approvazione per la cessione medesima, che però sta bene che la Deputazione Provinciale abbia fatto conoscere al R. Ministero, affinchè questo potesse prenderne atto.

Fino dall'anno 1865, come risulta dalla Relazione all'Assemblea generale del 16 maggio di quell'anno, erano state intavolate delle trattative col Governo Austriaco, il quale avea chiesto che la Società si incaricasse di una piccola diramazione che unisse la piazza forte di Legnago colla linea principale Milano-Venezia, presso la stazione di Lonigo, mediante una garanzia speciale. Ma queste trattative non ebbero seguito attesa l'avvenuta separazione del Veneto dall'Impero.

Colla Convenzione 22 febbraio 1874, approvata col R. Decreto 16 aprile, N. 1932, ed annesso Capitolato, il Governo del Re, visto l'abbandono del diritto di prelazione fatto dalla Società dell'Alta Italia con deliberazione del suo Consiglio d'Amministrazione 18 marzo 1874:

concede alla Provincia di Verona, per anni 90 a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della Concessione medesima, la costruzione a tutte sue spese, rischio e pericolo, e l'esercizio di una strada ferrata da Verona a Legnago, secondo i progetti degli Ingegneri Messedaglia e Da Lisca in data 20 dicembre 1870 e 2 aprile 1873, e con facoltà di cederla all'Alta Italia, la quale ferrovia, partendo dalla stazione di Verona P. N., vada sino a Dossobuono (linea Verona-Mantova, di proprietà dell'Alta Italia) con binario indipendente, e quindi, toccando Vigasio, Isola della Scala, Bovolone e Cerea, metta capo a Legnago;

accorda per la concessione di questa linea, valendosi della facoltà concessagli dalla succitata Legge 25 giugno 1873, un sussidio annuo di L. 1,000 per chilometro per la durata di 35 anni decorrendi dall'apertura all' esercizio dei singoli tronchi di detta ferrovia, nonchè, per lo stesso periodo di tempo, altro sussidio annuo di L. 6,200, corrispondente al risparmio delle spese di manutenzione del tratto della strada nazionale da Legnago a Cerea pel passaggio del tronco stesso alla Provincia, i quali sussidi, per le stipulazioni della Convenzione 30 agosto 1875, rimangono ad esclusivo beneficio della Provincia concessionaria.

Qualora avesse luogo la cessione della concessione alla Società dell'Alta Italia, questa avrà facoltà di mutare il materiale nuovo di armamento della presente linea con altro da ricavarsi da altre linee di essa Società, ora in esercizio, impiegando il materiale nuovo su quelle dalle quali sarà stato tolto l'usato.

Se una tale cessione non si verificasse, la Provincia concessionaria dovrà prendere colla Società dell'Alta Italia gli opportuni concerti per l'uso comune della stazione di Verona sulla linea Verona-Mantova e per l'eseguimento dei lavori che dovranno essere fatti in detta stazione per adattarla ad un comodo e regolare servizio.

Digitized by Google

Con autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici potrà essere aperto all'esercizio il tronco da Dossobuono a Legnago, anche prima che sia costrutto quello con binario indipendente da Verona a Dossobuono.

Pel tratto della ferrata presso Legnago che s'introduce nella zona delle fortificazioni militari, dovrà il Concessionario riportare l'approvazione del Ministero della Guerra.

È concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana delle rotaie ed altri ferri necessari all'armamento della strada, nonchè delle macchine, vetture ecc., per la prima provvista necessaria alla costruzione ed all'esercizio della strada, nella quantità e qualità indicate nella tabella annessa al relativo Capitolato, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo.

Saranno esenti da tassa proporzionale di registro:

1.° l'Atto di concessione fatto dal Governo e l'Atto ed il Contratto con cui la Provincia di Verona cedesse ad altri la concessione ottenuta;

2.° il Contratto relativo alla stipulazione del mutuo allo scopo della costruzione della ferrovia;

3.° gli Atti relativi all'acquisto ed alla espropriazione dei terreni ed altri stabili per la costruzione stessa.

Sono eseguite le espropriazioni, ed i lavori procedono regolarmente.

Le due ferrovie Verona-Legnago e Legnago-Rovigo-Adria, alla quale ultima si riferisce la Convenzione 19 giugno 1875 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **38** *e Nota* **230**), servono una zona di una fertilità senza pari che trovavasi fino ad ora completamente isolata dalla rete dell'Alta Italia dai due fiumi che la racchiudono, ed i cui prodotti spediti per acqua sfuggivano intieramente al traffico della medesima (*Relazione all'Assemblea generale straordinaria del 29 aprile 1873, pag. 40*).

Il sistema adottato che i Concessionari cedano alla Società la concessione verso il correspettivo della fornitura e della posa dell'armamento, restando a loro carico ed a capitale perduto la spesa di costruzione (cioè: espropriazioni, movimenti di terra ed accessori, manufatti, fabbricati delle stazioni e dipendenze, case cantoniere, inghiaiamento delle strade d'accesso e dei piazzali esterni delle stazioni stesse, passaggi a livello e cavalcavia, fornitura in opera delle siepi vive e limitazione delle proprietà ferroviarie), nonchè la manutenzione del corpo stradale, opere d'arte ed accessori fino a sei mesi dopo il giorno dell'apertura all'esercizio, è il sistema più semplice e nello stesso tempo riconosciuto di maggiore equità reciproca; mentre dall'un canto le Provincie concessionarie, desiderose di possedere la strada, ed a cui beneficio rimangono i sussidi Governativi, conoscono il sacrifizio cui devono sobbarcarsi più determinatamente di quello che sia sottostando alle variazioni del corso delle obbligazioni; e d'altra parte anche la Società concessionaria è a maggior portata di precisare a priori la spesa che deve sostenere per diventare proprietaria assoluta della linea.

Infatti, la spesa d'armamento della linea Legnago-Rovigo-Adria sarà di 3,180,000 lire, e quella della linea Verona-Dossobuono-Legnago di L. 1,700,000, ossia in complesso L. 4,880,000, che, ripartite per 110 chilometri, corrispondono a L. 44,500 per chilometro.

(235) Oltre alle linee sopra indicate, state concesse alla Società o delle quali le fu imposto od ha essa assunto volontariamente l'esercizio, erano in corso trattative al medesimo scopo coi Concessionari della linea Palazzolo-Paratico al Lago d'Iseo.

Digitized by Google

Questa ferrovia, della lunghezza di chilometri nove, che si stacca dalla stazione di Palazzolo sulla linea Bergamo-Brescia e fa capo a Paratico presso il Lago di Iseo, è stata concessa ai Signori Luigi Cicogna, Angelo Mazzucchelli, e G. A. Gregorini, Deputato al Parlamento, col R. Decreto 28 agosto 1873, N. 1580, col quale fu approvata la Convenzione 27 precedente, e che divenne esecutorio in virtù della deliberazione 6 gennaio 1874, N. 18, colla quale il Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia dichiarò di rinunziare al diritto di prelazione alla Società stessa spettante.

Le condizioni principali della concessione sono le seguenti:

Durata della concessione anni 90 a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione, con facoltà nel Governo di riscatto dopo 20 anni.

Facoltà ai Concessionari di cedere la concessione ai medesimi patti tanto ad una Società anonima da costituirsi, quanto ad altra Società già costituita, sotto riserva dell'approvazione del Governo, come pure di cedere il solo esercizio alla Società delle strade ferrate dell'Alta Italia o ad un' altra Società, sempre previa l'approvazione Governativa.

Obbligo nei Concessionari di prendere colla Società dell'Alta Italia gli opportuni concerti per stabilire le condizioni dell'uso comune della stazione di Palazzolo e per adattarla ad un comodo e regolare servizio.

Introduzione dall'estero in franchigia doganale di una determinata quantità di rotaie ed altri ferri necessari all' armamento della strada, nonchè delle macchine locomotive ecc. per la prima provvista necessaria all' esercizio, in quanto tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad uguali condizioni di bontà e di prezzo.

Esenzione dal diritto proporzionale e di registro di alcuni determinati Atti.

La Società dell'Alta Italia s'incaricava dell'esercizio con materiale proprio e della manutenzione ordinaria di questa linea, verso il correspettivo del 50 per cento del prodotto lordo, con un minimo garantito di L. 6,000 al chilometro.

La relativa Convenzione stava per essere trasmessa al Comitato di Parigi per essere sottoposta all'Assemblea generale degli Azionisti, allorchè intervenne la Convenzione di Basilea 17 novembre 1875, in presenza della quale il Consiglio decise di rassegnare, invece, tutta la pratica al Ministero dei Lavori Pubblici per quelle deliberazioni che esso trovasse del caso.

L'Alta Italia ha però somministrato ai Concessionari il materiale d' armamento necessario fino alla concorrenza di L. 123,238.60, e la strada sarà quanto prima pronta per essere aperta all'esercizio.

Crediamo che non saranno qui fuor di proposito alcune indicazioni sommarie sopra diverse trattative iniziate dalla Società, o colla Società, dal 1856 al 17 novembre 1875, sebbene per differenti motivi queste non sieno riuscite a risultato.

1.° Nella seduta 30 marzo 1858 il Consiglio d'Amministrazione di Vienna ha unanimemente approvato un progetto di Contratto, redatto fra il Signor P. Talabot, a nome della Società, ed i principali possessori di azioni della Società della strada ferrata Maria Antonia, da Pistoia a Firenze, della lunghezza di circa 34 chilometri, per l'acquisto di quella linea, mediante 20800 obbligazioni della Società Lombarda a 275 franchi di versamento, fruttanti 15 franchi d'interesse e rimborsabili con estrazione a sorte nel termine di 90 anni in ragione di franchi 500 ciascuna.

Scopo di questa combinazione era quello di assicurare alla strada dell'Appennino una testa di linea molto più importante di Pistoia; e, quantunque a quell'epoca la rendita lorda del tratto Pistoia-Firenze non superasse i 12,000 franchi

Digitized by Google

per chilometro e che la spesa d'acquisto e di riordinamento della linea rendesse necessario di dover calcolare sopra un introito di 25,000 franchi per chilometro, pure, considerata la sua importanza e facendo affidamento sullo sviluppo dei suoi prodotti allorquando essa avesse fatto parte integrante della grande rete delle strade ferrate Italiane, l'Assemblea generale degli Azionisti del 17 maggio 1858 approvò il progetto del Consiglio d'Amministrazione. Ma, essendosi sollevate delle difficoltà nel seno della Società Maria Antonia, alle quali il Consiglio di Amministrazione di Vienna ha giudicato di dover rimanere interamente estraneo, dichiarando però nella seduta 3 luglio 1858 che « esso restava in « parola ancora sei mesi onde dar tempo ad appianare gli ostacoli, ritenuto che « entro questo termine siasi riportata anche l'approvazione del Governo Toscano, « e sieno soddisfatte tutte le condizioni del contratto; »

e visto, come risulta dal processo verbale dell'altra seduta 2 settembre 1858, che questi ostacoli non hanno potuto essere superati, ad onta dei buoni uffici interposti, sopra domanda del Ministero del Commercio Austriaco a S. E. il Sig. Ministro degli Affari Esteri mediante l'incaricato d'affari Austriaco alla Corte di Toscana, le negoziazioni furono abbandonate.

2.° Mancata questa combinazione, venne presentato al Consiglio d'Amministrazione di Vienna un altro progetto, consistente in un'alleanza tra la Società Leopolda Toscana (Firenze-Livorno per Empoli) e la Società Lombardo-Veneta e dell'Italia Centrale, in virtù della quale le due Società si sarebbero messe insieme per acquistare le strade ferrate Toscane da Lucca a Pisa, da Firenze a Pistoia ed altre possibilmente, le quali sarebbero unite alla ferrovia Leopolda in modo da riunire in una stessa Società la più gran parte e, potendo, tutte le linee Toscane.

Il pagamento delle linee ricomperate si farebbe, per quanto possibile, in obbligazioni della nuova Società della rete Toscana, garantite dalla Società Lombardo-Veneta od, in quanto fosse possibile di ottenerlo, dal Governo Toscano o da quello Austriaco.

I prodotti netti dell'esercizio dovevano essere adoperati:

a) a pagare il 5 per cento, ossia L. 25 Toscane alle azioni della nuova Società, di lire Toscane 500 l'una, contro le quali sarebbero cambiate le azioni della preesistente Compagnia Leopolda;

b) al servizio degli interessi ed all'ammortamento delle obbligazioni emesse per l'acquisto e l'esecuzione delle linee: ed, in caso di insufficienza, doveva supplire la Società Lombardo-Veneta mediante anticipazione in conto corrente, fruttante l'interesse del 5 per cento.

Il Consiglio d'Amministrazione della nuova Società sarebbe stato composto di dodici membri residenti in Toscana, scelti, per metà dal Consiglio d'Amministrazione della Società Lombardo-Veneta, e, per l'altra metà, da quello della Leopolda.

Comunicato questo progetto ai singoli Signori Amministatori, il Consiglio di Amministrazione di Vienna, nella seduta 25 ottobre 1858, decise a maggiorità di voti « di non accettare la Convenzione alle condizioni proposte; ma che però « si debba prevenire la Direzione della strada ferrata Leopolda per telegrafo » (in quanto che l'Assemblea generale della Leopolda doveva aver luogo il successivo giorno 26 ottobre) « che il Consiglio non sarà lontano dall'entrare in negozia- « zioni con essa onde stabilire le basi di un accordo circa la rete delle strade « ferrate Toscane. »

Non consta di altre proposte fatte dalla Società Leopolda.

Digitized by Google

3.° Alla *Nota* **186** sono esposti i motivi pei quali la linea da Pavia a Voghera, per la cui costruzione ed esercizio il Comm. PALEOCAPA, Presidente del Consiglio d'Amministrazione di Torino, aveva fatto studi e proposte, si trovò inaspettatamente compresa nella rete delle ferrovie Meridionali, della quale, colla Legge 21 agosto 1862, N. 763, e con successivo R. Decreto 28 agosto detto anno, N. 804, fu accordata la concessione al Conte PIETRO BASTOGI, e per esso alla Società Italiana per le strade ferrate Meridionali.

Non resta quindi nella nota presente che di indicare il complessivo progetto che, sotto il titolo di **preliminari di Convenzione**, era stato dal Comm. PALEOCAPA presentato al Ministro DEPRETIS con lettera 1.° maggio 1862, N. 268, cioè:

a) concessione alla Società della Lombardia e dell' Italia Centrale del tronco di strada ferrata da Pavia a Voghera, senza alcuna garanzia nè sussidio alcuno per parte del Governo, neppure per la costruzione dei ponti provvisorio e stabile sul Po;

b) concessione alla Società stessa della strada ferrata Brescia-Cremona-Codogno-Pavia colla garanzia assicurata dalla Legge 21 luglio 1861, N. 141, di lire 25,000 per chilometro (che però colla Legge 21 agosto 1862, N. 763, fu ridotta a sole L. 20,000 al chilometro), escluso il tronco da Olmeneta a Cremona, perchè comune alle due linee Brescia-Cremona, Cremona-Treviglio, ma che la Società si obbliga di costruire a due binari;

c) obbligo che assume la Società di esercitare la strada ferrata da Torreberetti a Pavia agli stessi patti inerenti all' Amministrazione dello Stato, in forza della Legge 16 ottobre 1859, N. 3726;

d) svincolo dall' obbligo imposto alla Società colla Convenzione 25 giugno 1860 di costruire la linea Gallarate-Sesto Calende, autorizzando la Società stessa a sostituirvi invece la linea Gallarate-Varese-Laveno, e ciò nel caso che, compiuti gli esami prescritti dalla Camera dei Deputati nella seduta del 15 marzo 1862, il Signor Ministro riconosca la preferenza da darsi alla seconda sulla prima di dette linee.

La concessione di questa nuova linea sarebbe retta dagli stessi patti imposti colla Convenzione 25 giugno 1860, approvata colla Legge 8 luglio successivo, N. 4241, per quella cui viene sostituita, e la garanzia del Governo sul totale capitale impiegato non avrebbe mai potuto eccedere quella che avrebbe dovuto accordarsi nella supposizione che si fosse eseguita la linea Gallarate-Sesto Calende e che la Società avesse voluto prolungarla sino ad un porto sul Lago Maggiore ridotto comodo e sicuro.

Le combinazioni sub *a*) e *c*) non ebbero seguito per essere state agglomerate alla concessione delle Meridionali, come sopra si è detto; per la linea Brescia-Cremona-Pavia la Società stessa rinunciò al diritto di prelazione colla Nota 11 aprile 1864, e la sostituzione della linea Gallarate-Varese-Laveno a quella di Gallarate-Sesto Calende non fu accolta dal Signor Ministro; per cui la Società nel successivo settembre 1873 diede mano alla costruzione della linea Gallarate-Sesto Calende.

4.° Allorquando stava per essere aperta all'esercizio la linea Bologna-Ancona, costrutta dalla Società delle ferrovie Romane, che in allora ne era concessionaria, venne fatta proposta alla Società della Lombardia e dell' Italia Centrale di assumerne in appalto l' esercizio sulle basi di un progetto di contratto stipulato di accordo fra le Direzioni delle due Società.

Questo progetto fu esaminato da una Commissione del Consiglio, il quale, nella seduta 2 luglio 1861, in seguito ad un' osservazione preliminare della Commis-

Digitized by Google

sione stessa, considerando l'importanza di questa linea che serve di congiunzione tra la Lombardia, l'Italia Centrale e le provincie Meridionali del Regno, e che, toccando il porto di Ancona, diveniva la prima comunicazione diretta tra l'Adriatico ed il Mediterraneo; e considerando che, conchiuso un contratto d'esercizio e tolta così da ogni imbarazzo la Società delle Romane, sarebbe assai più difficile un altro giorno di devenire all'acquisto di essa linea, sospese di occuparsi del progetto di Convenzione per l'esercizio, e propose al Comitato di Parigi di aprire immediatamente delle trattative per l'acquisto definitivo di quella linea a prezzo da determinarsi sulla base del prodotto netto che si sarebbe ottenuto dopo un dato numero di anni, durante i quali la Società eserciterebbe la linea a patti reciprocamente convenienti.

Ma queste trattative non avendo potuto riuscire ad effetto, il Consiglio, nella successiva seduta del 16 luglio 1861, « senza recedere dall'opinione emessa circa « alla preferenza che sarebbe da darsi all'acquisto definitivo della linea e pel « solo caso che questo non si possa combinare in tempo per l'apertura della « strada, decise ad unanimità di aderire ad una Convenzione pel solo esercizio, « a condizione però:

« *a*) che il contratto non abbia ad avere una durata minore di anni otto;

« *b*) che la Convenzione da stipularsi dal Comitato di Parigi si discosti il « meno possibile dal progetto redatto dalla Commissione nominata dal Consiglio. »

Le condizioni poste dal Consiglio non essendo state accettate dalla Società delle ferrovie Romane, la combinazione non ebbe seguito ulteriore, e le due Società devennero invece ad una Convenzione in data 10 agosto 1861, approvata dal Consiglio di Amministrazione nella successiva seduta del 20 agosto per l'uso comune della stazione di Bologna.

5.° Nel dicembre 1871 il Comitato promotore di una ferrovia da Padova a Bassano per Cittadella aveva fatto delle aperture per entrare in trattative colla Società dell'Alta Italia, sia per la costruzione, sia per l'esercizio di quella linea, ed essendo stata rifiutata la proposta per la costruzione, il Consiglio d'Amministrazione, nella seduta 4 giugno 1872, aveva aderito di prestarsi, a patti da convenirsi, alla fornitura e posa dell'armamento, assumendo poi per conto della Società l'esercizio al prezzo di L. 6,000 per chilometro all'anno, coll'obbligo di tre treni giornalieri. L'eccedenza di prodotto lordo sarebbe stata divisa per metà fra la Società ed i Concessionari. Il Consiglio Provinciale di Padova avendo respinto queste condizioni, il Consiglio dell'Alta Italia, nell'altra seduta 6 agosto 1872, si dichiarò sciolto da ogni impegno in proposito.

6.° Nel giorno 1.° dicembre 1873 il Comm. Amilhau stipulava un preliminare coi Signori Cav. Deputato Giacomo Collotta, Presidente, e Cav. Antonio Fornoni, Sindaco di Venezia, membro della Commissione Provinciale per le ferrovie Venete, nonchè coi Signori Antonio Pagani Cesa e Cav. G. B. Bellati, membri della Commissione Provinciale ferroviaria di Belluno, col quale si conveniva quanto segue:

a) le Provincie di Venezia e Belluno si impegnavano di presentare al Governo, entro un termine non maggiore di due mesi, la domanda per la concessione di una ferrovia:

da Mestre per Noale e Castelfranco a Montebelluna, Feltre e Belluno, e

da Castelfranco a Bassano, secondo i relativi progetti Tatti, alcuni dei quali già approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

b) ottenuta la concessione di cui sopra, questa sarà ceduta alla Società ferroviaria dell'Alta Italia, la quale diverrà libera proprietaria della strada e la eserciterà a tutto suo rischio e pericolo.

Digitized by Google

La costruzione sarà a carico delle Provincie, che riterranno a loro beneficio le eventuali quote di concorso del Governo e dei Corpi morali; la fornitura e posa dell'armamento e la somministrazione del materiale mobile a carico dell'Alta Italia;

c) i Rappresentanti della Provincia di Venezia ed il Direttore Generale dell'Alta Italia si riservavano di regolare con nuovi accordi, a seconda della situazione economica e dello sviluppo del traffico, le condizioni per l'eventuale prosecuzione della linea da Bassano per la valle del Brenta a Primolano ed oltre, nonchè per le altre due linee già votate dal Consiglio Provinciale, una per Mestre, S. Donà, Portogruaro, l'altra da Adria a Chioggia.

Questo preliminare fu approvato dal Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia il 29 dicembre 1873. Invece il Consiglio Provinciale di Venezia, nella convocazione straordinaria del 28 febbraio 1874, vi apportò parecchie modificazioni le quali condussero ad una nuova Convenzione 1.° settembre 1874, stipulata dai Rappresentanti della Provincia di Venezia in forza dei pieni poteri ad essi conferiti dal Consiglio Provinciale nella tornata 7 agosto, ed approvata dal Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia con deliberazione 1.° dicembre 1874, N. 3420, colla quale, salve le principali stipulazioni del preliminare 1.° dicembre 1873:

a) le due Provincie di Venezia e Belluno si obbligavano a chiedere al R. Governo collettivamente la concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia Mestre-Noale-Castelfranco;

quella di Venezia avrebbe chiesto in nome proprio la concessione della costruzione ed esercizio del ramo di ferrovia da Castelfranco a Bassano; e

quella di Belluno avrebbe presentato simile domanda pel tronco da Castelfranco a Belluno,

sempre colla facoltà di cedere all'Alta Italia la concessione una volta ottenuta;

b) qualora per tutte od alcune di queste ferrovie non fosse accordato dal Governo un congruo concorso alla spesa, le Provincie si riservavano il diritto di recedere integralmente o parzialmente dalla Convenzione, ma esse si obbligavano, « in faccia alla Società dell'Alta Italia, di fare ogni sforzo possibile per ottenere « la concessione dei detti tronchi ferroviari e di cedergliela entro un anno per « il tronco Castelfranco-Belluno, e sei mesi per gli altri tronchi.

« Trascorso questo termine senza che la concessione siasi ottenuta per qualsiasi « motivo, ambedue le parti contraenti saranno sciolte da ogni obbligo derivante « dalla Convenzione, senza bisogno di reciproco avviso o disdetta; »

c) allorchè fosse assicurata la costruzione del tronco ferroviario da Bassano a Primolano e Trento, la Società si impegnava di armare ed esercitare questa linea alle condizioni da stabilirsi consensualmente fra le parti. L'armamento e l'esercizio tanto della linea Bassano-Trento, quanto di quella Bassano-Castelfranco-Mestre, sarebbe tale da servire agli usi di una linea internazionale;

d) qualora le Provincie di Padova e di Venezia si mettessero d'accordo per la unione ferroviaria della città di Padova con Castelfranco per Camposampiero, la Società dell'Alta Italia si obbligava di assumere l'armamento e l'esercizio ai medesimi patti stipulati per la linea Castelfranco-Belluno, semprechè però i detti accordi avvenissero entro il 1875;

e) la validità della Convenzione era riservata all'approvazione del Consiglio d'Amministrazione e dell'Assemblea generale degli Azionisti dell'Alta Italia, nonchè alla omologazione della Deputazione Provinciale di Venezia e del Consiglio Provinciale di Belluno per le linee rispettivamente appartenenti a cadauna Provincia.

Digitized by Google

Con altre due Convenzioni stipulate in egual data 1.° settembre colla Provincia di Venezia ed approvate dal Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia con deliberazione 23 settembre 1874, N. 2620, erano stabiliti patti analoghi per le linee Mestre-S. Donà-Portogruaro, Adria-Loreo-Chioggia,

coll'obbligo nella Provincia di fare ogni sforzo possibile per ottenerne la concessione entro sei mesi, ritenuto però che, qualora « l'esaurimento delle pra-« tiche di concessione si protraesse al di là di questo termine, la Società dell'Alta « Italia si terrà impegnata per altri sei mesi. »

Nella seduta 26 gennaio 1875 il Consiglio Provinciale di Venezia, salvo il consenso delle parti interessate e delle Autorità tutorie, autorizzava la cessione al Comune dei diritti ed obblighi derivanti alla Provincia relativamente alla ferrovia Mestre-Castelfranco-Bassano; il Consiglio Provinciale di Belluno, in seduta 29 gennaio, acconsentiva che il Comune di Venezia domandasse da solo la concescessione anche del tronco di ferrovia Mestre-Castelfranco, ed il Municipio di Venezia presentava nel giorno 8 febbraio 1875 al Ministero dei Lavori Pubblici la domanda di concessione della ferrovia Mestre-Castelfranco-Bassano.

Erano dunque trascorsi oltre cinque mesi sul termine dei sei fissati dalla Convenzione 1.° settembre 1874, e la Commissione ferroviaria Veneta, convinta che nei pochi giorni che mancavano all' espiro del detto termine era impossibile di ottenere la concessione, ne chiedeva la proroga al Consiglio d'Amministrazione con lettera 10 febbraio 1875.

Esponeva il Presidente del Consiglio Senatore d'Adda colla lettera 18 febbraio 1875, N. 482, al Cav. Collotta i motivi pei quali non poteva il Consiglio aderire alla proroga; e, siccome stava per radunarsi l'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti che non era più stata convocata dopo la stipulazione delle Convenzioni 1.° settembre 1874, così, a soddisfacimento dell'impegno in quelle assunto, il Consiglio le sottopose all'Assemblea generale del 31 maggio 1875, la quale, per considerazioni economiche, ad unanimità le respinse.

7.° Mentre pendevano le negoziazioni per le stipulazioni precedenti, con Legge 29 giugno 1873, N. 1475, veniva autorizzato il Governo del Re ad accordare per Decreto Reale all'industria privata, a Provincie o Comuni, isolatamente o riuniti in Consorzio e per la durata non maggiore di 90 anni, concessioni per determinate linee di strade ferrate, fra le quali:

Vicenza-Treviso,

Padova-Cittadella-Bassano.

Valendosi di una tale facoltà, il Consiglio Provinciale di Treviso, con deliberazione 29 luglio 1873, e quelli di Vicenza e di Padova con deliberazione dell'11 agosto successivo, stabilirono di costituire un Consorzio interprovinciale per chiedere la concessione delle ferrovie Padova-Cittadella-Bassano e Treviso-Vicenza, e, mentre a mezzo dei propri Rappresentanti stipulava il 19 novembre 1873 una Convenzione coi Ministeri delle Finanze e dei Lavori Pubblici per la concessione della costruzione ed esercizio di quelle due ferrovie, sotto riserva dei diritti che potessero competere all'Alta Italia a senso dell' art. 37 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865 e dell' art. 5 dell'Atto 5 luglio 1870, addizionale alla Convenzione approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857, concordava nelle Assemblee generali del Consorzio del 20 settembre e 15 novembre 1873 uno schema di Statuto che venne definitivamente approvato col R. Decreto 27 agosto 1874, N. 2116.

La Società ferroviaria dell'Alta Italia, con diffida 11 dicembre 1873, notificata ai due Ministeri delle Finanze e dei Lavori Pubblici, fece formale opposizione

Digitized by Google

alla concessione della linea Vicenza-Treviso, impugnandola di nullità per violazione dei suoi diritti, inquantochè l'art. 37 del Capitolato approvato colla Legge del 1865, ed applicato a tutte le altre linee possedute od in qualsiasi modo esercitate dalla Società, e quindi anche alla rete Veneta, coll'art. 5 dell'Atto 5 luglio 1870 addizionale alla Convenzione approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857, inibisce al Governo « la concessione di due linee parallele aventi per iscopo di « servire gli stessi centri di popolazione o di commercio ai quali serve una « linea compresa nella rete ceduta. » Successivamente, con deliberazione 3 marzo 1874, N. 432, il Consiglio di Amministrazione decideva di non far uso del diritto di prelazione offertole dal Ministero con lettera 3 dicembre 1873, N. 27737, nè per questa linea nè per l'altra Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano.

Avendo il R. Ministero dei Lavori Pubblici proposto di deferire la questione ad un giudizio arbitrale a tenore delle Convenzioni vigenti coll'Alta Italia, furono nominati, con Atto di compromesso 15 maggio 1874, S. E. il Generale Conte Luigi Federico Menabrea, il Comm. Stefano Jacini ed il Comm. Antonio Allievi per pronunciare sul seguente quesito: « Se alla concessione fatta dal « R. Governo colla Convenzione 19 novembre 1873 al Consorzio delle tre Provincie « di Vicenza, Treviso e Padova, di una strada ferrata da Vicenza a Treviso, ostino « i diritti che possono competere alla Società delle strade ferrate dell' Alta « Italia a sensi ed in virtù della Convenzione e Capitolato 30 giugno 1864, ap- « provati con Legge 14 maggio 1865, e colle Convenzioni 4 gennaio 1869, 5 e 11 « luglio 1870, approvate colla Legge 28 agosto 1870. »

Pendente il giudizio degli arbitri, il cui termine, con successivi Atti di proroga, era stato prolungato fino al 15 febbraio 1875, intervennero accordi tra il Comitato del Consorzio ferroviario e la Direzione generale della Società, in seguito ai quali fu stipulato un preliminare in data di Roma 7 dicembre 1874, col quale il Consorzio delle tre Provincie di Vicenza, Padova e Treviso cedeva la concessione delle due linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano alla Società dell'Alta Italia, la quale le avrebbe accettate alle stesse condizioni alle quali ha assunto le linee Legnago-Rovigo-Adria e Verona-Legnago (*Vedi Note N.i* **230** *e* **234**).

Ma questo preliminare, per considerazioni economiche, non ha potuto essere approvato dal Consiglio di Amministrazione, il quale, con deliberazione 2 febbraio 1875, N. 330, decise che dovesse aver effetto il Compromesso arbitrale, facendo però voto che possano trovarsi in futuro combinazioni atte a conciliare gli interessi della Società con quelli delle tre Provincie.

Gli arbitri emisero il 13 febbraio 1875 la loro sentenza, nella quale:

« Sebbene non disconoscessero il valore di alcune eccezioni mosse da uno di « loro relativamente alle conseguenze della nuova concessione per le finanze delle « Provincie interessate e pei diversi progetti di linee Venete; »

pure, ritenuto « che il mandato del Collegio arbitrale è estraneo a siffatte considerazioni; »

considerato che la linea Vicenza-Treviso « è destinata a collegare importanti « centri di popolazione e di commercio non ancora serviti da altre ferrovie; »

che essa deve essere considerata come appartenente alla categoria delle **trasversali**, per le quali l'art. 37 del Capitolato annesso alla Convenzione, approvata colla Legge 14 maggio 1865, dà alla Società dell'Alta Italia soltanto il diritto di prelazione, non potendosi ritenere fondata la tesi sostenuta da uno dei membri del Collegio arbitrale per far riconoscere come una sola linea quella da Vicenza-Mestre-Treviso a Cormons, ma dovendosi ritenere le linee Torino-Milano-Venezia e Cormons-Venezia come due linee diverse che fanno entrambe capo a Venezia

Digitized by Google

con uno « scopo economico proprio a ciascuna, che è quello: per la prima, di « servire di sbocco pel commercio della valle del Po col principale porto dell'A- « driatico, e per l'altra, quello di provvedere Venezia di una congiunzione col « Veneto orientale e coll'Illiria, »

deliberarono:

« essere insussistente in diritto l'opposizione della Società delle ferrovie del- « l'Alta Italia all'esecuzione della Concessione del 19 novembre 1873, fatta dal « Governo al Consorzio delle tre Provincie di Padova, Vicenza e Treviso, »

dichiarando compensate tra le parti le spese per gli atti del giudizio.

8.° Un' altra Convenzione era stata stipulata in data 19 marzo 1874 col Municipio di Este per l'assunzione, ai medesimi patti superiormente descritti per le linee Mestre-Bassano e Belluno, del brevissimo tratto di strada, di circa 3 chilometri, per congiunzione della stazione Este Sant' Elena colla città di Este.

Questa Convenzione, era stata approvata dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione 16 maggio 1874, N. 639; ma, essendo insorte delle divergenze di opinioni fra i cointeressati pel tracciato di essa linea e per l'ubicazione della stazione in Este, la concessione non fu mai chiesta dal Municipio.

La deliberazione dell'Assemblea generale degli Azionisti del 31 maggio 1875, superiormente riportata, rese caduca la Convenzione 19 marzo 1874, della quale, d'altronde, era spirato il termine utile.

9.° Finalmente, a debito di cronisti, ommettendo alcune altre pratiche scambiate per linee di minore importanza che neppure si elevarono al grado di formali trattative, crediamo opportuno di far qui cenno della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, alla quale la Società dell'Alta Italia, avendo, con deliberazione 11 settembre 1873, N. 1357, dichiarato di rinunziare al diritto di prelazione e non avendo assunto alcuna ingerenza per l'esercizio, rimane affatto estranea.

Ciònonpertanto, la Società stessa ha accordato alcune facilitazioni al Comitato direttore di questa ferrovia per l' uso della propria stazione di Vicenza, ha aderito a cedere l'armamento del binario di sinistra dalla metà del ponte sul fiume Retrone, presso la detta stazione, sino al punto di diramazione di questa ferrovia, costruendo per conto proprio un nuovo binario per la continuazione della sua linea Vicenza-Padova; ed avrebbe acconsentito anche alla cessione alla Società stessa del diritto d'uso del corpo stradale che serve di base a detto binario, se la Convenzione di Basilea non l'avesse messa nell'obbligo di sottoporre la relativa Convenzione alla previa approvazione del Governo, presso il quale essa è tuttora pendente. E siccome la linea Vicenza-Thiene-Schio, fino al punto di diramazione dalla Vicenza-Padova ed oltre, è comune con quella Vicenza-Treviso, così il Consiglio d'Amministrazione, con tali adesioni, ha mostrato di mettere in atto la promessa fatta nella seduta 2 febbraio 1875, superiormente riferita, di voler facilitare dal suo canto, in quanto gli interessi della Società glielo permettano, l'intrapresa del Consorzio delle tre Provincie.

La concessione della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, della lunghezza di chilometri 26, è stata accordata col R. Decreto 31 ottobre 1873, N. 1722, alla Provincia di Vicenza, rappresentata dai Signori Comm. Fedele Lampertico, Cav. Sebastiano Tessari e Dott. Antonio Toaldi, in forza della Legge 29 giugno 1873, N. 1475, e della Convenzione conchiusa il 7 giugno precedente tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici ed i Rappresentanti della Provincia, accordando a questa un sussidio chilometrico per 35 anni, decorrendi dalla data dell'apertura all'esercizio della linea, di L. 1,000 per chilometro, meno il tratto comune colla linea Vicenza-Treviso, pel quale detto sussidio sarà ridotto a L. 500

Digitized by Google

al chilometro dalla data dell'apertura all'esercizio di quest'ultima linea, e meno il tronco comune coll'Alta Italia, pel quale non è accordato alcun sussidio. Inoltre, in vista del risparmio di spesa risultante al Governo dal passaggio a carico della Provincia della Strada Nazionale di Vallarsa, è accordato alla Provincia stessa e per lo stesso periodo di tempo un sussidio di L. 18,200 a partire dal giorno dell'effettivo cambiamento di classe della strada medesima.

Questa concessione è fatta pel periodo di 90 anni, col diritto di riscatto nel Governo dopo 20 anni e colle solite facilitazioni daziarie e di diritto proporzionale di registro.

Una negoziazione importante, non seguita da effetto, ebbe luogo per parte della Società del Sud dell'Austria relativamente all'esercizio della rete delle ferrovie Turche, che essa trattava di assumere con materiale, personale e mezzi propri sino all'espiro della sua concessione, cioè fino al 31 dicembre 1968.

Questa rete comprende due linee, le quali partono da un punto della frontiera situata in vicinanza a Sissek, estremità della rete della Società in Croazia, e che, traversando la Bosnia, si dirigono l'una a Costantinopoli, l'altra a Salonicco, con due diramazioni, l'una verso Enos, porto dell'Arcipelago, e l'altra verso Burgas, porto del mar Nero.

Il totale della rete da esercitarsi sarebbe stato di circa 2000 chilometri, ai quali si sarebbero aggiunte eventualmente due altre linee, una di congiunzione tra Burgas e Varna, l'altra, di diramazione dalla principale, alla frontiera Serba verso Belgrado.

La sua costruzione avrebbe avuto luogo a rischio e pericolo di una Compagnia concessionaria, la quale sarebbe stata controllata, per incarico e per conto del Governo Turco, da quella del Sud dell'Austria.

Il Signor Talabot, quale delegato della Società, aveva conchiuso a questo effetto tre progetti di Convenzione:

Il primo col Barone Hirsch, banchiere a Brusselles, il quale trattava col Governo Turco la concessione della rete.

In questo si stipulava, come prezzo dell'appalto, un canone annuo di 8,000 franchi per chilometro per ogni sezione di 80 chilometri o più messa in esercizio.

Per coprirsi di questo carico e delle spese di esercizio, la Società esercente doveva ritenere a proprio beneficio i prodotti lordi fino alla concorrenza di 22,000 franchi, e l'eccedente di questa somma doveva essere diviso tra essa e la Concessionaria.

Col secondo progetto di Convenzione inteso col Ministero dei Lavori Pubblici dell'Impero Ottomano, il Governo Turco s'impegnava di fornire, per tutta la durata delle costruzioni, fino a compimento dell'intiera rete e per tre anni successivi, ad ogni scadenza i fondi necessari al pagamento del canone di 8,000 franchi, offrendo, per l'adempimento di questo impegno, delle garanzie benevise ed accette dal Consiglio d'Amministrazione della Südbahn.

Durante questo periodo di tempo i prodotti sarebbero stati ripartiti come segue:

La Società esercente prelevava 12,000 franchi per chilometro, più un quinto dell'eccedenza; gli altri quattro quinti dovevano essere versati nelle casse del Governo Turco per compensarlo dell'impegno che esso prendeva di far fronte coi propri mezzi alla rendita di 8,000 franchi.

Nel caso che i prodotti lordi di un esercizio fossero stati inferiori a 12,000 franchi, la Compagnia esercente avrebbe prelevato la deficienza sugli esercizi successivi prima di devenire a qualsiasi riparto col Governo.

Digitized by Google

Finalmente, il terzo progetto, conchiuso collo stesso Barone Hirsch, precisava maggiormente i diritti spettanti alla Società esercente circa il controllo ad essa riservato durante la costruzione, e riportava a carico della Società concessionaria le spese straordinarie di manutenzione durante il primo anno, e le spese di riparazione e di ricostruzione delle opere d' arte durante i primi cinque anni di esercizio.

I lavori di miglioramento o di ingrandimento che si rendessero necessari dopo il collaudo, e, per ciò che concerne le opere d'arte, dopo l'espiro di cinque anni di garanzia, dovevano essere eseguiti dalla Società esercente che ne sosteneva le spese per un quinto, restando gli altri quattro quinti a carico della Concessionaria.

Quest' ultima era tenuta di anticipare, sulla domanda della prima, il capitale occorrente per l' acquisto del materiale mobile sino a concorrenza di una somma di 30,000 franchi per chilometro e mediante una rendita annua del 7 1/2 per cento sul capitale anticipato.

L'Assemblea generale straordinaria del 19 luglio 1869 ha approvato queste Convenzioni e ha dato al Consiglio d'Amministrazione i poteri necessari per ratificarle e modificarle nell' interesse della Società.

E siccome la Società ferroviaria Austriaca dello Stato, trovandosi, rispetto alle ferrovie Turche, in una situazione analoga a quella della Südbhan, ed avendo presso a poco i medesimi interessi, aveva fatto richiesta di compartecipare all'impresa; così, nell'Assemblea generale straordinaria medesima, il Consiglio d'Amministrazione fu autorizzato a concludere con questa Compagnia un Trattato di compartecipazione e di alleanza per l'esecuzione delle surriferite stipulazioni.

Ma questo accordo non ha potuto essere raggiunto entro i termini fissati dal Governo Ottomano, e per conseguenza, malgrado tutto l'impegno col quale furono condotte le trattative, il Consiglio d'Amministrazione si trovò nella necessità di annunziare all'Assemblea generale ordinaria e straordinaria del 28 aprile 1870 che la combinazione era stata abbandonata.

Oggidì il tracciato delle ferrovie Turche venne in parte modificato.

La costruzione della linea principale da Nowi (confine Austriaco) ad Üsküb in direzione di Salonicco attraverso la Bosnia, fu momentaneamente sospesa nel tratto Banjaluka-Mitrowitza, a motivo delle immense difficoltà che presenta il terreno, e la congiunzione dell'Arcipelago coll' Ungheria fu stabilita per la Serbia (via di Nissa a Belgrado) mediante una linea Mitrowitza-Nissa non compresa nel primitivo progetto.

Il tracciato della linea di Costantinopoli venne pur esso modificato, inquantochè da Sarambey si dirigerà direttamente su Nissa senza toccare Üsküb come era dapprima stabilito.

Le linee oggidì in esercizio sono le seguenti:

a) Del primitivo tracciato attraverso la Bosnia:

Salonicco-Üsküb-Mitrowitza	Chilom. 363	
Mitrowitza-Banjaluka (momentaneamente abbandonato)		
Banjaluka-Dobrelin per Nowi (confine Austriaco verso Sissek)	» 103	
		Chilom. 466
b) Del tracciato Üsküb-Costantinopoli, il tratto Costantinopoli-Adrianopoli-Trnowa-Filippopoli-Sarambey		» 551
c) La diramazione Adrianopoli-Enos (ora Dede Aghatsch) . .		» 149
d) In sostituzione di Adrianopoli-Burgas, un primo tratto della linea che a Schumla si congiungerà colla ferrovia da Varna a Ruschtschuk, cioè da Trnowa a Jamboly		» 105
Totale ora in esercizio		chilom. 1271

Digitized by Google

L'antico Concessionario Hirsch è divenuto costruttore per conto del Governo Turco, e si è costituita una Società di esercizio col titolo di **Compagnia Generale per l'esercizio delle ferrovie della Turchia Europea,** la quale esercita tutte le linee sovraindicate.

Alcune trattative avevano pure avuto luogo negli anni scorsi tra la Südbahn ed il Governo Ungarico per una combinazione relativa alle linee di sua proprietà ed a quelle sociali che si intermezzano nei Regni di Ungheria e di Croazia, ed altre negoziazioni erano state aperte colla Società Austriaca dello Stato per una combinazione relativa alle ferrovie Serbe, ma nè l'una nè l'altra di queste essendo giunta ad uno stato di proposta concreta, non è qui il caso di parlarne.

(236) Col Compromesso di Parigi 11 giugno 1876 e colla Convenzione di Roma 17 detto mese (*Allegato* B *della presente Legge*), il possesso delle linee cedute rimane oltre il 1.° luglio 1876 alla Società del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia in forza del contratto di esercizio con quegli Atti stipulato.

(237) *Vedi Leggi, Decreti ecc.* N. **37**.

(238) Relativo all'obbligo assunto dalla Società di svincolare assolutamente entro il periodo di un anno la rete Lombarda da qualunque eventuale partecipazione dello Stato Austriaco nei redditi superiori al 7 per cento (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **11** *e Nota* **14**).

(239) In forza dell'art. 8 del Compromesso di Parigi 11 giugno 1876 (*Allegato* B *della presente Legge*), il Governo Italiano ha la facoltà di sostituire al pagamento in oro a Roma, delle tratte equivalenti sopra Londra o sopra Parigi.

(240) Colla Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875, l'annualità da pagarsi dal Governo Italiano sino al 31 dicembre 1954 inclusivamente, era fissata in L. 33,160,211.12, e quella dal 1.° gennaio 1955 fino al 31 dicembre 1968 inclusivamente, in Lire 13,321,008.40, sulle quali annualità era convenuto che il Governo Italiano avrebbe fatto la ritenuta dell'imposta sulla ricchezza mobile per la parte di detta somma rappresentante l'interesse, rimanendone esente quella rappresentante l' estinzione, e le spese di trasporto di numerario, e di cambio. Le nuove condizioni riferite nel testo furono concordate nella Convenzione di Vienna del 25 febbraio 1876.

(241) Un primo mutuo di 6 milioni di lire, all'interesse del 6 per cento, è stato conchiuso colla Cassa di Risparmio di Milano fino dal novembre 1867.

Successivamente, allorquando occorreva alla Società di procurarsi fondi per far fronte ai propri impegni senza ricorrere al credito, la Cassa di Risparmio fu sempre aderente a sovvenirli, accettandone la restituzione rateata a determinate epoche cumulativamente cogli interessi.

In questa guisa furono dalla Cassa di Risparmio anticipati alla Società altri 15 milioni nell'anno 1868, e 18 nel 1870.

Coll'ammortizzazione rateale verificatasi da quelle epoche in poi, il credito della Cassa di Risparmio verso la Società è ridotto, al 1.° luglio 1876, alla suesposta somma di 20 milioni, della quale il Governo si assume il rimborso.

(242) Per l'art. 8 del Compromesso di Parigi 11 giugno 1876 (*Allegato* B *della presente Legge*), è data facoltà al Governo di sostituire, alle cartelle di consolidato Ita-

Digitized by Google

liano che esso deve rimettere alla Società in forza degli articoli 5, 6 e 19 della Convenzione di Basilea, dei pagamenti in oro, oppure delle cambiali di primo ordine sopra Parigi o sopra Londra che ne rappresentino l'equivalente; e ciò nei modi e colle condizioni che sono riferite nel testo relativo.

(243) **Rete dell'Alta Italia. Spese del Conto Capitale al 31 dicembre 1874, non compresi gli approvvigionamenti:**

		RELAZIONE all'Assemblea generale del 31 maggio 1875.
SPESE DI PRIMO IMPIANTO:		
A. **Linee appartenenti alla Società**	L. 368,568,085.23	Pag. 22
B. **Linee da Milano a Vigevano e del Monferrato**	» 8,042,301.08	»
Prezzo d'acquisto delle linee Lombardo-Venete, deduzione fatta del valore del materiale e degli approvvigionamenti al momento della presa di possesso (4,708,096.27)	» 56,541,903.72	»
Prezzo d'acquisto delle linee Piemontesi, deduzione fatta del valore del materiale e degli approvvigionamenti al momento della presa di possesso (23,590,615.56) . . .	» 176,409,384.44	»
Materiale rotabile e galleggiante, utensili delle officine, mobiliare e materiale delle stazioni	» 139,123,139.86	Pag. 60
Immobili	» 114,485.12	»
Riscatto delle azioni delle Società private.	» 3,576,319.05	Pag. 22
Totale al 31 dicembre 1874 . . .	L. 752,375,618.50	

(244) I valori del materiale rotabile, in quanto non siano compresi nelle deduzioni sopraindicate, in forza di un Protocollo assunto il 19 febbraio 1876 tra i RAPPRESENTANTI DEL GOVERNO e della SOCIETÀ, saranno diminuiti del 5. 77 per cento; e ciò per compensare:

1.° L'aggio computato dalla Società sui pagamenti in oro fatti per acquisto di materiale rotabile;

2.° La differenza fra il valore d'estimo ed il prezzo d'acquisto del materiale rotabile dell'antica rete dello Stato; e

3.° Alcune differenze di apprezzamento nelle spese fatte per trasformazioni e modificazioni del materiale rotabile.

(245) Nella formazione di questi inventari, in forza della Convenzione 17 giugno 1876 (*Allegato* B *della presente Legge*), oltre alla natura e quantità degli oggetti inventariati, dovrà essere indicata anche la spesa occorrente per metterli in istato d'ordinaria manutenzione.

(246) In forza dell'art. 5 del Compromesso di Parigi 11 giugno 1876 (*Allegato* B *della presente Legge*), questo inventario non dovrà farsi che all'atto della cessazione del contratto di esercizio; ed il costo degli approvvigionamenti sarà pagato dal Governo allo spirare del contratto in titoli al portatore di rendita Italiana 5 0/0 calcolati secondo il modo indicato all'art. 6 della Convenzione di Basilea, prendendo tuttavia per base di valutazione il corso medio della rendita Italiana 5 0/0 alla Borsa di Parigi nel periodo dei sei mesi ultimi dell'esercizio contemplato dal Compromesso, e salve le modificazioni che formano oggetto del seguente art 8.

(247) *Vedi Leggi, Decreti ecc.* N. **33** *e Nota* **224**.

Digitized by Google

(248) Anche per questi pagamenti è accordata coll'art. 8 del Compromesso di Parigi dell'11 giugno 1876 (*Allegato* B *della presente Legge*) la facoltà di sostituire pagamenti in oro, oppure tratte.

(249) Inoltre, colla lettera 25 febbraio 1876 del Comm. SELLA al Barone S. ALBERTO DE ROTHSCHILD, è dichiarato che a Basilea fu effettivamente inteso che le scadenze relative al S. Gottardo ed al porto di Genova, posteriori al 30 giugno 1876, vanno a carico del Governo Italiano; e che anche il Ministero Italiano interpreta il contratto di Basilea nello stesso modo.

(250) Per l'art. 9 della Convenzione 17 giugno 1876 (*Allegato* B *della presente Legge*), i contratti suddetti continueranno a rimanere a beneficio e carico della Società fino al termine dell'esercizio provvisorio, alla qual epoca il Governo assumerà tutti gli altri simili contratti che fossero conchiusi colla sua preventiva approvazione durante l'esercizio provvisorio.

(251) In forza dell'ultimo alinea del Compromesso di Parigi 11 giugno 1876 (*Allegato* B *della presente Legge*), le linee esercitate dalla Società, di cui si parla negli articoli 23 e 24 della Convenzione di Basilea e non comprese nel riscatto, continueranno, per tutto il periodo della durata del contratto di esercizio, ad essere esercitate dalla Società secondo le stipulazioni, le Leggi e le Convenzioni attualmente in vigore.

(252) Per quanto ci consta, i nuovi Statuti della Società sono in corso di elaborazione e saranno messi in vigore dopo l'Assemblea generale straordinaria del 9 agosto p. v. e dopo riportate le occorrenti approvazioni Governative.

(253) *Vedi Allegato* C *della presente Legge.*

(254) Era di indispensabile necessità che, avvenuto, in seguito ai fatti politici del 1859, lo stacco dal territorio Austriaco di una parte delle linee state concesse alla Società colle Convenzioni precedenti, i due Governi insistessero per la separazione amministrativa e finanziaria della Società in due Società distinte, una delle quali dovesse avere rapporti esclusivi col Governo Austriaco, l'altra col Governo Italiano, nello stesso modo che abbiamo veduto verificarsi tra il Governo Sardo ed il Francese, in seguito all'annessione della Savoia a quest'ultimo Stato (*Vedi Nota* **104**), e come si è praticato ultimamente tra l'Impero Germanico e la Repubblica Francese per le linee attraversanti i territori dell' Alsazia e della Lorena, che furono staccate dalla Società dell'Est Francese cui dapprima appartenevano.

Sebbene nel Trattato di pace di Zurigo del 10 novembre 1859 non siasi fatto carico speciale di questa necessità, pure essa non ha mancato di preoccupare gli Azionisti fino dall'epoca dell'Assemblea generale del 30 aprile 1860, nella quale, tenuto calcolo degli inconvenienti gravissimi e delle difficoltà presso a poco insuperabili che avrebbe portato seco la divisione della Società in due Società distinte, si adottava l'espediente di mantenere l' unità dell' intrapresa, creando per ognuna delle due sezioni della rete un' amministrazione affatto indipendente e distinta.

Il Governo Italiano, il quale per il primo aveva sollevato la questione della separazione, persuaso dei danni che questa avrebbe cagionato alla parte Italiana

Digitized by Google

della Società, e per conseguenza allo Stato ed al paese, accettò il mezzo termine suggerito in quell' Assemblea generale, e quindi, negli Statuti approvati col R. Decreto 27 gennaio 1861, si limitò a prescrivere « che l'amministrazione abbia « ad essere affidata a due Consigli affatto indipendenti: l'uno per le linee situate « nel territorio Austriaco, l'altro per quelle che percorrono gli Stati di S. M. VIT- « TORIO EMANUELE; » e che questa amministrazione abbia ad essere « comple- « tamente indipendente ed intieramente distinta nei limiti delle attribuzioni fissate « dagli Statuti. » (*Vedi Statuti N.* **III**).

Ma il Governo Austriaco non si è limitato alla separazione amministrativa, e, mentre cogli Statuti approvati colla Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861 (*Vedi Statuti N.* **IV**) ripeteva le medesime disposizioni contenute negli Statuti Italiani, prescriveva poi coll'articolo 6 della Convenzione 20 novembre 1861, stipulata colla Società delle ferrovie Meridionali dello Stato (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **13**) che, « a datare dal 1.° gennaio 1862, potesse l'I. R. Amministrazione dello « Stato chiedere in qualunque tempo la divisione della Società in due Società « separate ed indipendenti fra loro, » e che tale separazione dovesse effettuarsi entro il termine di un anno dal giorno in cui l'intimazione venisse fatta alla Società, ammettendo col successivo articolo 7, soltanto in via di concessione provvisoria, che fino a detta epoca potesse l' Assemblea generale degli Azionisti continuare a radunarsi a Parigi ed i due Consigli di Amministrazione funzionare nel modo stabilito dagli Statuti.

E difatti con Nota 13 aprile 1862 l'I. R. Ministero delle Finanze Austriaco diffidò la Società ad effettuare la separazione nel termine di un anno a partire da quella data.

La Società non aveva aspettato quella diffida per istudiare la questione; il che essa aveva fatto sotto i due punti di vista: dei diritti dei creditori della Società (portatori di obbligazioni), e del credito futuro dell'intrapresa.

Niente di più facile in teoria di dividere le obbligazioni in proporzione del conto capitale delle due reti e tenendo conto della parte di capitale azioni attribuita a ciascuna di esse. Ma, se un tale sistema faceva il comodo delle due Società, non soddisfaceva ai diritti dei portatori di obbligazioni. Avrebbesi infatti potuto obbligare un creditore ad accettare in sostituzione del suo debitore reale uno o più altri debitori nuovi? Le più semplici nozioni di giurisprudenza lo dimostrano impossibile. E, se si fosse ricorso all'espediente che le due nuove Società si dichiarassero solidariamente responsabili in faccia ai portatori di obbligazioni, non si avrebbe accontentato nè questi ultimi nè il Governo, giacchè la separazione non sarebbe riuscita tale che di nome.

Quanto al credito dell'intrapresa, non avvi dubbio che questo sarebbe stato profondamente scosso dalla scissione in due della Società e dalla conseguenza che questa avrebbe portato, della creazione di obbligazioni affatto nuove, di una forma intieramente diversa da quella conosciuta ed apprezzata sul mercato, e che non avrebbe quindi potuto farsi strada in commercio che assai difficilmente e assai lentamente, tanto più se si teneva calcolo della sproporzione fra le due reti, giacchè, mentre la rete Austriaca si trovava chilometricamente di molto superiore all'Italiana, questa invece, per le molte spese di costruzione che aveva dovuto sostenere, sarebbe risultata aggravata di un passivo molto più rilevante.

Una siffatta condizione di cose non avrebbe mancato di produrre un ribasso sulle azioni di entrambe le reti, con danno conseguente sulle nuove obbligazioni da emettersi.

Occorreva dunque dar nuova vita alla rete Italiana, costituire una nuova So-

Digitized by Google

cietà, alla quale quella del Sud dell'Austria avrebbe potuto cedere le parti non Austriache della sua rete, il cui correspettivo avrebbe servito a fare il servizio delle obbligazioni, che sarebbero quindi rimaste a carico della sola Società Austriaca, mentre l'Italiana avrebbe provveduto al proprio capitale coll' emissione di azioni della nuova Società.

A questo scopo furono dalla Casa DE ROTHSCHILD avviate negoziazioni per l'acquisto delle ferrovie Meridionali Italiane, negoziazioni che ognuno sa come abbiano naufragato nel 1862 davanti al Parlamento Italiano.

Non iscoraggiatasi l'Amministrazione sociale, essa avviò trattative col Governo Italiano per l'acquisto della rete Piemontese dello Stato, ed, affine di essere più libera nella sua azione, chiese ed ottenne dall'Assemblea generale degli Azionisti del 28 aprile 1863 i pieni poteri necessari:

1.° per istipulare le condizioni definitive della separazione della parte Italiana della rete;

2.° per proporre ed accettare, nell'interesse della Società, concessioni ed annessioni di nuove linee e modificazioni delle Concessioni esistenti.

Riuscì essa infatti, colla Convenzione del 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, ad un tale acquisto; ma, per ragioni che qui non conta di riferire, non ha potuto aver luogo la combinazione dapprima ideata della costituzione di una nuova Società in Italia, per cui fu giocoforza sobbarcarsi all'altro partito che, per quanto poco soddisfacente, venne ammesso in massima nell'Assemblea generale degli Azionisti del 16 maggio 1865 (*Vedi Relazione 1865, pag. 40*), quello cioè di mantenere la solidarietà delle due reti in ciò che concerne il debito della Società, non solamente per le obbligazioni già emesse, ma anche per quelle da emettersi in avvenire per il compimento delle reti medesime.

E siccome con Nota 19 febbraio 1864 il Consiglio d'Amministrazione di Vienna aveva fatto valere presso il Governo Austriaco le ragioni che militavano per una dilazione della separazione, così l'Assemblea stessa dichiarò che l'epoca per metterla in esecuzione potrebbe essere fissata al 1.° gennaio 1867, ritenendo che non vi sarebbe difficoltà di ottenere un tal termine dai due Governi, ed anzi per avere il tempo necessario per regolare con essi le condizioni della separazione.

Quindi, a partire dal 1.° gennaio 1867, la Società sarebbe stata divisa in due Società distinte, e la ripartizione fra di loro delle azioni si sarebbe operata immediatamente dopo l'Assemblea generale ordinaria di quell'anno.

Ciascuna delle due Società separate avrebbe partecipato al servizio delle obbligazioni in proporzione del capitale impiegato sulla propria rete, deduzione fatta della porzione realizzata in azioni.

Le due Società sarebbero rimaste solidarie per l'emissione delle obbligazioni necessarie a compiere l'opera loro nei termini che al momento della separazione sarebbero risultati dalle Convenzioni antecedentemente stipulate coi Governi, per modo che non avrebbero avuto da porre in circolazione alcun titolo di nuova forma per questo oggetto, e le obbligazioni emesse dalle due reti sarebbero state uniformi e garantite nello stesso tempo dai prodotti delle reti stesse e da ciascuno dei due Governi per la parte ad essi spettante.

Quanto alle azioni, il loro riparto fra le due Società avrebbe dovuto essere regolato in modo che la situazione degli Azionisti fosse, per quanto possibile, la stessa in ciascuna delle due Società separate.

La proroga del termine, chiesta dall'Assemblea generale del 1865, è stata accettata dal Governo Austriaco, ed il nuovo termine del 1.° gennaio 1867 fu stabilito nella Convenzione 27 febbraio 1866, che poscia, per quanto si è detto superior-

Digitized by Google

mente nella *Nota* **162**, non fu resa definitiva che coll'Atto 13 aprile 1867, nel quale all'art. 15 è stabilito:

« Che la separazione della Società in due Società distinte ed indipendenti « abbia ad essere effettuata il 1.° gennaio 1867;

« Che a partire da detta epoca l'Assemblea generale della rete Austriaca « abbia a riunirsi a Vienna;

« Che però sia accordato alla Società, a partire dal 1.° gennaio 1867, un pe- « riodo di 5 anni per la regolarizzazione de' suoi piani finanziari; nel quale pe- « riodo essa dovrà fissare il capitale azioni ed obbligazioni da attribuire a cia- « scheduna rete e cambiare le vecchie azioni contro quelle che ognuna delle « due nuove Società dovrà creare per la propria rete;

« Che tuttavia le due Società abbiano a rimanere solidarie per le obbligazioni « emesse o da emettersi per il compimento delle due reti, quali si troveranno « costituite al momento della separazione;

« Che le basi della separazione e le modificazioni da introdursi conseguente- « mente negli Statuti, nonchè gli accordi da prendersi fra le due Società pel « servizio comune dei prestiti, abbiano ad essere sottoposti all' approvazione del « Governo. »

Uniformandosi a quanto era stato inteso col Governo Austriaco nella Convenzione 20 novembre 1861, all'art. 6 della Convenzione 30 giugno 1864, stipulata tra la Società ed il Governo Italiano ed approvata colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, fu stabilito che la Società avrebbe presentato all'approvazione del Governo, entro il termine di sei mesi dalla data della Legge, « appositi Statuti, nei « quali si sarebbe provveduto alla ricomposizione dell'Amministrazione sociale, « per renderla in modo assoluto indipendente da quella delle ferrovie del Sud « dell'Austria e per ottenere la completa separazione degli interessi delle linee « cadenti sul territorio del Regno. »

E nell'art. 12 del Trattato di pace Austro-Italiano del 3 ottobre 1866, le Alte Potenze contraenti si obbligarono a stipulare, « non appena sarà possibile e di « concerto colla Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria, una Convenzione « per la separazione amministrativa ed economica dei gruppi di strada ferrata « Veneti ed Austriaci, allo scopo di estendere alle ferrovie Venete le prescri- « zioni dell'art. 15 sovracitato della Convenzione, » che assunse poi definitivamente la data del 13 aprile 1867.

I nuovi Statuti, di cui la Legge del 1865, non vennero mai presentati, e soltanto nel 1867 il Governo rammentò alla Presidenza del Consiglio l'impegno assunto; al che la Presidenza rispose che l'Alta Italia non avrebbe mancato al suo dovere appena che fosse stipulata fra i due Governi d'Austria e d'Italia la Convenzione per la separazione contemplata dal Trattato di pace.

Ma neppure questa Convenzione internazionale fu mai stipulata e, approssimandosi l'epoca dell' espiro del quinquennio che era stato accordato alla Società coll'art. 15 della Convenzione 13 aprile 1867 per la regolarizzazione dei suoi piani finanziari, l'I. R. Ministero del Commercio Austriaco ebbe ripetutamente, e più specialmente colla Nota 27 maggio 1871, N. 359, a diffidare il Consiglio d'Amministrazione a presentargli un programma concreto di separazione.

La diffida del Governo Austriaco venne riferita all'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti del 12 luglio 1871, esprimendo il Consiglio d'Amministrazione la lusinga che « dall'esame e dalla discussione degli elementi della questione « sortirà una soluzione la quale, mentre garantirà i diritti e l'indipendenza dei « rispettivi Governi, terrà equamente calcolo degli interessi degli Azionisti, non-

Digitized by Google

« chè delle condizioni di esercizio che possono influire sullo sviluppo del traffico « e sulla prosperità delle due reti. »

Recatosi il Signor TALABOT, come delegato dei tre Consigli d'Amministrazione riuniti, a Vienna ed a Pest, presentò egli ai Ministri Austriaco ed Ungarico la Nota 8 ottobre 1871, nella quale, dopo avere provato :

che nessun utile poteva venire al Governo Austro-Ungarico dalla separazione qualora questa sia basata sulla solidarietà delle due Società pel servizio dei prestiti, giacchè una tale solidarietà porterebbe di naturale conseguenza un controllo reciproco di ognuna delle due Amministrazioni sopra tutte le deliberazioni dell'altra;

che questa solidarietà sarebbe tanto più perniciosa per gli Azionisti di entrambe le Società qualora la separazione si effettuasse in un'epoca in cui il capitale delle due reti non fosse equilibrato;

che l'arrecare un consimile tracollo ad una Società fiorente, i cui titoli, dopo aver attraversato le vicissitudini causate da una serie di impreveduti avvenimenti politici, si negoziano con favore su tutti i mercati d'Europa, e ciò al momento in cui essa è prossima a raccogliere i frutti de' suoi sforzi e della sua perseveranza, per sostituirvi due Società novelle che non avrebbero nè potenza nè credito e che sarebbero ben lungi dall' offrire al pubblico ed ai Governi le risorse e le garanzie che presenta la Società attualmente esistente, non può che essere cagione di danno e di perdita ai paesi stessi ad ai Governi,

conchiude domandando che la questione sia fatta soggetto di esame serio e completo, nella speranza che il risultato di tale esame indurrà al mantenimento della Società attuale, o, in ogni caso, ritarderà l' esecuzione della misura fino al momento in cui la rete Italiana abbia potuto risentire i vantaggi dei due nuovi sbocchi che stavano per aprirsi verso la Savoia e verso Nizza,

aggiungendo da ultimo che, qualora la separazione dovesse effettivamente operarsi, il Comitato di Parigi sarebbe d'accordo col Consiglio di Torino che essa dovesse aver luogo sulla base dei prodotti reali delle due reti, non già su quella del capitale impiegato, come vorrebbe il Consiglio di Vienna.

In seguito a pratiche diplomatiche fatte dal Governo Austro-Ungarico presso quello Italiano, vennero nel maggio 1872 nominati il Ministro del Commercio dell' Impero, Signor BANHAUS, ed il Conte di CAMBRAY-DIGNY a Rappresentanti dei rispettivi Governi « per definire l' importante questione della separazione della « Südbahn Austriaca dalla rete dell' Alta Italia, » e, dopo scambiate alcune corrispondenze interlocutorie nel corso di quell' anno fra il Governo ed il Consiglio di Vienna, con Nota concorde del 24 aprile 1873, entrambi i Governi invitarono i due Consigli di Torino e di Vienna a presentare, nel termine di sei mesi da quella data, il progetto che la Società crederà più conveniente per la concordata separazione da sottoporsi alla Commissione internazionale Austro-Italiana, facendo espresso e formale diffidamento che, « se la Società non ottemperasse entro « quel termine al fattole invito, i Governi si troverebbero nella necessità di fare « ricorso a tutti i mezzi legali per ottenere senza ulteriore indugio la convenuta « separazione amministrativa ed economica delle due reti ferroviarie. »

Alla scadenza precisa del termine, cioè al 24 ottobre 1873, i due Consigli presentarono una Nota identica ai rispettivi Governi, con un progetto di separazione che manteneva impregiudicata la massima della solidarietà tanto verso i possessori di obbligazioni già emesse quanto verso i possessori di obbligazioni da emettersi per costituire il capitale che nel giorno della separazione sarà ancora da realizzarsi per soddisfare a tutti gli impegni contratti dalla Società attuale

Digitized by Google

anteriormente alla separazione medesima, capitale la cui fissazione si lasciava ai Governi sulla proposta della Società;

Il riparto delle azioni avrebbe dovuto seguire per giusta metà fra le due Società. A quella del Sud dell'Austria si lasciavano le 250000 obbligazioni 5 per cento create per lo scopo speciale delle ferrovie di Villach-Franzensfeste e di S. Peter-Fiume (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **27**), ed a quella delle strade ferrate dell'Alta Italia le 56000 obbligazioni speciali emesse per la costruzione della linea Udine-Pontebba (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **33**);

Le 3642000 obbligazioni 3 per cento già emesse e quelle tuttora da emettersi per soddisfare agli impegni contratti come sopra, sarebbero state ripartite fra le due Società nelle proporzioni da determinarsi;

Le due nuove Società essendo solidali per il soddisfacimento di tutti gli aggravi risultanti dai prestiti emessi e da emettersi, un Comitato, residente a Parigi, sarebbe incaricato:

1.° della gestione della Cassa comune, nella quale le due Società dovranno, prima di ogni scadenza, versare l'ammontare della quota d'interessi del debito comune posta a loro carico pel fatto del riparto del capitale;

2.° della emissione dei titoli del prestito occorrente per soddisfare agli impegni anteriori alla separazione;

3.° dell'esame e dell'alto controllo delle operazioni progettate da ciascuna Società, all'unico scopo di curare l'osservanza degli obblighi che continuano a rimanere in comune.

Colla Nota concorde, colla quale si accompagnava ai due Governi questo progetto di separazione, si facevano però presenti le osservazioni seguenti, già in gran parte contenute nella precedente Nota dell'ottobre 1871:

Che, siano quali si vogliano le basi che saranno adottate per la ripartizione del capitale obbligazioni, esiste però sempre il fatto essenziale che la Società è **una** e resterà **una** per l'adempimento degli impegni presi in comune;

Che, per conseguenza, le due Società nuove non potranno essere completamente indipendenti l'una dall'altra, ma che rimarranno strettamente legate, ed un interesse comune le obbligherà a sorvegliarsi e a controllarsi reciprocamente;

Che, qualora questo punto non fosse perfettamente chiarito e messo fuori di ogni contestazione, ne verrebbe un panico nei possessori di obbligazioni, i quali esigerebbero il rimborso dei loro titoli e potrebbero con ciò cagionare il fallimento delle due Società;

Che, se la separazione venisse effettuata in condizioni ineguali, se la situazione di una delle due Società si trovasse assai inferiore a quella dell'altra, se qualche dubbio potesse essere concepito sulla solidità di una di esse, se la situazione attuale de' suoi creditori si trovasse, non già indebolita, ma soltanto modificata senza sanzione legale, il discredito di una di esse reagirebbe senza fallo sull'altra.

A queste considerazioni d'ordine generale facevano poi seguito altre considerazioni sulle basi di riparto da adottarsi, varie a seconda degli interessi delle Società e dei Governi rispettivi, e sulle moltiplici questioni che sarebbe stato d'uopo risolvere prima di venire ad una definitiva soluzione pratica della separazione.

Non avvi dubbio che questi ragionamenti fecero grandissima impressione sui due Governi, giacchè la Commissione internazionale non si è mai radunata, nè alcuna deliberazione fu pronunziata sul presentato progetto.

Ma, siccome il Governo Austro-Ungarico insisteva pur sempre perchè fosse trovato un modo di scioglimento della questione, e, d'altra parte, le molte difficoltà sussistenti col Governo Italiano prolungavano uno stato di cose che da

Digitized by Google

lungo tempo portava alla Società oneri gravissimi, così ha creduto questa di accettare le proposte fatte indirettamente dal Governo Italiano riguardo al riscatto delle linee Italiane, siccome il solo mezzo pratico di mettere fine a questa situazione.

Difatti, mentre la rendita Italiana che deve essere consegnata dal Governo in pagamento del materiale di esercizio, degli approvvigionamenti ecc., servirà alla estinzione del debito fluttuante, al rimborso dei buoni tuttora in circolazione e ad altri oneri della Società, l'annualità garantita dallo stesso Governo assicura i portatori delle obbligazioni, il cui servizio potrà essere quindi fatto per intero dalla Società del Sud dell'Austria, che rimane inalterata, e la quale, non avendo quindi d'ora innanzi altri rapporti che coi Governi d'Austria e d'Ungheria, potrà senza difficoltà soddisfare al desiderio pel quale principalmente si voleva da quel Governo la separazione, convocando in Vienna le sue Assemblee generali.

Si è quindi così per altra via riusciti allo scopo indicato colla Nota del 19 febbraio 1864, di mantenere, cioè, la Società del Sud dell'Austria esclusivamente responsale verso i propri Azionisti ed Obbligatari staccandone la rete Italiana, la quale, invece di far parte di una Società nuova, come in allora si progettava, viene ceduta al Governo Italiano, che rimane libero di disporne a suo piacimento.

(255) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **29**.

(256) *Allegato* A *della presente Legge.*

(257) *Vedi Leggi, Decreti ecc. N.* **21**.

(258) Per maggior chiarezza si riportano testualmente gli articoli del Trattato di pace 3 ottobre 1866 citati nel Trattato presente e quali si trovano già riassunti nella Legge 25 aprile 1867, N. 3665, colla quale il Trattato stesso fu reso esecutorio nel Regno d'Italia (*Vedi Leggi, Decreti ecc.* N. **21**).

« Art. X. Il Governo del Re riconosce e conferma le concessioni di strade fer-
« rate accordate dal Governo Austriaco sul territorio ceduto, in tutte le loro dispo-
« sizioni e per tutta la loro durata, e specialmente le concessioni risultanti dai
« Contratti stipulati in data 14 marzo 1856, 8 aprile 1857 e 23 settembre 1858.

« Il Governo Italiano riconosce e conferma eziandio le disposizioni della Con-
« venzione conchiusa il 20 novembre 1861 fra l'Amministrazione Austriaca ed il
« Consiglio d'Amministrazione della Società delle strade ferrate del Sud del-
« l'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, nonchè
« la Convenzione stipulata il 27 febbraio 1866 fra gli II. RR. Ministeri delle Fi-
« nanze e del Commercio e la Società Austriaca del Sud.

« A datare dallo scambio delle ratifiche del presente Trattato, il Governo Italiano
« è surrogato in tutti i diritti ed obblighi che risultavano per il Governo Austriaco
« dalle Convenzioni sopra citate, per ciò che concerne le linee di strade ferrate
« situate sul territorio ceduto.

« In conseguenza, il diritto di devoluzione, che apparteneva al Governo Austriaco
« per queste ferrovie, passa nel Governo Italiano.

« I pagamenti che rimangono da effettuare sulle somme dovute allo Stato dai
« Concessionari, in forza del Contratto 14 marzo 1856, come correspettivo delle
« spese di costruzione delle strade ferrate suddette, saranno interamente effettuati
« nel Tesoro Austriaco.

« I crediti degli intraprenditori di costruzioni e dei fornitori, del pari che le in-
« dennità per espropriazioni di terreni riferentisi al periodo in cui le strade ferrate

Digitized by Google

« in discorso erano amministrate per conto dello Stato, che non fossero ancora sal-
« dati, saranno pagati dal Governo Austriaco, e, per conto di questo, dai Conces-
« sionari per quel tanto che essi sono obbligati in forza dell'Atto di concessione.

« Art. XI. Resta convenuto che l'esazione dei crediti risultanti dai §§ 12, 13,
« 14, 15 e 16 del Contratto 14 marzo 1856 non darà al Governo Austriaco alcun
« diritto di controllo e di sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio delle strade
« ferrate nel territorio ceduto.

« Il Governo Italiano si obbliga dal canto suo a fornire tutti quegli schiari-
« menti che il Governo Austriaco potesse domandargli su questo proposito.

« Art. XII. Affine di estendere alle ferrovie Venete le prescrizioni dell'art. 15
« della Convenzione 27 febbraio 1866, le Alte Potenze contraenti si obbligano a
« stipulare, non appena sarà possibile e di concerto colla Società delle strade fer-
« rate del Sud dell'Austria, una Convenzione per la separazione amministrativa ed
« economica dei gruppi di strada ferrata Veneti ed Austriaci.

« In forza della Convenzione 27 febbraio 1866, la garanzia che lo Stato deve pagare
« alla Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria dovrà essere calcolata sulla
« base del prodotto lordo del complesso delle linee Venete ed Austriache costituenti
« la rete delle ferrovie del Sud dell'Austria attualmente concessa alla Società.

« Rimane convenuto che il Governo Italiano assumerà a suo carico la parte pro-
« porzionale di questa garanzia, corrispondente alle linee del territorio ceduto, e
« che per il calcolo di questa garanzia si continuerà a prendere per base il com-
« plesso del prodotto lordo delle linee Venete ed Austriache concesse alla detta
« Società. »

Digitized by Google

Digitized by Google

Garanzie assicurate alla Società per le linee concesse, e **correspettivi** per quelle esercitate.

(*Stato al 31 dicembre 1875, secondo le modificazioni introdotte colle diverse Convenzioni successive*).

I.

RETE ITALIANA.

A. — GARANZIE.

LINEE LOMBARDE E DELL'ITALIA CENTRALE [1].

PER LA LOMBARDIA:

(*Convenzione 25 giugno 1860, approvata con Legge 8 luglio successivo, N. 4241*).

Un interesse annuo del 5 per cento e l'ammortizzazione sulla base di $^2/_{10}$ per cento sulla totalità delle spese incontrate per l'acquisto, per la esecuzione e l'attivazione delle linee Lombarde comprese negli Stati di Sua Maestà, nonchè per provvedere il materiale fisso e mobile durante i tre primi anni di esercizio e per gli interessi relativi durante il periodo di costruzione [2].

(1) Linee della Lombardia comprese nella garanzia assicurata colla Convenzione 25 giugno 1860, approvata colla Legge 8 luglio successivo (art. 10 del Capitolato):

Linea da Milano all'antico confine Veneto fra Peschiera e Desenzano per Treviglio, Bergamo, Coccaglio e Brescia, compresa la linea di circonvallazione destinata a congiungere i diversi tronchi che mettono capo a Milano;

Linea da Bergamo a Lecco;

Linea da Milano a Camerlata;

Linea da Treviglio a Coccaglio (Rovato);

(*Segue nota 1*).

(2) Nelle Convenzioni 14 marzo 1856 e 23 settembre 1858 la garanzia era identica.

Digitized by Google

Questo capitale, in seguito ad elaborato di apposita Commissione mista, stata incaricata, a termini dell'art. 15 del Capitolato annesso alla Convenzione suddetta, di determinare il capitale d'acquisto e di costruzione della rete Lombarda, separandolo da quello della rete Veneta, rimasta sotto la dominazione Austriaca, fu, con dichiarazione Ministeriale N. 12215-1877 del 28 marzo 1870, dopo sentito il parere del Consiglio di Stato, determinato nella somma di L. 122,238,344. 68.

PER L'ITALIA CENTRALE:

(*Art. 35 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857*).

In sostituzione della rendita annua netta di L. 6,500,000. 00, stabilita colla Convenzione approvata colla Legge 8 luglio 1860 (3), una garanzia del 5 $^2/_{10}$ per cento, come fu stipulato per la rete Lombarda; ben inteso che, per tutte le spese fatte fino alla fine dell'anno 1868, comprese quelle da farsi per il compimento del ponte sul Po a Pontelagoscuro e dei tratti d'accesso al ponte medesimo, resti ferma ed invariabile la somma fissa di L. 6,500,000. 00 di prodotto garantito.

Dal 1.° gennaio 1869 i conti relativi alle due reti della Lombardia e dell'Italia Centrale furono riuniti; e tutte le spese successive per opere straordinarie, necessarie per le ferrovie costituenti le due reti, sono da portarsi in aumento del capitale, e perciò la guarentigia suddetta da accrescersi della quota corrispondente all'interesse del 5 $^2/_{10}$ per cento.

In forza di tale disposizione di Legge, il capitale cumulativo delle due reti della Lombardia e dell'Italia Centrale ascende, pel 1875, a L. 275,554,273. 28, e la garanzia del 5 $^2/_{10}$ per cento è di L. 14,328,822. 21.

Linea da Milano al Ticino presso Buffalora;
Diramazione da Rho a Sesto Calende;
Linea da Milano a Piacenza;
Diramazione dalla precedente verso Pavia fino al Gravellone;
Linea da Treviglio a Cremona per Crema.

Per la linea Gallarate-Varese è espressamente dichiarato all'articolo 6.° della Convenzione approvata colla Legge 11 maggio 1863 che non viene accordata alcuna garanzia.

Per le linee Sesto Calende-Arona e Camerlata-Como-confine Svizzero, imposte coll'articolo 16 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865, non ispetta alla Società alcuna garanzia.

Le linee dell'Italia Centrale comprese nella garanzia sono:
La linea da Piacenza a Bologna per Parma, Reggio e Modena;
La linea da Bologna a Pistoia;
La linea da Bologna per Ferrara a Pontelagoscuro, compreso il Ponte sul Po.

(3) Coll'art. 11 del Capitolato annesso alla Convenzione 25 giugno 1860, approvata colla

(*Segue nota 3*).

Digitized by Google

LINEE VENETE [4].

(*Trattato di pace 3 ottobre 1866, reso esecutorio pel Regno d'Italia colla Legge 25 aprile 1867, N. 3665; e Convenzione 13 aprile 1867 col Governo Austriaco*).

Un prodotto lordo variabile, cioè, per l'anno 1866, di fiorini 91,000 per miglio (metri 7586), e fiorini 1,000 in più per miglio e per anno, per ciascuno degli anni successivi, fino a che l'ammontare della garanzia annua abbia raggiunto la cifra di fiorini 100,000 per miglio, ossia It. L. 32,548. 58 per chilometro; nella quale cifra rimarrà fissata per tutta la durata della concessione.

Per determinare il prodotto lordo, si aggiunge il vero prodotto lordo delle linee Austriache al prodotto lordo delle linee Italiane rimaste fino all'anno 1866 sotto l'amministrazione del Consiglio di Vienna, poi si divide la somma di questi prodotti per la lunghezza totale delle linee [5].

RETE DEL PIEMONTE.

(*Art. 10 dell' Atto 2 febbrajo 1865 addizionale alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata con Legge 14 maggio 1865, N. 2279*) [6].

Legge 8 luglio successivo, per la rete dell' Italia Centrale era garantita una rendita annua netta di It. L. 6,500,000, con facoltà di applicare la guarentigia di una rendita netta di di It. L. 14,000 al chilometro « per ogni sezione del tracciato in pianura che venisse aperta « all'esercizio prima del compimento della linea principale.

« Quando questa linea principale da Piacenza a Pistoia per Bologna sarà compiuta e « messa in esercizio, la guarentigia di 6 milioni e mezzo di lire Italiane verrà applicata « nel rapporto del numero dei chilometri realmente esercitati a quello dei chilometri « dell' intera rete concessa.

« La rete essendo compiuta, salvo il ponte sul Po presso Pontelagoscuro, nell'applicare « la guarentigia si farà una deduzione proporzionale al costo di detto ponte, da fissarsi « col mezzo di perizia.

« Qualora, in conseguenza di un avvenimento qualunque o per un caso di forza mag- « giore, l'esercizio della ferrovia avesse a trovarsi interrotto, e questa interruzione, per « negligenza della Società, avesse a protrarsi più di quanto è necessario per porvi riparo, « sarà del pari sospesa proporzionalmente la guarentigia. »

Le stipulazioni del primitivo Atto di concessione 17 marzo 1856 erano conformi a queste.

(4) Le linee Venete alle quali si riferiscono le presenti disposizioni sono:

La linea dall'antico confine Lombardo presso Peschiera a Venezia;
La linea da Mestre al confine Austriaco;
La linea da Verona a Mantova;
La linea da Padova a Rovigo ed al Po, e
La linea da Verona al confine del Tirolo.

(5) Dall'anno 1866 in poi non si è mai verificato il caso di dover pretendere garanzie per le linee Venete.

(6) Coll'articolo 4 della Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, e coll'articolo 34 del relativo Capitolato, è accordata per la rete del Piemonte anche la garanzia del 5 $^{2}/_{10}$ per cento, ammortizzazione compresa, sulla totalità delle spese fatte, sia per l'acquisto delle linee e servizi, sia per l'adempimento degli oneri imposti colla Convenzione.

Ma finora la Società non è mai ricorsa a questo sistema di liquidazione.

(NB. *Occorre avvertire che nell'edizione ufficiale della Legge 14 maggio 1865, N. 2279, l'articolo contenente la precedente disposizione porta il N. 33, non essendo stata in quella praticata la correzione convenuta cogli art. 10 e 11 dell'Atto addizionale 2 febbraio 1865*).

Digitized by Google

Per le linee:

Torino-Genova, compresa la linea e stazione di Piazza Caricamento, il binario detto *della Coscia*, la ferrovia a cavalli e le diramazioni e stazioni di proprietà del Governo,
Alessandria-Arona,
Alessandria e Novi-Piacenza,
Torino-Cuneo e Saluzzo,
Torino-Ticino,
Valenza-Vercelli per Casale,
Torino-Susa,
Torino-Pinerolo,
Mortara-Vigevano,
Acqui-Alessandria,
Cavallermaggiore-Alessandria (7),
Chivasso-Ivrea,
Cava d'Alzo-Novara (7),
Biella-Santhià,
Torreberetti-Pavia,
Navigazione sul Lago Maggiore,
Navigazione sul Lago di Garda, (*limitatamente alla sponda occidentale*) (8).

} Prodotto lordo complessivo L. 28,000,000. 00 (9).

La suddetta cifra di 28 milioni è calcolata sul prodotto dell'anno 1862 di L. 22,297,396. 80 per le strade esercite dallo Stato, e di L. 5,419,130. 13 per quelle già esercite dalla Società Vittorio Emanuele. La garanzia per le linee di proprietà dello Stato è accordata per tutta la durata della concessione, e,

A riportare L. 28,000,000. 00

(7) Con sentenza arbitrale 24 dicembre 1868, resa esecutiva da Decreto 26 detto mese della Pretura di Torino, Sezione Monviso, venne giudicato che, nel computo della garanzia della rete del Piemonte, di cui nell'articolo 10 dell'Atto 2 febbraio 1865, addizionale alla Convenzione 30 giugno 1864, devonsi escludere dal prodotto lordo garantito in 28 milioni i prodotti del tronco Bra-Alessandria e della linea Novara-Gozzano.

(NB. *Fra Gozzano e Cava d'Alzo la strada non è ancora costrutta*).

(8) Alla data della Legge 14 maggio 1865 la sponda orientale del Lago di Garda era ancora soggetta alla dominazione Austriaca.

(9) Colla sovracitata sentenza 24 dicembre 1868 gli arbitri Spantigati ed Astengo decisero che, per gli effetti della garanzia a prodotto lordo, il prodotto lordo complessivo delle linee contemplate dagli Atti approvati colla Legge del 14 maggio 1865 debbasi computare ad anno solare, e doversi la garanzia degli ultimi sette mesi dell'anno 1865 calcolare in ragione dei $^{7}/_{12}$ dei 28 milioni di prodotto annuale garantito.

Digitized by Google

Riporto L. 28,000,000. 00

per quelle appartenenti a Società particolari, a tutto il periodo durante il quale ne sarà fatto dalla Società l'esercizio. Avvenendo perciò il caso che cessi la Società dall'esercizio di una linea sociale, sarà dalla predetta somma garantita per prodotto lordo complessivo dedotta quella corrispondente al prodotto lordo speciale di detta linea ottenuto nel 1862, più l'uno per cento sul prodotto medesimo.

(*Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857*).

Art. 30. Per la ferrovia Bussoleno-Bardonnèche L. 2,000,000. 00

L. 30,000,000. 00

dalla quale somma detraendo . . . . . » 1,117,548. 70

per diminuzione di garanzia in seguito alla retrocessione della linea di Torreberetti alla rete delle ferrovie Meridionali (10), come fu deciso con sentenza arbitramentale in data 18 marzo 1871, confermata dalla Corte di Cassazione, la garanzia delle linee del Piemonte è fissata in un prodotto lordo di L. 28,882,451. 30

UDINE-PONTEBBA.

(*Legge di concessione 30 giugno 1872, N. 896, e successiva Convenzione 5 aprile 1873, approvata con R. Decreto 29 maggio stesso anno*).

Un annuo prodotto netto di L. 20,000. 00 per chilometro, determinato come segue:

sino a L. 7,500. 00 di prodotto lordo, il Governo pagherà, oltre alle L. 20,000. 00, la metà di quanto mancasse al compimento delle L. 7,500. 00 di prodotto lordo;

dalle L. 7,500. 00 in su, la eccedenza del prodotto sarà ripartita: per 46 per cento a favore della Società, e per 54 per cento a favore del Governo, in diminuzione delle L. 20,000. 00 dal medesimo garantite.

Questa garanzia chilometrica sarà applicata, a partire dal giorno in cui sarà aperta al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande e piccola velocità, a ciascuna delle sezioni seguenti:

1.ª da Udine ad Ospedaletto,

2.ª da Ospedaletto a Resiutta,

3.ª da Resiutta a Pontebba;

---

(10) All'apertura della linea Voghera-Pavia la Società delle Ferrovie Meridionali, a termini dell'articolo 32 della Convenzione annessa alla sua Legge di concessione 21 agosto 1862, avrebbe dovuto assumere l'esercizio della linea Torreberetti-Pavia; ma ciò non si è verificato in fatto, mentre colla Convenzione 2 novembre 1867 fra l'Alta Italia e le Meridionali, l'Alta Italia ha assunto di continuare l'esercizio ai patti che saranno indicati a suo luogo. (*V. Leggi, Decreti ecc. N.i 16 e 22 e le relative Note 115 e 186*).

Digitized by Google

ma però con una ritenuta del 10 per cento, che si pagherà più tardi, cioè quando tutta la linea concessa sia aperta.

SISTEMA PEL PAGAMENTO DELLE GARANZIE.

(*Art. 39 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857*).

« Il pagamento delle guarentigie concesse alla Società si effet-
« tuerà nel modo seguente:

« Al 30 giugno di ogni anno il Governo pagherà alla Società
« la metà della somma totale nella quale le guarentigie di qua-
« lunque natura saranno state liquidate per l'anno precedente.

« Sulla presentazione dei conti, alla scadenza dell'anno, il Go-
« verno pagherà, ove dal conto risulti un saldo a favore della
« Società, i quattro quinti della relativa somma di cui verrà ad-
« debitata nel conto.

« Il saldo definitivo sarà corrisposto subito che sarà concordata
« tra le parti la liquidazione dei conti dell'anno.

« Ove colla liquidazione del conto definitivo venga a risultare
« che la Società ha percepito qualche somma in eccedenza a
« quella che le è dovuta per l'intiera annata, la Società rimbor-
« serà al Governo, subito dopo la liquidazione del conto, il fondo
« riscosso in più [11]. »

---

(11) Prescindendo dalla questione relativa alla garanzia delle linee Bra-Alessandria, Novara-Gozzano e Torreberetti-Pavia, per le quali intervennero i giudizi arbitrali superiormente citati, moltissime altre questioni si sollevarono fra la Società ed il Governo, tanto prima che dopo la stipulazione di questo articolo, a proposito della liquidazione delle garanzie, che dal Governo non era mai stata verificata a partire dal giugno 1865, epoca in cui la Società delle ferrovie del Sud dell'Austria, della Lombardia e dell'Italia Centrale ebbe per la rete Italiana a trasformarsi in Società delle ferrovie dell'Alta Italia.

Dopo lunghi carteggi ed altre misure adottate dal Governo, di natura spiacevole per la Società, venne finalmente conchiuso, in una intervista che ebbe luogo in Roma l'11 aprile 1874 fra i Signori Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici, il Barone Alfonso de Rothschild, Presidente del Comitato di Parigi, il Senatore D. Carlo dei Marchesi d'Adda, Presidente del Consiglio d'Amministrazione di Milano, ed altri membri del Consiglio stesso, di rimettere la soluzione delle questioni suddette ad un consesso arbitrale, che venne costituito coll'Atto di compromesso 16 ottobre 1874, e fu composto:

per parte del Governo: dei Signori Conte Guido Borromeo, Senatore del Regno, e Comm. Ubaldino Peruzzi, Deputato;

per parte dell'Alta Italia: dei Signori Comm. Enrico Guicciardi e Comm. Giuseppe Bella, Senatori del Regno,

nonchè del Comm. Isacco Pesaro Maurogonato, Deputato, scelto d'accordo fra le parti come quinto arbitro;

ai quali, non essendosi le parti potute mettere d'accordo sulla formola delle questioni da esse rispettivamente presentate al loro giudizio, fu necessità di proporre da ciascuna di esse le questioni formulate secondo il rispettivo loro intendimento.

Tali questioni sono le seguenti:

da parte del Governo:

(*Segue nota 11*).

Digitized by Google

RIMBORSO DELLE GARANZIE PAGATE DALLO STATO.

PEI TRE GRUPPI: DELLA LOMBARDIA, DELL'ITALIA CENTRALE E DEL PIEMONTE.

Per la Convenzione approvata colla Legge 8 luglio 1860, era stabilito che le somme pagate a titolo di garanzia per la Lombardia e l'Italia Centrale costituirebbero una anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per cento [12], da rifondersi, per la rete

---

1.° Se sussista in linea di massima che, nel riparto dei prodotti fra gruppi garantiti e non garantiti o fuori garanzia, le somme date in meno ai primi costituiscano un danno al Governo, sebbene esse siano controbilanciate da quelle date in più ai secondi;

2.° Se sia ammissibile il sistema già tenuto dalla Società, di assegnare al tronco garantito Cavallermaggiore-Bra *della linea* Cavallermaggiore-Alessandria *i soli 13/98 dell'intero prodotto, cioè a dire la sola parte proporzionale alla lunghezza del medesimo in confronto a quella della intera linea, o non piuttosto debba, anche quanto al tempo arretrato, applicarsi il sistema attualmente praticato dalla Società di attribuire al detto tronco il prodotto reale, quale risulta dai relativi documenti;*

3.° Se le due somme di lire 65,000 l'una e di lire 31,048.16 l'altra, aggiunte, nella contabilità primitiva, dalla Società sui conti correnti delle stazioni di dicembre 1869, debbano o no venire considerate come prodotto di quel mese;

4.° In quali somme, premessa la soluzione dei tre quesiti precedenti, debba per ciascheduno rispettivamente dei mesi di ottobre e dicembre 1869, stati presi, come sopra, per elementi di saggio, dirsi accertato il dare ed avere delle parti, dietro le risultanze dei documenti contabili degli introiti della Società;

5.° Se dai conti prodotti dalla Società al Governo, per gli effetti delle garanzie ad essa dovute a norma delle Leggi di concessione, abbiano ad essere eliminati i prodotti relativi ai trasporti in servizio, salvo, quanto alle linee garantite a prodotto netto, di depennare, ove sia il caso, l'importo delle spese portate in conto pei detti trasporti in servizio;

6.° Se, per la liquidazione delle garanzie Governative, debba o no comprendersi nei prodotti delle strade ferrate l'importare, a prezzo intiero di tariffa, dei biglietti di viaggio che la Società abbia rilasciato gratuitamente od a prezzo ridotto agli impiegati ed agenti sociali, alle loro famiglie ed anche ai parenti con essi non conviventi, senza che vi fossero motivi di vero e proprio servizio delle ferrovie, oppure a persone estranee all'Amministrazione sociale. — In via subordinata poi, entro quali limiti possa nei suindicati casi considerarsi come non abusivo il rilascio di biglietti gratuiti o a prezzo ridotto;

7.° Se la Società abbia o no la facoltà di concedere abbuoni senza l'autorizzazione del Governo, e conseguentemente se le somme non introitate o restituite per effetto di tali abbuoni, come verranno accertate, siano o no da aggiungere ai prodotti;

8.° Se le tasse percepite in eccedenza alle tariffe non reclamate dagli aventi diritto, debbano o no, nella liquidazione delle garanzie, venire considerate come prodotto delle linee;

9.° Se debbano o no parimenti gli introiti pei telegrammi del servizio dei privati, se e come fossero per essere accertati e liquidati, venire computati nel novero dei prodotti;

10.° Se debbano o no venire considerati come prodotti, nelle somme sempre da accertarsi e liquidarsi, i così detti introiti indiretti, ossia quelli derivanti dall'argine stradale e piantagioni, da pigioni per locali ad uso di abitazioni, caffè, ecc., ecc., da pedaggi e canoni, da locazioni di carri ed, in genere, da percezioni di somme che non derivano da trasporti di merci e passeggieri;

11.° In quale modo i prodotti che la Società ammise essere risultati in più nella nuova contabilità in confronto di quelli da lei consegnati nell'antica, ovvero che dallo esame dei documenti di contabilità fossero risultati o potessero ulteriormente risultare

(Segue nota 11)

---

(12) Nelle Convenzioni 14 marzo 1856 e 23 settembre 1858 era stabilito il medesimo patto. Nell'Atto di concessione 17 marzo 1856, relativo all'Italia Centrale, non si parlava di rimborso.

Digitized by Google

Lombarda, colla eccedenza dell'introito netto sull'annualità garantita del 5 $^{2}/_{10}$ per cento, e, per la rete dell' Italia Centrale, colla eccedenza dell'introito netto sulla somma di L. 6,500,000. 00 colla Legge stessa garantita.

---

sì e come verranno ammessi dal Collegio arbitrale, debbano venire ripartiti sui diversi gruppi pel calcolo delle rispettive garanzie;

12.° Come i risultati della revisione della contabilità dei prodotti dei mesi di ottobre, e dicembre 1869 debbano servire alla rettificazione dei prodotti per l'intero periodo soggetto a revisione; cioè se, a tale effetto, abbiano ad essere considerati come normali ambedue i suddetti mesi, oppure soltanto quello di ottobre; proporzionando le rettificazioni da farsi ai prodotti dell' intiero anno alle differenze riscontrate nel solo mese di ottobre, salvo di aggiungere o togliere dalla somma così determinata le differenze trovate nella contabilità del mese di dicembre;

13.° Con quale criterio debba la media del 1869 venire applicata a ciascuno degli altri anni compresi nel periodo di revisione anteriore all'anno 1872;

14.° In qual modo le differenze trovate nelle contabilità delle spese dei due mesi di saggio, ottobre e dicembre 1869, debbano servire a stabilire la differenza per l'intiero anno suddetto; ed in qual modo la differenza annua, sia ricavata dalle differenze risultanti dalla revisione dei detti due mesi, sia risultata da quelle partite che furono esaminate per l'anno intiero, debba essere applicata a tutto il periodo soggetto a verificazione;

15.° Se la somma di L. 2,315.54 per somministrazioni fatte dall'Economato, e per altro, risguardanti la linea Vigevano-Milano, *come risulta dal mandato d'ordine n. 902 a debito e n. 904 a credito, debba o no rimanere a carico della rete della Lombardia, alla quale venne dalla Società addebitata;*

16.° Se le somme di L. 2,055.88 per ottobre e di L. 2,970.78 per dicembre 1869, relative alle stazioni della Lombardia in uso comune con altre linee, risultanti da omissione di mandati e da ripartizioni erronee, debbano rimanere a carico della sola rete Lombarda, ovvero debbano ripartirsi a debito delle altre linee che fanno uso delle stazioni comuni;

17.° Se le somministrazioni fatte ad estranei dal Magazzino dell' Economato o da quello del Materiale fisso, debbano venire caricate di una parte proporzionale delle spese generali dei magazzini stessi, ovvero possano andarne esenti e queste essere per intero poste a carico delle somministrazioni fatte in conto dell'Esercizio;

18.° Se, ritenuto il sistema adottato dalla Società di formare nella contabilità, e in fatto, un solo monte di tutti i combustibili consumati per le diverse reti e di applicarvi un unico prezzo medio unitario, formato dai vari prezzi di primo acquisto, dalle spese di ricevimento ai luoghi di consegna e dalle spese di trasporto da questi luoghi ai vari depositi di distribuzione, sia o no ammessibile il giro di scrittura, mediante il quale la Società dà credito alla rete del Piemonte e ad altre reti e linee, e debito alle reti della Lombardia e dell'Italia Centrale, di una somma rappresentante le spese di trasporto di quella parte di combustibile consumata da queste due ultime reti; e, nel caso affermativo, se la suddetta somma sia giustamente calcolata e senza pregiudizio dello Stato;

19.° Se gli oggetti fuori d'uso, ritornati in magazzino dai vari Servizi dell' Esercizio, debbano ai medesimi venire accreditati a diminuzione di spesa pel solo prezzo del listino di magazzino, ovvero debbano venire computati pel prezzo reale di vendita;

20.° Se la Società sia o no in diritto di addebitare ciascuna linea di una somma fissa per chilometro sotto il titolo di Fondo di Sicurtà per incendi, avarie, e simili; e, in caso affermativo, se tale addebitamento debba mantenersi per intiero nelle spese delle reti garantite a prodotto netto e delle linee Toscano-Liguri, ovvero per la sola parte corrispondente alla spesa reale;

21.° Se le pensioni di grazia, ed altre concedute dalla Società ad impiegati che non abbiano diritto a pensione secondo i Regolamenti, possano o no venire annoverate fra le spese di esercizio;

22.° In quale modo le spese per gratificazioni o compensi agli impiegati della Società debbano essere ripartite; se cioè, avuto riguardo al luogo di residenza dell' impiegato, ovvero alle linee cui si riferiscono i servizi prestati;

(*Segue nota 11*).

Digitized by Google

Nell'art. 10 dell'Atto 2 febbraio 1865 addizionale alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865 era stabilito, invece, che le somme che lo Stato avesse esborsato per titolo di garanzia sul prodotto lordo di 28 milioni, assicurato per la rete del Piemonte, non

---

23.° Se le spese di manovra per la composizione o scomposizione dei treni debbano addebitarsi esclusivamente a quelle stazioni in cui si eseguiscono quelle operazioni, ovvero debbano considerarsi come spese da ripartirsi;

24.° Se in ogni caso i sussidi che suole la Società accordare ad alcuni impiegati o loro famiglie, quando questi cessano dal servizio senza avere diritto alla pensione, possano venire portati esclusivamente a carico della stazione, ufficio, o servizio a cui quell'impiegato era addetto al tempo della cessazione dal servizio, ovvero debbano essere portati alle spese generali dell'esercizio;

25.° Se debba o no sussistere l'accreditamento alla rete Veneta e l'addebitamento a tutte le altre reti e linee, di una somma per consumo di lignite sulla prima rete, e come in caso affermativo, debba essere determinata la somma;

26.° Se, ritenuta la dichiarazione fatta dalla Società in una nota spiegativa, che le spese dei convogli debbano essere ripartite fra tutte le linee e reti da essa esercitate, sia ammissibile o no che le spese per l'illuminazione e riscaldamento dei treni, manutenzione degli attrezzi d'inventario e simili, debbano venire attribuite alle stazioni ove sia un deposito di materie combustibili, od abbia sede un controllore od una squadra viaggiante;

27.° Se le spese di nolo e delle riparazioni dei carri prestati dal Traffico alla Manutenzione possano venire addebitate alle linee a cui i carri stessi hanno servito, ovvero debbano mensualmente ripartirsi fra tutte le reti e linee in ragione della importanza dei lavori eseguiti nel mese in ciascuna delle medesime, ovvero addebitarsi esclusivamente alle linee alle quali i carri stessi hanno servito;

28.° Se al capitale di 125 milioni, garantito per le linee dell' Italia Centrale colla Convenzione del 4 gennaio 1869, possa o no la Società aggiungere l'importo delle opere atte anteriormente, ma pagate posteriormente alla Convenzione suddetta.

29.° Se per le spese portate dalla Società in aumento del capitale garantito, debba tenersi conto dello intero interesse dell'anno a cui le stesse si riferiscono, ovvero debba aversi riguardo al giorno effettivo della spesa medesima, od altrimenti prendersi una media;

30.° Se le spese comuni a tutte le reti o linee, cioè Direzione e Servizi amministrativi, Trazione, convogli, Ufficio centrale della Manutenzione, spese generali dell' Esercizio, ecc., possano venire ripartite sulla base della percorrenza di treno-chilometrico, o se debbano essere ripartite sulla base del prodotto lordo di ciascuna rete o linea;

31.° Se nel riparto del provento per nolo veicoli dovessero o no essere comprese anche le linee Toscano-Liguri, e se il riparto suddetto debba farsi in proporzione della lunghezza di ciascuna rete o non piuttosto in ragione diretta della dotazione di materiale mobile ed in ragione inversa del prodotto lordo di ciascuna rete;

32.° Se le spese che nelle Convenzioni stipulate per l'uso delle stazioni in servizio comune si trovano distinte sotto il titolo di fisse, *cioè manutenzione dei fabbricati, del materiale fisso, ecc., debbano, in riguardo alle stazioni in uso comune con altre linee, rimanere a carico della linea cui appartiene la stazione, oppure essere ripartite come le spese* variabili *del servizio del Traffico, della Trazione, ecc.;*

33.° Se la Società sia in diritto di aumentare a suo volere di un tanto per cento il valore degli oggetti quando entrano nel magazzino della Trazione, per indennizzarsi delle spese di gestione del medesimo: ovvero se (come pratica per gli altri magazzini) debba aumentare a fin d'ogni mese, cioè alla chiusura della contabilità, il valore degli oggetti usciti, proporzionando l'aumento in ragione della spesa realmente eseguita;

34.° Se pel riparto delle spese della Trazione a debito delle diverse reti e linee, salvo gli effetti della decisione degli arbitri sul quesito 30, sia ammissibile il sistema di calcolare quelle di dicembre moltiplicando la somma dei chilometri-treno di ciascuna di esse reti o linee per la media ottenuta dalla divisione del totale delle spese pel totale della percorrenza di treni dell'intero anno su tutta la rete; o non piuttosto sia da tenersi il

(*Segue nota 11*).

Digitized by Google

saranno dalla Società ulteriormente rimborsate e ad essa rimarranno acquistate definitivamente; mentre, se si fosse fatto uso del sistema di garanzia sul capitale, di cui all'art. 4 della Convenzione e 34 del Capitolato, la Società sarebbe stata tenuta a rifondere le

---

sistema, generalmente seguito dalla Società, di calcolare le spese sulla media desunta dalla spesa e percorrenza dei singoli mesi;

35.° Se nel calcolo delle spese generali debba tenersi conto, per la ripartizione fra le reti Austriaca ed Italiana in ragione della estensione chilometrica, sì e come all' uopo verrà determinato, dell'intera somma portata dalla Società per l'Amministrazione di Vienna, ovvero debba, a norma della sentenza arbitrale del 7 giugno 1869, tenersi conto di quella sola parte che è relativa alla tenuta dei libri della Contabilità Generale;

36.° Se, ancora per l'effetto di cui al n. 35, siano ammissibili, a senso della sentenza suddetta, fra le spese generali le somme portate dalla Società per stampati, trasporti di titoli, e commissioni di Banca;

37.° Se le somme dovute alla Società per le stazioni in uso comune con altre Società ferroviarie, come altresì quelle spettanti ad una linea per le stazioni in uso comune con altre linee in condizioni di garanzia diverse, siccome verranno accertate e liquidate, debbano o no annualmente venire messe per intero a diminuzione delle spese delle reti o linee a cui le stazioni appartengono, ovvero possa soltanto venire messa in conto una somma approssimativa, rimandando la liquidazione a tempo indeterminato;

38.° Se le spese generali dell' Economato, per quanto riguarda le somministrazioni fatte al Servizio del Traffico, salvo sempre la liquidazione definitiva, debbano venire addebitate alle linee in ragione delle somministrazioni fatte a ciascuna, oppure in ragione della rispettiva lunghezza chilometrica;

39.° Se sussista in fatto che nella ripartizione delle spese dell'Ufficio Centrale di Manutenzione siasi verificato per l'anno 1869 un danno di L. 19,561.77 per la rete della Lombardia e dell' Italia Centrale e per le linee Toscano-Liguri di L. 6,085.20, e se sussista, del pari che nella ripartizione delle spese degli Uffici delle Divisioni del Servizio stesso per le suddette reti e linee, siasi verificato per l'anno medesimo, in quanto alla prima, un danno di L. 5,710.07, e riguardo alle altre di L. 1,835;

40.° Se sussista in fatto che alle linee Toscane le spese dell'Ufficio Centrale della Divisione della Manutenzione pel mese di ottobre, nella somma di L. 801.70, siano state addebitate doppiamente, cioè nell'ottobre e nel dicembre, e quale influenza abbia questo rilievo sul periodo a cui si riferisce la revisione per le linee suddette;

41.° Se si debba o no accettare in caricamento delle linee Toscane la somma di L. 78,734.69 girata a credito dei conti sospesi, senza che vi sia un documento contabile che ne giustifichi la scritturazione;

42.° Se inoltre si debba o no accettare il giro a debito in conto manutenzione ordinaria delle suddette linee, ed a credito del Servizio Costruzioni, *di due mandati per la somma complessiva di L. 37,780.51, come risulta semplicemente da una scritturazione suppletoria sul cosidetto giornale;*

43.° Se le somme per arbitramenti e patrocinio legale per cause vertite contro il Governo o con appaltatori particolari della Società, possano o no dalla Società medesima venire portate in conto fra le spese che possono influire nella liquidazione delle garanzie a prodotto netto, e delle spese di esercizio delle linee di proprietà dello Stato;

44.° Se e quale sia la quota delle spese di Direzione e di altri uffici dell'Esercizio, e delle spese generali che la Società deve mantenere a proprio carico per l'amministrazione della officina di Palazzolo e di altre imprese ed industrie particolari alla Società stessa;

45.° Se debbano o no considerarsi come stazioni di uso comune quelle di Desenzano, Pontelagoscuro *e* Pistoia;

46.° Se la differenza sull'aggio nel pagamento all'estero dei coupons *delle azioni, obbligazioni e buoni della Società possa o no, per l'effetto della garanzia, venire computata fra le spese della Società stessa;*

47.° Se possano o no altresì venire computate, come spese della suddetta categoria, le somme pagate per registro ed altri diritti sovra atti stipulati dalla Società con terzi;

(*Segue nota 11*).

Digitized by Google

anticipazioni ricevute coll'eccedenza dell'introito netto sull'annualità garantita del 5 $^{2}/_{10}$ per cento.

A modificazione delle disposizioni contenute in dette due Leggi, venne stabilito, coll'art. 33 della Convenzione 4 gennaio 1869,

---

48.° Se lo Stato abbia diritto di esaminare le contabilità riflettenti le Società private, le cui linee sono esercitate dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia;

49.° Se, a fronte dell'ultimo capoverso dall'articolo 11 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864 e del disposto dell' articolo 9 della Legge 14 maggio 1865, N. 2279, che approva la suddetta Convenzione, ed allo stato attuale delle cose, non abbia il Governo il diritto di esigere dalla Società delle strade ferrate dell'Alta Italia l'immediato pagamento dello importare della spesa pei lavori già eseguiti e successivamente per quelli da eseguirsi, il tutto fino al limite della cifra di 3 milioni di lire; somma per la quale la Società assunse, colla predetta Convenzione, di concorrere nella spesa dei lavori del porto di Genova: o se, in base ai patti ed alle disposizioni summentovate, competa alla Società il diritto di eseguire il pagamento della suddetta somma di 3 milioni per mezzo di quote rateali, o di somme proporzionali al complessivo importare dei lavori che si dovrebbero compiere, giusta il piano generale che verrebbe adottato dal Governo per la sistemazione del porto anzidetto;

50.° Se dall'articolo 39 della Convenzione 4 gennaio 1869 sia stabilito un termine fisso e perentorio al Governo per compiere la revisione dei conti presentati dalla Società, sotto pena che si abbiano questi a ritenere come passati in giudicato; ovvero, se nel caso in cui il Governo non ne abbia compiuta la revisione entro il 30 giugno (semprechè, bene inteso, siano questi stati presentati dalla Società e corredati dei voluti documenti collo scadere dell'anno precedente) debbano ritenersi ammissibili provvisoriamente al solo effetto di liquidare la garanzia dell'anno successivo, salvo sempre la liquidazione regolare dei medesimi e i compensi reciproci al termine della revisione;

51.° Parimenti se dall'articolo 12 della citata Convenzione sia stabilito qualche termine fisso e perentorio per il Governo a rivedere i conti presentati dalla Società relativamente alle anticipazioni anche per capitale mobile, ed all' esercizio delle linee Toscano-Liguri, sotto pena che i detti conti si abbiano a ritenere come passati in giudicato; ovvero se, nel caso in cui il Governo non ne abbia compiuta la revisione entro il 30 aprile (semprechè, ben inteso, siano questi stati presentati dalla Società collo scadere dell'anno precedente), debbano ritenersi ammessi solo provvisoriamente per gli effetti degli accreditamenti nel detto articolo previsti, salvo sempre la liquidazione definitiva e i reciproci compensi che di ragione;

52.° Se la stessa risoluzione sia o no applicabile alle linee il cui esercizio fu assunto dalla Società in virtù dell'art. 19 della Convenzione 4 gennaio 1869, salvo soltanto il premio riservato alla Società per l'esercizio della linea da Bra a Savona nella misura limitata al 5 °/₀ del prodotto netto.

da parte della Società:

I. Se, ove i risultati della revisione operata pei mesi di ottobre e dicembre 1869, quali saranno riconosciuti ed accertati dagli arbitri, abbiano a servire, come propone il Governo, alla rettificazione dei prodotti e delle spese per l'intero anno e per gli altri anni anteriori al 1872, debbasi tener conto delle differenze non già soltanto del mese di ottobre, ma anco in pari modo del mese di dicembre;

II. Se abbiano ad essere portate al conto capitale od al conto dell' esercizio, per gli effetti della liquidazione delle convenute garanzie, le spese sostenute dalla Società per la riparazione ai danni della inondazione dell'anno 1868 sulla linea da Bologna a Pistoia, e se l'importo di dette spese a tutto l'anno 1871 abbia o no a ritenersi liquido nella somma indicata dalla Società di lire 2,405,778.10, od in quale altra somma;

III. Se a costituire il capitale occorso per le linee dell'Italia Centrale agli effetti della garanzia unificata colle linee Lombarde, a sensi dell' articolo 35 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata con Legge del 28 agosto 1870, abbia o no a concorrere il valore del materiale mobile di dette linee dell' Italia Centrale e, nel caso affermativo, per quale somma e quale decorrenza di interessi;

(*Segue nota 11*).

Digitized by Google

approvata colla Legge 28 agosto 1870, N. 5857, che quantunque a termini della Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, la Società non abbia obbligo di rimborso per le somme pagate dallo Stato a titolo di garanzia per le linee in detta

---

IV. Se a costituire il capitale di costruzione delle linee Lombarde abbiano o no a concorrere le spese pei lavori di compimento di

L. 258,023.49 per l'anno 1867
» 482,076.82 » » 1868
» 628,534.88 » » 1869, e così di

L. 1,368,635.19, giusta la adesione già data dal Ministero, a mezzo della Commissione Governativa di revisione, del giorno 25 settembre 1873;

V. Se, a costituire il capitale di costruzione, tanto delle linee di Lombardia quanto dell'Italia Centrale, concorra anche la relativa quota di spesa di imposta di bollo e trasmissione dei titoli, pagata a Parigi e Vienna, a norma della riserva fatta dalla sentenza arbitrale del 7 giugno 1869 ed in relazione alla nota 13 giugno 1871, n. 28515, del Ministero dei Lavori Pubblici;

VI. Se dalla garanzia dei sei milioni e mezzo per le linee dell'Italia Centrale abbiano o no a dedursi, anche anteriormente alla completa esecuzione del ponte definitivo sul Po a Pontelagoscuro, gli interessi sulle spese preventivate per la costruzione di detto ponte;

VII. Se, per gli effetti della garanzia a prodotto netto, a partire dall'attivazione del corso forzoso dei biglietti di banca in Italia, il prezzo delle materie e materiali provveduti all'estero e consumati ad uso esclusivo dell'esercizio, debba o no essere aumentato dell'aggio dell'oro sulla lira legale in Italia, ossia della relativa perdita di cambio;

VIII. Se per gli effetti della garanzia a prodotto netto, siano o no da calcolarsi fra le spese da detrarsi dal prodotto lordo le somme assegnate al fondo di riserva, contemplato dagli Statuti sociali;

IX. Se, sempre ancora per gli effetti della garanzia a prodotto netto, abbiano o no ad essere calcolate fra le spese da dedursi dal prodotto lordo, a titolo di manutenzione del materiale rotabile tanto delle linee Lombarde quanto dell'Italia Centrale, per gli anni dal 1865 al 1869, non soltanto le somme portate nei conti e tenute nella misura in cui occorsero per l'anno 1864, ma anche le maggiori somme che sono effettivamente occorse in detti anni e che furono assegnate in un conto speciale di riordinamento del materiale, cioè: per la rete Lombarda L. 491,710.61, e per la rete dell'Italia Centrale L. 446,459.53, e così in tutto L. 938,170.14;

X. Se il Governo debba o no rifondere alla Società dell'Alta Italia quanto questa ha pagato per interessi e dividendi dal 1865 in avanti e pagherà sino allo scioglimento delle Società ferroviarie di Cuneo e Stradella sulle azioni delle Società stesse, che all'epoca della Convenzione 30 giugno 1864, approvata con Legge del 14 maggio 1865, non erano ancora riscattate in relazione all'articolo 17 della Convenzione; ed, in via meramente subordinata, se debba essere o no assegnata alla Società dell'Alta Italia una indennità corrispondente al non effettuato riscatto delle dette azioni, e se questa indennità abbia ad essere in ogni caso non minore del prezzo di riscatto di dette azioni stabilito nelle Leggi dei giorni 12 e 18 luglio 1859, n. 3535 e 3540, coi relativi interessi dall'epoca della cessione delle linee dello Stato sino al pagamento di detto prezzo;

XI. Se il Governo debba o no rifondere alla Società dell'Alta Italia quella parte di prezzo convenuto per la cessione delle linee dello Stato che corrisponde al reddito netto della linea di Torreberetti, cogli interessi dal novembre 1867 in avanti;

XII. Se, per gli effetti della liquidazione della garanzia per le linee Lombarde, e senza pregiudizio delle cause vertenti, debba o no calcolarsi come spesa da dedursi dal prodotto lordo la quota provvisoria proporzionale d'imposta per ricchezza mobile su quella complessiva stabilita anche per la rete Piemontese all'articolo 8 dell'Atto addizionale 5 luglio 1870, approvato con Legge del 28 agosto stesso anno, nonchè quella maggiore somma di imposta che, per l'articolo stesso, sia obbligata la Società di pagare allo Stato coi relativi interessi alla scadenza del termine stabilito dall'articolo 36 della Convenzione 4 gennaio 1869;

(Segue nota 11).

Digitized by Google

Legge contemplate, tuttavia la Società si obbliga di rimborsare allo Stato tutte le somme che il medesimo, dalla data della Convenzione suddetta al giorno in cui l'introito lordo raggiungerà il limite di L. 44,000. 00 per chilometro, avrà pagate alla Società per differenze

---

XIII. Se, nell'impugnata ipotesi che per la liquidazione delle garanzie debba comprendersi nei prodotti a prezzo intiero di tariffa l'importare dei biglietti di cui tratta il Quesito 6.° proposto dal Governo, debba pure o no darsi credito la Società dell'intero importare dei trasporti di cose e persone fatti sopra richieste del Governo o dei singoli Ministeri;

XIV. Se, per la retta applicazione dell'articolo 39 della Convenzione 4 gennaio 1869, concernente il modo di pagamento delle guarentigie concesse alla Società, debba o no il Governo, all'atto della presentazione dei conti dell'anno, pagarle i quattro quinti della somma, che, sulle risultanze dei conti stessi, apparisca da esso dovuta;

Se debba o no il Governo, pel giorno 30 giugno dell'anno seguente, avere fatto rivedere i conti, e col giorno stesso pagare alla Società il saldo di quanto risulti definitivamente liquidato a di lei favore per l'anno antecedente; ed inoltre, in conto della guarentigia dell'anno corrente, la metà della intera somma per questo titolo definitivamente liquidata, come sopra, per l'anno antecedente; salvo alla Società l'obbligo di compensare, all'atto della presentazione dei conti annuali, quanto avesse ricevuto col giorno 30 giugno in più dei quattro quinti della guarentigia risultante dai conti dell'anno stesso, ed, in genere, salvo l'obbligo della Società di compensare o rifondere quanto avesse ricevuto in più del dovuto a risultanza delle liquidazioni definitive;

Se, parimenti per la retta applicazione del detto articolo 39 della Convenzione 4 gennaio 1869, abbiansi o no a ritenere i conti resi dalla Società siccome aventi la presunzione di verità, salvo revisione da parte del Governo, e se, ove questa sia ritardata di più del giugno dell'anno susseguente a quello cui si riferiscono i conti, abbiano o no questi a ritenersi definitivamente approvati per gli effetti delle liquidazioni delle garanzie;

Se inoltre, ove sorgessero divergenze fra la Società ed il Governo intorno ai conti resi, e quindi intorno alla liquidazione delle garanzie di un anno, i ritardi che ne seguissero abbiano o no a sospendere la liquidazione ed i pagamenti per gli anni successivi nei modi di sopra indicati;

XV. Se, per la retta applicazione degli articoli 11 e 12 della Convenzione 4 gennaio 1869 concernenti il modo di pagamento delle somme dovute alla Società riferibilmente alle anticipazioni anche per materiale mobile ed all'esercizio delle linee Toscane e Liguri, debba o no il Governo pagare ad essa, al 30 aprile di ciascun anno, quanto risulterà esserle dovuto per tali titoli in base ai conti presentati dalla Società per l'anno antecedente, salvo i reciproci compensi, ove risultino doversi fare in esito alla revisione dei detti conti ed alla liquidazione definitiva dell'esercizio dell'anno a cui i conti stessi si riferiscono;

Se, ove il Governo lasci trascorrere un congruo termine, che non dovrà essere maggiore di quattro mesi dalla presentazione dei conti, senza averli fatti rivedere e senza avere dato comunicazione alla Società dei rilievi che gli fossero emersi, si abbiano o no a ritenere approvati detti conti e definitivamente stabilita la liquidazione della somma pagata alla Società;

Se, ove sorgessero divergenze fra la Società ed il Governo intorno ai conti resi, i ritardi che ne seguissero abbiano o no a sospendere il pagamento di quanto sia dovuto alla Società negli anni successivi, da effettuarsi quindi in ciascun anno nei modi di sopra indicati;

XVI. Se lo stesso modo di pagamento debba o no seguire anche per l'esercizio delle linee che la Società ha assunto coll'articolo 19 della Convenzione 4 gennaio 1869, e se, in esecuzione dell'articolo stesso, abbiansi o no a ritenere ripetute, per le linee ivi contemplate, le condizioni pattuite dagli articoli 3, 7, 8, 9, 11 e 12 della Convenzione per le linee Toscane e Liguri, salvo soltanto il premio riservato alla Società per l'esercizio della linea da Savona a Bra nella misura limitata al 5 per 100 del prodotto netto;

XVII. Se, a senso degli articoli 2 e 5 del Capitolato, allegato A, *della Convenzione*

(*Segue nota 11*)

Digitized by Google

sulla garanzia per tutte le linee alla medesima cedute in forza della Convenzione stessa, comprese le maggiori somme relative alla linea di Bardonnèche concessa colla Legge 28 agosto 1870.

Il medesimo limite di L. 44,000.00 per chilometro venne col

---

4 gennaio 1869, la spesa ordinaria chilometrica per l'esercizio delle linee contemplate nella concessione stessa debba in tutti i casi essere ragguagliata indistintamente alla spesa media per l'esercizio delle altre linee della Società, ovvero possa eccedere la detta media in vista di condizioni particolari in cui si trovino le dette linee;

XVIII. Se, in causa dello stato anormale in cui si trovano le linee Liguri e delle conseguenti interruzioni dell'esercizio, per cui vengano diminuiti i prodotti ed accresciute le spese, debba il Governo o no dare alla Società un adeguato compenso;

XIX. Se l'Amministrazione delle Poste debba o no un compenso, e quale, quando, senza rinunciare alla facoltà concessale dall'articolo 48 della Convenzione 30 giugno 1864, pretende richiedere dalla Società il ricevimento e la consegna dei pacchi di lettere e dispacci contemplati dal detto articolo;

Se, sotto la denominazione di lettere e dispacci, al cui trasporto postale è provveduto col detto articolo 48 della Convenzione 30 giugno 1864, abbiansi a comprendere, come pretenderebbe la Direzione Generale delle Poste, i pacchi di leggi, circolari, regolamenti, registri del lotto, matrici del servizio del Tesoro, cartelle del Debito Pubblico, francobolli, stampati per cartoline e vaglia postali, passaporti e simili, tubi di latta per disegni, piccoli modelli di macchine in cassette, corpi di delitto, giornali, pieghi contenenti corrispondenze raccomandate od assicurate, sovvenzioni e versamenti degli Uffizi postali e delle Tesorerie;

Se, ove la Direzione postale affidi alla Società per il trasporto lettere raccomandate od assicurate o contenenti valori, abbia o no la Società ad esserne responsale; e, quando lo sia, abbia essa diritto di percepire la tassa normale di trasporto;

XX. Se la valigia delle Indie debbasi o no trasportare dalla Società gratuitamente coi convogli ordinari e colla semplice rifusione delle spese sborsate quando occorrano treni speciali. — Ammesso il compenso, in quale misura debba essere determinato, partendosi dall'epoca nella quale incominciò per parte della Società il trasporto della detta Valigia. — Se il prodotto dei treni speciali per il trasporto della Valigia debba rimanere estraneo ai conti della garanzia Governativa, andando quindi ad esclusivo profitto della Società;

XXI. Se il Governo debba o no pagare alla Società dell'Alta Italia la somma di L. 7,459.31, cogli interessi di mora dalle date dei singoli pagamenti in avanti, somma stata soddisfatta da essa per conto del Governo a compimento di quanto questo doveva per massa vestiario agli impiegati delle ferrovie dello Stato, che passarono alla Società dell'Alta Italia per la Convenzione 30 giugno 1864;

XXII. Se il Governo debba pagare o no alla Società dell'Alta Italia la somma di L. 7,483.70, cogli interessi di mora dalle date dei singoli pagamenti in avanti, per residua rifusione di imposte pagate da essa riferentisi all'anno 1864 ed ai primi mesi dell'anno 1865 per le linee cedute dallo Stato, che soltanto dopo quest'epoca entrarono in possesso ed esercizio della Società dell'Alta Italia;

XXIII. Se il Governo debba o no corrispondere e, nel caso affermativo, quale compenso alla Società per le maggiori spese da essa sostenute come assuntrice, in forza della Convenzione 21 luglio 1866, della costruzione della ferrovia Rovigo-Pontelagosouro, per le eccezionali circostanze in cui i lavori furono eseguiti; sulla quale vertenza già era stato stipulato il Compromesso del giorno 5 luglio 1872, divenuto caduco per la rinuncia del coarbitro Comm. Mari.

Le memorie e contromemorie difensive sono state prodotte dalle parti al Collegio arbitrale in tempo utile.

Il termine fissato agli arbitri per pronunziare il loro giudizio venne, con Atto addizionale 4 novembre 1875, prorogato a tutto 31 marzo 1876, ma, essendo nel frattempo intervenuta la Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875 (*V. Leggi e Decreti N. 41*), la quale dichiara all'art. 27 « terminate, risolute e transatte tutte le questioni esistenti fra « Governo e Società, » con Atto concorde, firmato il 22 dicembre 1875 dal Presidente del

(*Segue nota 11*).

Digitized by Google

successivo articolo 36 fissato anche pel rimborso che, a termini dell'art. 12 del Capitolato annesso alla Convenzione 25 giugno 1860, approvata colla Legge 8 luglio detto anno, deve operarsi dalla Società per le somme che le furono o le saranno pagate dallo Stato per guarentigia a datare dall'epoca della apertura all'esercizio delle linee della Lombardia e dell'Italia Centrale.

Il prodotto lordo delle L. 44,000.00 sarà calcolato sul risultato del prodotto medio delle tre reti riunite della Lombardia, dell'Italia Centrale e del Piemonte.

Collo stesso art. 36 della Convenzione citata e coll'art. 4 della Scrittura 11 luglio 1870, alla medesima allegata, è stabilito che la eccedenza del prodotto oltre le L. 44,000. 00 per chilometro e per anno, sarà divisa per $^1/_4$ alla Società e $^3/_4$ al Governo, e che la parte spettante al Governo verrà imputata annualmente al rimborso delle somme pagate per guarentigia alla Società, dopo il quale integrale rimborso cesserà ogni partecipazione del Governo sul prodotto delle linee.

Qualora poi, nell'anno 1891, il prodotto chilometrico delle linee non avesse ancora raggiunto la misura delle L. 44,000. 00 al chilometro, comincerà, ciò nulla ostante, in quell'anno e continuerà negli anni successivi il rimborso delle garanzie sui $^3/_4$ dell'eccedenza del prodotto lordo che si verificherà in confronto a quello dell'anno 1890 (*Art. 7 dell'Appendice 5 luglio 1870 alla Convenzione 4 gennaio 1869*).

Il rimborso di cui sopra si effettuerà per tutte le linee, senza interessi a carico della Società.

PER LE LINEE VENETE.

Il sistema di rimborso per la garanzia eventualmente pagata per la rete Veneta è determinato dall'art. 10 della Convenzione 13 aprile 1867 col Governo Austriaco, applicata alla rete Veneta in forza dell'art. 12 del Trattato di pace 3 ottobre 1866, ed è identico a quello stabilito per la rete Sud-Austriaca, di cui a *pag. 286.*

PER LA LINEA UDINE-PONTEBBA.

Quando il prodotto lordo raggiunga il limite in cui si annulla la sovvenzione chilometrica garantita dal Governo, la Società rimborserà annualmente al Governo le somme pagate, coll'interesse del 4 per cento, mediante corresponsione del 40 per cento sull'eccesso del prodotto lordo oltre il limite suddetto.

Il rimborso verrà applicato alla estinzione, prima, dell'interesse, poscia del capitale (*Legge 30 giugno 1872, N. 896, articolo unico, alinea* c).

Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dell'A. I., ed il 24 successivo dal Ministro dei lavori pubblici, fu dichiarato che la decorrenza del termine stesso era rimasta sospesa fino dal 17 novembre 1875, e « non riprenderà il suo corso che dal 1° luglio 1876 « nel caso che la Convenzione del riscatto non sia stata approvata dal Parlamento. »

Questo Atto addizionale non essendo stato accettato dagli arbitri, essi rinunziarono unanimi al loro mandato.

Digitized by Google

B. — CORRESPETTIVI PER LE LINEE ESERCITATE DALLA SOCIETÀ [13].

1.° Linee comprese nella garanzia assicurata colla Legge 14 maggio 1865.

TORINO-PINEROLO.

(*Capitolato di costruzione 23 maggio 1853, annesso alla Legge 26 giugno successivo*). La metà del prodotto lordo, più i $^2/_{10}$ del prodotto sul tronco percorso dalla ferrovia di Pinerolo sulla linea Torino-Genova, nonchè L. 5,000. 00 come correspettivo dell'uso della stazione di Torino.

MORTARA-VIGEVANO.

(*Capitolato di concessione 23 maggio, annesso alla Legge 11 luglio 1852*). La metà del prodotto lordo. (NB. *Per l'art. 29 sarebbe assicurato ai Concessionari dallo Stato un interesse del 4 $^1/_2$ per cento sul capitale*).

ACQUI-ALESSANDRIA.

(*Capitolato 23 maggio, annesso alla Legge 14 giugno 1856*). La metà del prodotto lordo, più un canone annuo di L. 5,000. 00 per l'uso della stazione di Alessandria.

CAVALLERMAGGIORE-BRA [14].

In seguito alla Convenzione 21 luglio 1869 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N. 26*), l'intero prodotto di questa linea spetta alla Società dell'Alta Italia, che fa il servizio dei titoli della Concessionaria [15] ed ha a suo carico le imposte di ogni natura, meno quelle di ricchezza mobile per le quali si rivale sui portatori.

CHIVASSO-IVREA.

(*Capitolato di concessione 23 maggio 1856, annesso alla Legge 14 giugno successivo e Convenzione 14 agosto 1856, mediante i quali atti l'esercizio venne assunto dalla Società della ferrovia di Novara*). Il 50 per cento del prodotto lordo, e sui prodotti indiretti soltanto il 50 per cento.

BIELLA-SANTHIÀ.

(*Convenzione 30 ottobre 1865, prorogata a tutto giugno 1876 con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia*

---

(13) Dove non è diversamente indicato, le imposte prediali sono a carico del Concessionario; quelle che colpiscono l'esercizio, a carico dell'esercente; ed i prodotti del corpo stradale, suoi annessi e fabbricati, sono a tutto vantaggio dell'esercente, il quale pel correspettivo convenuto deve provvedere anche alla manutenzione ordinaria della linea.

(14) Il tronco Bra-Cantalupo (Alessandria) non figura più fra le linee comprese nella garanzia per quanto si è detto superiormente alla nota 7.

(15) I titoli di cui la Società ha assunto il servizio per l'intiera linea Cavallermaggiore-Alessandria sono:

3 mila azioni del tratto di linea Cavallermaggiore-Bra (annue lire 10 per azione ed ammortamento in ragione di L. 500 l'una);

12 mila azioni dell'intera linea Cavallermaggiore-Alessandria (semplice ammortamento);

24 mila obbligazioni idem idem (interessi ed ammortamento).

Prima della Convenzione 21 luglio 1869 il tronco Cavallermaggiore-Bra era esercitato alla metà del prodotto lordo, in forza di Convenzione stipulata col Governo il 10 luglio 1862.

Digitized by Google

23 dicembre 1875). L. 4,400. 00 al chilometro (delle quali L. 200 a titolo di rimborso spese di straordinaria manutenzione anticipate dall'Alta Italia), più il 17 per cento di prodotto lordo, e sui prodotti indiretti soltanto il 17 per cento.

2.° Linee non comprese nella garanzia assicurata colla Legge 14 maggio 1865, ma contemplate dagli articoli 5 e 6 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge medesima.

BRA-CANTALUPO [16].

Come il tratto Cavallermaggiore-Bra di cui sopra.

CASTAGNOLE-ASTI-CASALE-MORTARA.

In forza della Convenzione 21 luglio 1869, l'intero prodotto di questa linea spetta, del pari che quello della linea Cavallermaggiore-Alessandria, alla Società dell'Alta Italia, che ha assunto di provvedere al rimborso delle 16 mila azioni ed agli interessi ed ammortamento delle 28 mila obbligazioni emesse o da emettersi per questa linea [17].

NOVARA-GOZZANO.

Con Convenzione 24 febbraio 1864 il Governo ne assunse l'esercizio per tre anni a rimborso di spese.

La Concessionaria si è resa oberata, e l'Alta Italia ha continuato l'esercizio dopo l'espiro di quel termine senza ulteriori accordi.

Verte causa colla fallita e col Governo pel rimborso delle perdite sofferte dall'esercente dal 1865 in poi.

Nell'anno 1874 la Provincia di Novara ha concorso con un sussidio di L. 36,000. 00 per impedire la cessazione dell'esercizio.

MONZA-CALOLZIO.

(*Art. 6 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865, e Convenzione 17 dicembre 1873*). (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N. 35*). Il 50 per cento sul prodotto lordo chilometrico.

MILANO-VIGEVANO.

(*Convenzione 30 giugno 1864 tra il Ministro dei Lavori Pubblici ed i Concessionari*). Il 50 per cento del prodotto lordo fino a che questo non ecceda le L. 15,000. 00 per chilometro, e con un minimo assicurato all'esercente di L. 6,500. 00.

Sulla eccedenza delle L. 15,000. 00, il 25 per cento.

Con Convenzione 29 marzo 1874, approvata dal Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia il 19 aprile successivo, e dall'Assemblea generale degli Azionisti della società di Vigevano il 20 maggio detto anno, il 50 per cento del prodotto lordo fino a che questo non ecceda le L. 15,000. 00 al chilometro, con un minimo

(16) Pel tratto Cantalupo-Alessandria, questa ferrovia percorre la linea Acqui-Alessandria mediante il pagamento di un correspettivo ai Concessionari di quest'ultima linea.

(17) Le 28 mila obbligazioni di cui sopra furono riscattate dalla Società prima dell'emissione. (*V. Leggi, Decreti ecc. Nota 110*).

Digitized by Google

chilometrico di L. 6,500. 00, e sui prodotti eccedenti le L. 15,000. 00 per chilometro fu assegnato, senza pregiudizio della massima:

per l'annata 1872, alla Vigevano il 75 per cento, ed all'Alta Italia il 25 per cento;

per l'anno 1873, il 50 per cento a ciascuna delle due Società; e

dal 1874 in avanti, il 60 per cento all'Alta Italia, ed il 40 per cento alla Concessionaria.

Inoltre, per la linea di circonvallazione dalla Stazione di Porta Ticinese alla Stazione Centrale di Milano, la Società esercente percepisce il 75 per cento sul prodotto lordo in forza della stipulazione dell'articolo 6 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864 (*Legge 14 maggio 1865*).

3° Linea Torreberetti-Pavia, contemplata dall'articolo 33 della Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865, ma che, in forza della sentenza arbitrale 18 marzo 1871, superiormente citata (pagina 271), non trovasi più compresa nella garanzia di prodotto lordo assicurata con quell'articolo alla Società.

La metà del prodotto lordo, come è stabilito dall'articolo 45 del Capitolato di concessione approvato con R. Decreto 16 ottobre 1859, N. 3726, mantenuto in vigore coll'articolo 7 della Convenzione 2 novembre 1867 stipulata fra la Società delle ferrovie Meridionali e quella dell'Alta Italia (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N. 22 e Nota 115*).

4.° Linee non contemplate dalla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865.

VOGHERA-PAVIA-CREMONA-BRESCIA.

Per la Convenzione 2 novembre 1867 tra la Società dell'Alta Italia e quella Italiana per le ferrovie Meridionali, approvata con Decreto Ministeriale 13 successivo (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N. 22*), il 45 per cento del prodotto lordo garantito, ossia L. 9,000 per chilometro pei tratti di linea la cui rendita fu garantita dallo Stato alla Società delle ferrovie Meridionali in L. 20,000. 00 al chilometro cogli articoli 1.° e 15 della Convenzione approvata colla Legge 21 agosto 1862, N. 763, esclusi i tratti della linea Pavia-Brescia comuni colle ferrovie di proprietà dell'Alta Italia.

Le imposte prediali a carico dell'Alta Italia, e quelle di ricchezza mobile a carico della Concessionaria.

FIRENZE-MASSA E MASSA-FRONTIERA FRANCESE.

(*Art. 4 e 5 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata con Legge 28 agosto 1870*). Un decimo sul prodotto netto dell'esercizio, ossia sulla somma che resterà disponibile dopo detratte dal prodotto lordo le spese di mantenimento e di esercizio e l'importare degli interessi e dell'ammortizzazione sulle somme impiegate

Digitized by Google

per la provvista del materiale mobile e pei lavori di adattamento e di miglioramento specificati all'articolo 3 della Convenzione.

SAVONA-BRA. CAIRO-ACQUI.

(*Art. 19 della Convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla Legge suddetta*). Il ventesimo del reddito netto calcolato sulle basi precedenti, ma coll'obbligo di stabilire tariffe differenziali pel transito sulla linea Bra-Cavallermaggiore.

CREMONA-MANTOVA.

(*Convenzione 5 febbraio 1873, approvata dal Consiglio il 18 febbraio successivo*). L. 8,000. 00 all'anno per chilometro fino a quando la linea non produca oltre il *minimum* assicurato dallo Stato coll'Atto di concessione approvato col R. Decreto 24 marzo 1872, N. 744, in una rendita lorda chilometrica di L. 18,974. 00; eccedendo il qual limite, la Società esercente percepirà il 50 per cento sull'eccedenza stessa.

MANTOVA-MODENA.

(*Basi di Contratto per l'esercizio 3 aprile 1869*) (18). Spese d'esercizio: L. 8,000. 00 per chilometro sino a che il prodotto lordo abbia raggiunto L. 16,000. 00; portandole a 9,000. 00 quando superi le L. 16,000. 00 e non oltrepassi 20,000. 00; e con una proporzione graduale variante fra il 48 per cento ed il 40 per cento al di là di quel limite.

5.° Linee la cui concessione è stata ceduta alla Società dell'Alta Italia, alla quale per conseguenza appartiene l'intiero prodotto, ma per le quali i rispettivi Decreti di concessione non assicurano alcuna garanzia.

Trofarello-Chieri (*Convenzione 25 novembre 1871*);
Mondovì-Bastia (*Convenzione 17 settembre 1873*);
Legnago-Rovigo-Adria (*Convenzione 19 giugno 1875*) (19).
Verona (Dossobuono)-Legnago (*Convenzione 3 agosto 1875*)(19);

6.° Canone d'affitto da corrispondersi alla Società ferroviaria dell'Alta Italia dall'Impresa assuntrice della navigazione sul Lago Maggiore in forza del contratto 27 aprile 1867, duraturo dal 1.° maggio 1867 fino al 30 aprile 1879 (20).

Per i primi quattro anni, annue. . . . . L. 10,000. 00
Per i quattro anni successivi, annue . . . . . » 14,000. 00
Per i quattro ultimi, annue. . . . . » 18,000. 00

---

(18) Non ancora tradotte in Convenzione formale.

(19) Le linee Legnago-Rovigo-Adria e Verona-Legnago, non sono ancora aperte all'esercizio.

(20) La Convenzione 15 gennaio 1875 per cessione ai Fratelli Mangili della concessione della navigazione sul Lago Maggiore (*V. Leggi, Decreti ecc. N. 37*) non essendo ancora stata approvata dal Governo, sussistono sempre i patti del Contratto d'affitto del 27 aprile 1867.

Digitized by Google

II.

RETE SUD-AUSTRIACA.

A. — GARANZIE.

(*Convenzione 13 aprile 1867*) [21].

Il Governo garantisce alla Società, a partire dal 1.° gennaio 1866, per tutta la durata della concessione e sul complesso delle linee in esercizio situate sul territorio Austriaco, un prodotto lordo calcolato sulle basi seguenti:

per l'anno 1866, fiorini 91,000 per miglio (metri 7586), e fiorini 1,000 in più per miglio e per anno per ciascuno degli anni successivi, fino a che l'ammontare della garanzia annua abbia raggiunto la cifra di fiorini 100,000 per miglio, nella qual cifra rimarrà fissata per tutta la durata della concessione.

In conformità alle stipulazioni contenute nel Trattato di pace 3 ottobre 1866, il prodotto lordo delle linee Austriache viene calcolato come segue:

si aggiunge il vero prodotto lordo delle linee Austriache al prodotto lordo delle linee Italiane rimaste fino all'anno 1866 sotto l'amministrazione del Consiglio di Vienna; poi si divide la somma di questi prodotti per la lunghezza totale di queste linee, ed il quoto così ottenuto rappresenta il prodotto lordo per miglio delle linee Austriache.

Nel caso in cui i prodotti di un esercizio non raggiungessero le cifre sovraindicate, il Governo tiene conto alla Società della insufficienza, deducendo la quota delle spese di esercizio che si riferisce alla parte dei prodotti non realizzati.

Le somme per tal modo pagate rappresentano una anticipazione al 4 per cento di interessi il cui rimborso viene effettuato mediante un prelevamento di $^1/_4$ sulla eccedenza del prodotto lordo al disopra di fiorini 100,000 per miglio e per anno.

Nel caso in cui, dopo il 1.° gennaio 1880, venisse applicata alla Società l'imposta sulla rendita, questa non sarà esigibile se non quando il prodotto lordo sorpasserà la cifra garantita e fino alla concorrenza dei $^3/_5$ di questa eccedenza.

---

(21) Per l'Atto di concessione 23 settembre 1858, la garanzia era del 5 $^2/_{10}$ sul capitale impiegato come per la Lombardia (*V. pag. 267*).

Digitized by Google

B. — CORRESPETTIVI.

LEOBEN-VORDERNBERG.

(*Convenzione 5/16 gennaio 1872*). Il 50 per cento degli introiti fino alla concorrenza di 40,000 fiorini per miglio tedesco, colla garanzia assicurata di un *minimum* di 20,000 fiorini;

il 45 per cento degli introiti eccedenti detto limite;

il 6 per cento dell'ammontare totale dell'introito lordo a titolo di indennità per la fornitura del materiale rotabile.

VIENNA-POTTENDORF.

(*Convenzione 27 gennaio 1874*). L' intero prodotto della linea, verso pagamento alla Concessionaria di annui fiorini Austriaci metallici 550,000, somma che si riduce effettivamente a fiorini 530,500 in vista degli accordi presi fra le due Società e superiormente riferiti [22].

---

(22) Colla Convenzione approvata nell'Assemblea generale 12 luglio 1871, il correspettivo assicurato alla Società esercente per la linea Wiener Neustadt-Grammat Neusiedl era del 50 per cento degli introiti fino alla concorrenza di 40,000 fiorini per miglio tedesco, colla garanzia assicurata di un *minimum* di 20,000 fiorini, e del 45 per cento degli introiti eccedenti i 40,000 fiorini per miglio, oltre al 6 per cento dell'ammontare del prodotto lordo per indennità di fornitura del materiale mobile.

E colla Convenzione approvata nell' Assemblea generale 29 aprile 1873, la Società esercente percepiva per l'intera linea Vienna-Pottendorf il 40 per cento fino ad un prodotto lordo totale di un milione di fiorini, ed il 60 per cento al di là di questo limite, il materiale rotabile venendo somministrato dalla Concessionaria.

Digitized by Google

Digitized by Google

Disposizioni relative al personale contenute nelle differenti Concessioni.

Convenzione 14 marzo 1856.

Obbligo di licenziare entro sei mesi gli impiegati assunti dallo Stato che i Concessionari non volessero ritenere in servizio, corrispondendo loro le competenze di norma per il semestre successivo. Quelli che durante questo termine divenissero inetti non potranno esigere dai Concessionari pensione, la quale dovrà essere pagata dall' Erario.

Convenzione 17 marzo 1856, Italia Centrale.

Dovranno essere preferiti, a parità di condizioni, tanto nella costruzione quanto nell'esercizio, individui degli Stati rispettivi, ad eccezione dei primari impiegati tecnici, macchinisti e di quegli operanti dai quali si esigessero cognizioni speciali.

Convenzione 23 settembre 1858.

I Concessionari si obbligano a pagare le indennità seguenti al personale dello Stato, tanto provvisorio che stabile, addetto all'esercizio ed alla manutenzione delle ferrovie cedute, che venisse da essi licenziato entro sei mesi e che avesse servito lo Stato almeno un anno:

1.° A tutti quelli che avessero servito senza interruzione meno di 10 o più di 20 anni, lo stipendio di cui godevano sotto l'Amministrazione dello Stato fino al giorno del congedo, e sei mesi di gratificazione; quelli fra questi che, durante il termine di sei mesi, entro il quale i Concessionari hanno diritto di congedarli, divenissero inabili al servizio, non potranno esigere pensione da

Digitized by Google

loro, ma questa sarà a carico dello Stato, del pari che le pensioni e le provvigioni alle vedove ed orfani di agenti non entrati al servizio dei Concessionari;

2.° A tutti quelli che avranno più di 10 e meno di 20 anni, lo stipendio di cui godevano come sopra, e, in caso di congedo, sei mesi di stipendio ed inoltre la pensione normale, in quanto non fossero chiamati ad un altro posto dallo Stato.

Gli impiegati ed agenti non congedati entro sei mesi dopo la presa di possesso delle linee hanno diritto di percepire dai Concessionari uno stipendio eguale al loro stipendio attuale, e, qualora fossero congedati più tardi, i Concessionari sono obbligati a pagare loro la pensione alla quale avevano diritto al momento del loro ingresso al servizio della Società, o quella più favorevole che loro spettasse in seguito ai nuovi Regolamenti per le pensioni che venissero stabiliti dalla Società stessa, in quanto non avessero meritato di essere licenziati per malversazione o per grave mancanza ai loro doveri di servizio.

Il personale provvisorio sarà parificato allo stabile nell'applicazione delle suddette disposizioni, e gli verrà quindi computato il periodo di provvisorietà.

Quegli agenti che al momento della presa di possesso non avessero ancora un anno di servizio e fossero congedati dai Concessionari, avranno diritto a tre mesi di stipendio.

Convenzione 25 giugno, approvata colla Legge 8 luglio 1860.

La Società sceglierà, per quanto possibile, il suo personale fra i regnicoli, colla sola eccezione per gli impieghi superiori o per quelli che richiedono cognizioni speciali. Nel servizio attivo accorderà la preferenza, a parità di condizioni, ai militari congedati e provveduti di buoni attestati, ai quali sarà riservato un terzo almeno dei suddetti posti.

Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865.

Art. 29. Tutto il personale che si troverà in servizio delle ferrovie esercitate dallo Stato all'epoca della promulgazione della Legge di concessione è accettato dalla Compagnia con equivalenza di grado, stipendio, diritti e competenze, come risulterà da apposito elenco che sarà redatto dal Ministero dei Lavori Pubblici e consegnato in forma autentica alla Compagnia appena promulgata la Legge che approva la cessione.

La posizione di detto personale nei rispettivi gradi verrà regolata in base all'anzianità.

Le promozioni verranno fatte in perfetta parità in concorso col personale che è già sotto la dipendenza della Compagnia.

Digitized by Google

Art. 30. Ogni impiegato od agente che passerà in servizio della Compagnia, qualunque sia il suo grado ed età, avrà diritto ad essere ammesso al benefizio della ritenuta per la Cassa pensioni a tenore dell'art. 5, e col benefizio dell'articolo transitorio del relativo Regolamento sociale.

Quelli fra gli impiegati che passano al servizio della Compagnia e che erano già sottoposti a ritenuta per la pensione di riposo, avranno diritto alla liquidazione della loro pensione giusta le Leggi vigenti per gl'impiegati dello Stato, e si seguiranno le discipline delle stesse Leggi per il collocamento a riposo.

Quelli poi che non avevano diritto a godere di tale beneficio saranno, per la liquidazione della loro pensione, soggetti al Regolamento della Cassa sociale.

Art. 31. Il Governo si obbliga di versare nella Cassa pensioni della Società (1),

---

(1) Fino dall'anno 1858 il Consiglio di Vienna si era occupato della istituzione di una Cassa pensioni a favore degli impiegati della Società, e nella seduta 22 settembre di quell'anno ha approvato alcune modificazioni che la Commissione d'Esercizio del Consiglio proponeva di introdurre in un progetto di Regolamento stato all'uopo presentato dalla Direzione Generale di Verona.

Appena costituito il Consiglio di Torino, una delle prime sue cure fu quella di provvedere all'avvenire del proprio personale, e si scambiarono corrispondenze in proposito col Comitato di Parigi e col Consiglio di Vienna, il quale era d'avviso che la Cassa pensioni dovesse essere istituita pei soli impiegati, riservandosi di provvedere in seguito in altro modo alla sorte del basso personale.

Questo principio non fu accolto dal Consiglio Italiano, il quale nella seduta 16 luglio 1861 approvò le proposte della Commissione stata nominata su questo argomento, fra le quali quella che il beneficio dell'istituzione abbia ad essere applicabile indistintamente agli impiegati ed al basso personale.

Il Consiglio di Vienna nella seduta 11 giugno 1861, e quello di Torino nella seduta 1.° ottobre 1861, approvarono ciascuno il Regolamento Pensioni per le reti rispettive.

Per la rete Lombarda e dell'Italia Centrale fu disposto che il nuovo Regolamento avesse ad entrare in vigore col 1.° gennaio 1862.

Ma nella sua applicazione essendosi manifestati alcuni casi pratici che non vi erano contemplati, il Consiglio incaricò la medesima Commissione di una revisione generale di esso, e nella seduta 16 dicembre 1862 approvò un nuovo Regolamento, la cui attivazione venne prescritta col 1.° gennaio 1863.

Altre modificazioni vennero successivamente aggiunte al Regolamento stesso colle deliberazioni 16 giugno 1863 e 15 marzo 1864, relative all'organizzazione del Comitato ed alla pensione delle vedove.

I principî direttivi nella compilazione di questi Regolamenti erano: che ogni agente dovesse concorrere a formare il fondo, e che la Società, dal canto suo, cooperasse coi mezzi propri ad incrementarlo, lodevole tributo questo di benemerenza verso chi diventa inabile, o pel lungo tempo passato

Digitized by Google

nel termine di tre mesi dopo l'approvazione legislativa della presente Convenzione, una somma corrispondente alle ritenute degli stipendi che a partire dal 1.° luglio 1856 furono pagati agli

---

in servizio, o per malattie facili ad acquistarsi per la natura degli impieghi che non permettono economia della propria persona, o per la qualità dei luoghi di destinazione assai spesso insalubri. Per analogo principio di equità, e nel medesimo tempo allo scopo di incoraggiare il personale nell'adempimento de' suoi doveri, rendendolo tranquillo sulle sorti future della propria famiglia, si stabiliva che, in caso di morte dell'agente, una pensione fosse assicurata alla di lui vedova e ai di lui figli, e che questa fosse commisurata sopra una scala più larga qualora il di lui decesso fosse conseguenza di uno di quei tanti infortuni ai quali il personale attivo della ferrovia trovasi disgraziatamente esposto.

In forza dell'art. 31 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865, N. 2279, avendo il Governo eseguito il versamento della somma corrispondente alle ritenute degli stipendi che, a partire dal 1.° luglio 1856, erano state pagate dagli impiegati ammessi a beneficio di pensione secondo le Leggi dello Stato e che passavano al servizio della Società, il Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia, colle deliberazioni 12 e 28 dicembre 1865, decise:

« 1.° che il fondo pensioni degli impiegati della nuova rete abbia ad « essere fuso in una sola cassa con quello preesistente, e che per conse- « guenza le somme pagate a questo titolo dal Governo abbiano ad essere « senz'altro versate nella Cassa pensioni della Società;

« 2.° che, in analogia a quanto dispone il Regolamento vigente per le « pensioni degli impiegati della Società Lombarda e dell'Italia Centrale, la « Società debba versare nella Cassa pensioni una somma eguale a quella « che si paga dal Governo a termini dell'art. 31 del Capitolato annesso « alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865;

« 3.° che la predetta somma debba essere portata a carico del fondo ca- « pitale considerandola come un maggior prezzo tacitamente convenuto per « l'acquisto delle ferrovie dello Stato allorchè la Società cogli articoli 30 e « 31 del Capitolato si assumeva l'obbligo di equiparare, per ciò che con- « cerne le pensioni, gli ex impiegati Governativi agli impiegati della Società « della Lombardia e dell'Italia Centrale, non potendosi aggravare i fondi del- « l'Esercizio di uno o più determinati anni di una somma che rappresenta « i versamenti fatti dagli impiegati dello Stato anteriormente alla cessione « delle strade ferrate. »

Avvenuta nel 1866 l'annessione alla Società dell'Alta Italia anche della rete Veneta, il Consiglio d'Amministrazione, preoccupandosi della posizione eccezionale degli impiegati di detta rete, i quali precedentemente facevano parte della Cassa pensioni di Vienna, il cui Regolamento differisce in molte parti da quello dell'Alta Italia, nelle sedute 5 febbraio e 16 aprile 1867, decise:

« 1.° valendosi della disposizione esistente nel Regolamento di Vienna « che autorizza la Società a praticarvi tutte le modificazioni che crederà « opportune, sarà applicato temporariamente a quegli impiegati il Rego- « lamento approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta 16 di-

Digitized by Google

impiegati ammessi a benefizio di pensione secondo le Leggi dello Stato e che passeranno al servizio della Compagnia.

Le pensioni liquidate giusta la Legge dello Stato saranno

« cembre 1862 colle successive modificazioni approvate nelle sedute 16 « giugno 1863 e 15 marzo 1864, e ciò a titolo di *modificazione* al Rego- « lamento di Vienna;

« 2.° Il Comitato della Cassa pensioni, nel quale, a tenore dell'art. 15 « Lombardo, saranno ammessi a far parte anche impiegati superiori dei « vari rami del servizio della rete Veneta, proporrà quelle modificazioni « che potessero occorrere al Regolamento per essere applicato complessi- « vamente a tutti gli impiegati della Società dell'Alta Italia;

« 3.° Le precedenti disposizioni non potranno in alcun modo pregiudi- « care i singoli diritti acquisiti. »

Nominata all'uopo apposita Commissione, venne da questa compilato un progetto di Regolamento che, riveduto dalla Commissione del Consiglio, composta dei Signori Amministratori Brot, Porro e Restelli coll'assistenza del Consulente legale, venne definitivamente approvato con deliberazione 19 novembre 1867, N. 429, col titolo di: *Statuto dell'Associazione di mutuo soccorso per le pensioni fra gli impiegati stabili della Società ferroviaria dell'Alta Italia denominata* Cassa Pensioni.

A questo Statuto vennero portate ulteriori modificazioni con deliberazioni del Consiglio: 29 dicembre 1873 riferibile agli impiegati delle antiche Società Vittorio Emanuele, Cuneo, Stradella e dello Stato, e 30 agosto 1875, colla quale fu ritenuto che l'Associazione non potrà possedere nè acquistare beni immobili non strettamente necessari al collocamento dei suoi Uffici.

Questo Statuto così modificato venne approvato col R. Decreto 26 ottobre 1875, N. mcxlviii, serie 2.ª, parte supplementare, col quale l'Associazione di mutuo soccorso per le pensioni fra gli impiegati stabili della Società ferroviaria dell'Alta Italia, denominata Cassa pensioni, residente in Milano, fu riconosciuta come Corpo morale.

Secondo questo Statuto, l'attivo della Società si compone:

1.° di una ritenuta del 3 per cento sugli emolumenti, la quale potrà essere diminuita od aumentata a seconda della eccedenza o della insufficienza dei fondi della cassa, e del dodicesimo di ogni aumento di stipendio;

2.° di un contributo versato mensilmente dalla Società nella Cassa pensioni in una misura equivalente alla prima di dette ritenute, cioè del 3 per cento sugli stipendi.

Compartecipano alla Cassa pensioni gli impiegati di tutte le varie reti componenti oggidì la Società dell'Alta Italia, con alcune disposizioni speciali a seconda delle differenti provenienze.

Hanno diritto ed obbligo di compartecipare alla Cassa pensioni:

tutti gli impiegati assunti in servizio permanente con stipendio fissato in ragione d'anno, purchè non abbiano compiuta l'età di 35 anni;

quelli che venissero assunti eccezionalmente in servizio oltre detto limite di età, come pure gli impiegati non Italiani nè naturalizzati Italiani, non sono obbligati di farne parte e non si ammettono sopra loro domanda se non previa autorizzazione speciale del Consiglio d'Amministrazione.

Digitized by Google

pagate in comune dal Governo e dalla Compagnia. Questa corrisponderà quanto potrebbe spettare all'impiegato a tenore del suo Regolamento per l'ammontare delle ritenute operate; il

---

Nessun impiegato è posto in quiescenza se non per deliberazione del Consiglio d'Amministrazione.

Hanno diritto ad una pensione corrispondente per ogni anno ai 5/6 dei versamenti effettuati, senza però che questi possano oltrepassare i 3/4 dell'ultimo emolumento, purchè abbiano fatto parte della Cassa pensioni per una durata di sei anni almeno:

a) gli impiegati dopo 25 anni di compartecipazione alla Cassa, purchè abbiano raggiunta l'età di anni 55, con eccezione per gli agenti del servizio attivo, pei quali il limite di compartecipazione è di 20 anni e quello di età di 50;

b) gli impiegati ed agenti divenuti inetti al servizio per disgrazie toccate, per malattie contratte nell'esercizio delle loro funzioni.

Gli impiegati condannati o licenziati per mancanze, ed i dimissionari volontariamente, perdono il diritto alla pensione ed i versamenti effettuati. Quando un impiegato lascia la Società perchè chiamato al servizio militare o per infermità o malattie non causate dal servizio prima di aver raggiunto i sei anni di compartecipazione, o quando entro questo periodo di tempo è dispensato dal servizio per soppressione d'impiego, ha diritto alla restituzione, senza interessi, delle somme che gli furono ritenute.

La vedova di un impiegato morto dopo sei anni di compartecipazione ha diritto ad una pensione annua equivalente a 5/9 della somma versata dal marito, purchè il matrimonio sia stato conchiuso almeno tre anni prima dell'epoca in cui il marito ha cessato di vivere o di essere in attività e prima che egli avesse raggiunta l'età di anni 50; speciali disposizioni di favore sono accordate per le vedove di agenti morti per disgrazie sopraggiunte in servizio o per infermità contratte nell'esercizio delle loro funzioni.

La vedova dell'impiegato pensionato ha diritto a 2/3 della pensione liquidata a favore del marito.

Le pensioni alle vedove cessano immediatamente in caso di loro passaggio a seconde nozze.

Le vedove perdono anche il diritto alla pensione se al momento della morte del marito la moglie è divisa per di lei colpa, senza che l'assegno alimentare legale le sia stato corrisposto dal marito, o quando tenga una condotta scandalosa o venga condannata per crimine.

I figli legittimi di un compartecipante defunto hanno diritto, fino all'età di 18 anni, ad una pensione determinata sopra scale differenti, a seconda che la madre sia o no vivente e il padre fosse passato a seconde nozze ecc.

Le vedove ed i figli non aventi diritto a pensione possono in determinati casi ottenere un sussidio per una sola volta.

La Cassa pensioni è amministrata da un Comitato presieduto da un Amministratore designato dal Consiglio, composto del Direttore Generale e di altri agenti superiori di tutti i Servizi della Società, alcuni dei quali ne fanno parte in virtù del posto che coprono, altri per nomina del Consiglio.

Questo Comitato delibera definitivamente sul collocamento ed impiego dei fondi di riserva della Cassa, sulle liquidazioni di pensioni o di soccorsi in via normale e su tutti i casi normali dell'applicazione dello Statuto.

Digitized by Google

Governo supplirà alla somma mancante per integrare la pensione liquidata.

ART. 32. Saranno versati nella Cassa di Consorzio di mutuo soccorso fra

---

Esso riferisce al Consiglio sulle domande di aumento nei casi eccezionali, sui reclami, sulle eventuali questioni concernenti l'applicazione dello Statuto e sulle modificazioni che vi si volessero introdurre.

Lo Statuto contiene inoltre disposizioni speciali concernenti gli impiegati che trovavansi già al servizio della Società prima del 1.° gennaio 1862, quelli delle Costruzioni passati ad un servizio permanente, quelli provenienti dal Governo, dalla rete Veneta e dalle antiche Società V. E., Cuneo ecc., alcuni provvedimenti eccezionali pel personale temporaneo, e finalmente alcune misure pel caso di eventuale fusione con altre istituzioni o di annessione di nuove linee, o per quello di scioglimento della Società dell'Alta Italia.

Il provvedimento delle pensioni, nel mentre assicura la sorte dell'impiegato inabile e della famiglia superstite, non è però sufficiente per quella classe di agenti che costituiscono la categoria cosidetta del *basso personale*, i quali, in caso di malattie, anche temporarie, non si trovano in grado di procurarsi coi mezzi propri l'assistenza di medici e di medicinali e tutti quegli altri soccorsi che in simili condizioni si rendono indispensabili.

Tutte le Amministrazioni ferroviarie hanno quindi creduto necessaria la istituzione di un *Consorzio di mutuo soccorso* che, mediante una tenue trattenuta sullo stipendio degli associati al Consorzio stesso e mediante altre elargizioni, possa costituire un fondo atto a supplire ai bisogni.

Allorchè la Società Lombardo-Veneta prese possesso di quella rete, trovò in vigore un Regolamento di tale natura emanato dall'Amministrazione Austriaca il 1.° novembre 1865; ed essa continuò a conformarsi per parecchi anni alle disposizioni in quello contenute.

Ma domandando queste di essere modificate per adattarsi vie meglio alla mutata organizzazione dell'Amministrazione, e d'altronde la Cassa di mutuo soccorso non essendo ancora organizzata nell'Italia Centrale, il Consiglio di Torino, non appena costituito, nominò una Commissione con incarico di occuparsi dell'argomento, e nella seduta 20 marzo 1861 approvò un primo Regolamento del Consorzio di mutuo soccorso fra gli impiegati ed operai della Lombardia e dell'Italia Centrale, che venne poi quasi subito modificato con deliberazione 1.° ottobre successivo per concordarlo col Regolamento della Cassa pensioni che in detta seduta veniva pure approvato.

Quest'ultimo Regolamento avendo ancor esso subito delle modificazioni, come sopra si è detto, anche quello pel Consorzio venne rifuso con deliberazione 19 gennaio 1864, e poscia con l'altra 29 dicembre 1869, allo scopo di unificare le disposizioni che erano in vigore per le Casse soccorso delle varie linee componenti la rete, e portate dal Regolamento 26 ottobre 1863 pel personale delle strade ferrate dello Stato, da quello 19 gennaio 1864 sopracitato per la rete della Lombardia e dell'Italia Centrale, nonchè dai Regolamenti speciali delle linee Venete e Romane.

Il Consorzio di mutuo soccorso ha per iscopo:

1.° di provvedere all'assistenza dei consorziati malati, mediante cura medica, indennità per medicinali e sussidi giornalieri;

Digitized by Google

gli impiegati ed operai delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale i fondi che, all'epoca in cui la Compagnia entrerà in possesso delle linee dello Stato, si troveranno nella Cassa di soccorso degli agenti di esse linee.

Il Governo farà compilare una nota delle persone inscritte nei registri della Cassa alla data della loro compartecipazione, acciò serva di norma alla Compagnia e di titolo ai compartecipanti per esperire dei loro diritti alla concessione dei sussidi da farsi secondo il Regolamento sociale, le cui disposizioni saranno agli attuali agenti delle linee dello Stato applicate nella loro integrità a datare dal giorno in cui passeranno al servizio della Compagnia.

Art. 60. Per le nuove nomine da farsi la Compagnia sceglierà il suo personale fra i regnicoli. Non potrà derogarsi a questa regola se non per gl'impieghi di alta amministrazione e direzione superiore ai capi dei diversi Servizi.

Essa accorderà la preferenza, a parità di condizioni, ai militari congedati e provveduti di buoni attestati, ai funzionari od agenti governativi in disponibilità, ed ai volontari nelle guerre Italiane, a condizione, ben inteso, che, oltre ai requisiti morali, abbiano l'attitudine fisica ed una età conveniente al disimpegno dei servizi cui potessero essere chiamati. Un terzo almeno dei suddetti posti dovrà in ogni caso essere riservato a questa classe di persone.

2.° di provvedere in caso di morte alle spese funerarie;

3.° di concedere sussidi straordinari per una volta agli agenti per età avanzata o per grave malattia resi inabili a continuare l'opera loro, alle vedove, ai figli minorenni ed ai genitori se inetti al lavoro od indigenti.

Appartengono d'obbligo al Consorzio gli operai delle Officine e Manutenzione, gli agenti provvisori di questo Servizio e di quello dell'Esercizio; gli impiegati dell'Esercizio e Manutenzione aventi uno stipendio minore di L. 1,200, quand'anche compartecipanti alla Cassa pensioni, ecc.

L'attivo del Consorzio si compone:

1.° dei capitali risultanti dalla liquidazione delle Casse state soppresse;

2.° di una ritenuta da farsi sugli stipendi o paghe dei soci nella misura di L. 1.50 per cento per gli operai delle officine, e di L. 1 per cento per gli altri agenti retribuiti a stipendio annuo o salario giornaliero;

3.° dell'interesse realizzato mediante il collocamento dei capitali del Consorzio;

4.° di altri introiti eventuali, quali doni e lasciti, ammontare delle multe disciplinari inflitte al personale dell'Amministrazione, ricavo della vendita di oggetti abbandonati nelle stazioni e nelle carrozze ecc.

Il Consorzio è amministrato gratuitamente da un Comitato presieduto dal Direttore Generale e composto del Capo dell'Economato Vice-Presidente, di un Ispettore del Traffico, di un Capo Riparto della Manutenzione e di un determinato numero di rappresentanti delle varie categorie dei consorziati.

Il fondo di Cassa attuale del Consorzio di mutuo soccorso ascende ad oltre mezzo milione.

Digitized by Google

Convenzione di Basilea 17 novembre 1875.

ART. 20. Alla data della presa di possesso la Società verserà nelle Casse del Governo tutti i fondi che a quest' epoca apparterranno alla Cassa pensioni, alla Cassa di mutuo soccorso ed alla Cassa della Massa di vestiario istituite a vantaggio degli impiegati ed operai della Società.

Il Governo si sostituirà alla Società in tutti gli oneri ed obbligazioni da lei contratti verso gli impiegati ed operai inscritti a dette Casse.

ART. 27 ter. La Società consegnerà al più presto l'elenco del personale che si trova attualmente al servizio ordinario delle strade ferrate contemplate dalla presente Convenzione, colla indicazione del grado, dell'anzianità e degli stipendi.

Dopo la firma del presente contratto, le nomine e promozioni nel personale ordinario saranno fatte d'accordo col Governo.

Alla presa di possesso delle linee cedute, il Governo, senza assumere alcun impegno speciale, accetterà il personale in servizio ordinario di cui nel presente articolo, salve le variazioni nel numero, nel grado e negli stipendi degli impiegati che siano la conseguenza dei nuovi organici che fossero stabiliti dal Governo.

NOTA. — Coll'art. 12 della Convenzione 9 luglio 1863, approvata colla Legge 25 agosto successivo, N. 1440, per cessione allo Stato della ferrovia Vittorio Emanuele, è stabilito quanto segue

L'Amministrazione dello Stato accetta il personale che la Società tiene attualmente impiegato nel servizio della linea ceduta, colle norme disciplinari però adottate per gli impiegati delle ferrovie dello Stato, e ben inteso che con tale accettazione l'Amministrazione non assume alcun obbligo speciale verso gl' impiegati suddetti, i quali rimarranno, dopo la cessione, sotto la esclusiva di lei dipendenza.

Digitized by Google

Digitized by Google

STATUTI.

Digitized by Google

Disposizioni principali contenute nei quattro Statuti successivament

	da S. M. l'Imperatore d'Austria colle Sovrane Risoluzioni:	
	19 settembre 1856, comunicata con Ministeriale Ordinanza 31 dicembre 1856.	30 novembre e 9 dicembre 1858, comunicate con Ministeriale Ordinanza 10 dicembre 1858.
	I.	II.
DENOMINAZIONE E SEDE DELLA SOCIETÀ	I. R. Società Privilegiata delle Strade Ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, con residenza in Vienna, e con iscrizione presso l'I. R. Tribunale di Commercio dell'Austria Inferiore.	I. R. Società Privilegiata delle Strade Ferrate Meridionali dello Stato, del Regno Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale, con residenza in Vienna, e con iscrizione presso l'I. R. Tribunale di Commercio dell'Austria Inferiore.
SCOPO	Costruzione, compimento ed esercizio delle strade ferrate concesse e di quelle che in seguito fossero per pervenire alla Società per titolo di prelazione, concessione, acquisto od appalto; esecuzione delle costruzioni ed attivazione delle imprese autorizzate colla Convenzione 14 marzo 1856 ed annesso Capitolato.	Costruzione, compimento ed esercizio delle strade ferrate concesse, cedute definitivamente od eventualmente coll'Atto 23 settembre 1858, di quelle che venissero concesse, appaltate in seguito alla Società o da essa acquistate; attuazione degli stabilimenti, lavori ed imprese autorizzate colla Concessione stessa, ed esercizio di tutti i servizi di trasporto per terra o per acqua che fossero in relazione colle ferrovie appartenenti alla Società.
DURATA	Fino al 31 dicembre 1948.	Fino al 31 dicembre 1954.

Digitized by Google

emanati per la Società dai rispettivi Governi ed approvati:

da S. M. il Re Vittorio Emanuele con R. Decreto 27 gennaio 1861. **III.**	da S. M. l'Imperatore d'Austria con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con Ministeriale Ordinanza 20 giugno 1862. **IV.**
La Società s'intitola: SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL SUD DELL'AUSTRIA E DELLA VENEZIA per tutte le linee poste nei dominî Austriaci;	La Società s'intitola: SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL SUD DELL'AUSTRIA per le linee situate negli Stati di S. M. l'Imperatore d'Austria;
SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DELLA LOMBARDIA E DELL'ITALIA CENTRALE (1) per tutte quelle comprese negli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele;	SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DELLA LOMBARDIA E DELL'ITALIA CENTRALE per le linee situate negli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele;
SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL SUD DELL'AUSTRIA E DELLA VENEZIA, DELLA LOMBARDIA E DELL'ITALIA CENTRALE, per tutti gli atti di interesse generale. La sede della Società, per ciò che concerne le ferrovie poste nel territorio Austriaco, è stabilita in Vienna; e, per ciò che concerne quelle situate negli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele, nella capitale dei medesimi (2).	SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL SUD DELL'AUSTRIA, DELLA LOMBARDIA E DELL'ITALIA CENTRALE per tutti gli atti di interesse generale. La sede della Società... ecc. (*come al N.* III).
Costruzione, compimento ed esercizio delle strade ferrate cedute e concesse in forza dell'Atto 23 settembre 1858 per ciò che riflette le linee poste nel territorio Austriaco e quelle situate negli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele, la cui concessione è stata confermata od accordata colla Legge 8 luglio 1860 e col Capitolato a quella annesso; costruzione ed esercizio delle altre ferrovie che nell'uno o nell'altro dei suddetti Stati venissero ulteriormente concesse, annesse od appaltate in seguito alla Società o da essa acquistate... ecc. (*come al N.* II).	*Identico al N.* III.
Fino al 31 dicembre 1954 (3).	Fino al 31 dicembre 1954 (1).

(1) In forza dell'art. 6 della Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865, la Società, col 1.° giugno 1865, assunse il nome di SOCIETÀ FERROVIARIA DELL'ALTA ITALIA.

(2) Per l'art. 2 dell'Atto 2 febbraio 1865 addizionale alla Convenzione suddetta, la sede della Società sarà *in una città dei RR. Stati*, ed il domicilio legale di essa *in quella città ove risiederà il Consiglio d'Amministrazione*, come del resto era detto all'art. 5 della Convenzione 25 giugno 1860, approvata colla Legge 8 luglio successivo, N. 4241 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N. 11*).

(3) Coll'art. 37 della Convenzione approvata colla Legge 28 agosto 1870 (*V. Leggi, Decreti ecc. N. 29*) il termine stabilito per la scadenza della concessione venne portato a 99 anni a partire dal 1.° gennaio 1870 (*vale a dire a tutto il 1968*).

(1) Per l'art. 13 della Convenzione 13 aprile 1867 (*Vedi Leggi, Decreti ecc. N. 19*), la durata della concessione è fissata a 99 anni, i quali decorreranno a partire dal 1.° gennaio 1870 (*vale a dire a tutto il 1968*).

Digitized by Google

Disposizioni principali contenute nei quattro Statuti successivamente

	da S. M. l'Imperatore d'Austria colle Sovrane Risoluzioni: 19 settembre 1856, comunicata con Ministeriale Ordinanza 31 dicembre 1856. I.	30 novembre e 9 dicembre 1858, comunicate con Ministeriale Ordinanza 10 dicembre 1858. II.
FONDO SOCIALE	Austriache lire 180,000,000, divise in 312,500 azioni al portatore, ciascuna di Austriache lire 576, ossia franchi 500, negoziabili in Austria, Italia, Francia, Inghilterra, colle prescrizioni relative alla forma materiale dei titoli, modi di versamento, e penalità in caso di ritardo al medesimo, diritti ed obblighi degli Azionisti, ecc.	150,000,000 di fiorini Austriaci, pari a franchi 375 milioni, costituito da 750,000 azioni al portatore, ciascuna di fiorini Austriaci 200, ossia franchi 500, negoziabili in Austria, Germania, Italia, Francia ed Inghilterra, colle prescrizioni *identiche al N.* I.
	Facoltà di contrarre i prestiti che saranno determinati dall'Assemblea generale ed acconsentiti dal Governo, e, intanto, un prestito di 50,000,000 di lire Austriache per le strade ferrate Lombardo-Venete; nonchè autorizzazione di eseguire la operazione finanziaria per conto della strada ferrata dell'Italia Centrale, contemplata dall'art. 9 della Concessione 17 marzo 1856.	Facoltà all'Assemblea generale degli Azionisti, sotto riserva dell'approvazione Governativa, di stabilire se, quando e come il completamento del capitale occorrente per l'esecuzione di tutti gli obblighi imposti colla Convenzione 23 settembre 1858 abbia ad essere ottenuto mediante obbligazioni o con nuove azioni.
		Autorizzazione accordata, in via eccezionale, al primo Consiglio d'Amministrazione di eseguire l'operazione finanziaria assentita dalla Concessione 17 marzo 1856 per la Centrale Italiana, e di contrarre un prestito fino al limite di 100 milioni di fiorini Austriaci per la costruzione e completamento delle strade cedute e concesse coll'Atto 23 settembre 1858.
RAPPRESENTANZA DELLA SOCIETÀ		
a) ASSEMBLEA GENERALE DEGLI AZIONISTI	Dovrà riunirsi ogni anno a Vienna nel mese di maggio, e inoltre ogni qualvolta il Consiglio d'Amministrazione crederà necessario di convocarla nei termini, modi e colle formalità stabilite nello Statuto medesimo, mediante avviso da pubblicarsi nei giornali ufficiali di Vienna, Venezia, Milano, Firenze, *Moniteur* di Parigi e *Times* di Londra.	Dovrà riunirsi . . . . ecc. (*come al N.* I). con pubblicazione nei giornali ufficiali di Vienna, Trieste, Venezia, Milano, Firenze, Berlino, Francoforte, *Moniteur* di Parigi e *Times* di Londra. La prima Assemblea generale avrà luogo nel 1860 (1).

(1) Malgrado una tale disposizione, l'Assemblea generale degli Azionisti ebbe luogo il 25 agosto 1859 (V. *Leggi, Decreti ecc. Nota 36*).

Digitized by Google

emanati per la Società dai rispettivi Governi ed approvati:

da S. M. il Re Vittorio Emanuele con R. Decreto 27 gennaio 1861. III.	da S. M. l'Imperatore d'Austria con sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con Ministeriale Ordinanza 20 giugno 1862. IV.
375,000,000 di franchi, rappresentati da 750,000 azioni di 500 franchi ciascuna, ovvero 200 fiorini, moneta Austriaca in argento, negoziabili e colle prescrizioni *come ai N.i* I *e* II.	(*Identico al N.* III).
Gli aumenti del fondo sociale, mediante emissione così di nuove azioni che di obbligazioni, non potranno aver luogo senza l'autorizzazione dell'Assemblea generale e l'approvazione del Governo rispettivo.	Gli aumenti del fondo sociale, mediante emissione così di nuove azioni che di obbligazioni, non potranno aver luogo senza l'autorizzazione dell'Assemblea generale e l'approvazione dei Governi rispettivi.
In via di deroga, il primo Consiglio d'Amministrazione è autorizzato a negoziare, alle migliori condizioni possibili: 1.° un imprestito di 250 milioni di franchi da destinarsi al compimento ed alla costruzione delle linee cedute, concesse od annesse in forza dell'Atto di concessione 23 settembre 1858 e della Legge 8 luglio 1860; 2.° un imprestito specialmente applicabile alla costruzione delle linee dell'Italia Centrale entro i limiti della garanzia stipulata coll'art. 2 della Convenzione annessa alla Legge 8 luglio 1860.	In via di deroga . . . . ecc. (*identico al N.* III).
Si riunisce ogni anno a Parigi prima del 31 maggio; e inoltre ogni qualvolta i Consigli d'Amministrazione ne riconoscono l'utilità. La convocazione si fa nei termini, modi . . . ecc. (*come al N.* I). con pubblicazione nei giornali ufficiali di Vienna, Trieste, Venezia, Torino, Milano, Firenze, Bologna, a Parigi nel *Moniteur*, a Londra nel *Times*, a Berlino nella *Gazzetta Ufficiale*, a Francoforte nel *Giornale della Direzione delle Poste.*	Si riunisce ogni anno a Parigi prima del 31 maggio, fino a tanto che nuove disposizioni statutarie prescrivano altrimenti (1). Si raduna inoltre ogni qualvolta i Consigli d'Amministrazione ne riconoscono l'utilità. La convocazione si fa nei termini, modi . . . e la pubblicazione nei giornali . . . (*come al N.* III).

(1) Nell'art. 15 della Convenzione 13 aprile 1867 (*V. Leggi, Decreti ecc. N. 19*), nella supposizione che in quell'anno la separazione della Società fosse un fatto compiuto, era stabilito che a partire da quell'epoca l'Assemblea generale della rete Sud-Austriaca dovesse riunirsi a Vienna.
La separazione però non avendo avuto luogo, le Assemblee generali, anche successivamente, continuarono a riunirsi a Parigi.

Digitized by Google

Disposizioni principali contenute nei quattro Statuti successivamente

da S. M. l'Imperatore d'Austria
colle Sovrane Risoluzioni:

19 settembre 1856, comunicata con Ministeriale Ordinanza 31 dicembre 1856. I.	30 novembre e 9 dicembre 1858, comunicate con Ministeriale Ordinanza 10 dicembre 1858. II.
All' Assemblea generale, oltre la decisione sopra tutti gli oggetti ad essa sottoposti dal Consiglio, è esclusivamente riservata quella sugli oggetti seguenti:	All'Assemblea generale, oltre la decisione su tutti gli oggetti ad essa sottoposti dal Consiglio, è esclusivamente riservata quella sopra tutti gli oggetti seguenti:
a) nomina dei membri del Consiglio d'Amministrazione, approvazione di quelli eletti provvisoriamente dal Consiglio e determinazione dei loro emolumenti;	*a*) (*come al N.* I);
b) esame ed approvazione dei bilanci annuali e stanziamento dell'annuo dividendo;	*b*) (*come al N.* I);
c) costruzione di ferrovie non contemplate dalla Convenzione, acquisto ed appalto di altre linee;	*c*) (*come al N.* I) *ed inoltre* e cessione di linee;
d) aumento del fondo sociale mediante emissione di nuove azioni od assunzione di prestiti, modificazioni allo Statuto, scioglimento della Società avanti il termine di espiro della concessione, o continuazione oltre quel termine, e, nel primo di detti casi, o qualora le strade venissero riscattate dopo 30 anni, disposizione del fondo di riserva.	*d*) (*come al N.* I).
Le deliberazioni dell' Assemblea generale non hanno altre limitazioni che quelle portate dalle disposizioni generali di Legge e dagli Statuti, ed obbligano tutti gli Azionisti.	Le deliberazioni... ecc. (*come al N.* I).
Per l'esecuzione di quelle riguardanti gli oggetti superiormente specificati sub *c* e *d* è necessaria l'approvazione Sovrana.	Per l'esecuzione di quelle.... ecc. (*come al N.* I)
Per la validità delle deliberazioni occorre la presenza di almeno 30 Azionisti, rappresentanti la ventesima parte del fondo sociale, e, per quelle alle lettere *c* e *d*, una maggioranza di due terzi dei membri presenti, i quali dovranno essere almeno 40 e rappresentare la decima parte del fondo sociale.	Per la validità delle deliberazioni occorre la presenza di almeno 50 Azionisti, rappresentanti la ventesima parte del fondo sociale, e, per quelle alle lettere *c* e *d*, una maggioranza di due terzi dei membri presenti, i quali dovranno essere almeno 60 e rappresentare la decima parte del fondo sociale.
Nel caso in cui le condizioni stabilite per rendere valida un' Assemblea generale non potessero venire adempiute, sarà convocata una nuova Assemblea, nella quale non potranno essere discussi altri oggetti fuorchè quelli contenuti nell'ordine del giorno della precedente, e le cui risoluzioni saranno valide qualunque sia il numero dei soci intervenuti e delle azioni da essi rappresentate.	Nel caso in cui.... ecc. (*come al N.* I).

Digitized by Google

emanati per la Società dai rispettivi Governi ed approvati:

da S. M. il Re Vittorio Emanuele con R. Decreto 27 gennaio 1861. **III.**	da S. M. l'Imperatore d'Austria con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con Ministeriale Ordinanza 20 giugno 1862. **IV.**
Affari esclusivamente riservati all'Assemblea generale, oltre quelli che le fossero presentati in seguito a deliberazione dei Consigli riuniti:	Affari esclusivamente riservati all'Assemblea generale... ecc. (*come al N.* III).
a) (*come ai N.i* I *e* II);	*a*) (*come ai N.i* I, II *e* III);
b) (*come ai N.i* I *e* II);	*b*) (*come ai N.i* I, II *e* III);
c) decisione intorno acquisti, concessioni o locazioni di nuove linee;	*c*) (*come al N.* III);
d) (*come ai N.i* I *e* II).	*d*) (*come ai N.i* I, II *e* III).
Le deliberazioni prese nei limiti delle Leggi generali e degli Statuti, obbligano tutti gli Azionisti.	Le deliberazioni... ecc. (*come al N.* III).
Per l'esecuzione di quelle.... ecc. (*come ai N.i* I *e* II).	Per l'esecuzione di quelle... ecc. (*come ai N.i* I, II *e* III).
Per la validità.... ecc. (*come al N.* II).	(*come al N.* III).
..... e rappresentare un quinto almeno del fondo sociale.	
Nel caso in cui.... ecc. (*come ai N.i* I *e* II).	(*come ai N.i* I, II *e* III).
Trattandosi poi di decidere sopra oggetti superiormente enunziati alle lettere *c* e *d*, per la vali-	Trattandosi.... ecc. (*come al N.* III).

Digitized by Google

Disposizioni principali contenute nei quattro Statuti successivamente

	da S. M. l'Imperatore d'Austria colle Sovrane Risoluzioni:	
	19 settembre 1856, comunicata con Ministeriale Ordinanza 31 dicembre 1856.	30 novembre e 9 dicembre 1858, comunicate con Ministeriale Ordinanza 10 dicembre 1858.
	I.	II.
b) CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE	composto di 30 membri, dei quali: 16 dovranno essere sudditi Austriaci, e non meno di 11 di questi domiciliati in Vienna. Altri 5 dovranno appartenere agli Stati attraversati dalla ferrovia dell'Italia Centrale e costituiranno il Consiglio d'Amministrazione menzionato all'art. 11 della Concessione 17 marzo 1856, la cui sede è fissata a Bologna.	composto di 30 membri, dei quali: 16 sudditi Austriaci, 11 dei quali almeno domiciliati in Vienna; quelli della Centrale Italiana (costituenti il Consiglio di Bologna prescritto dall'art. 11 della Concessione 17 marzo 1856) dovranno appartenere agli Stati attraversati da detta ferrovia. Le attribuzioni del Consiglio di Bologna sono specificate nel relativo Regolamento fatto dal Consiglio d'Amministrazione con approvazione Governativa (1). In via eccezionale, il primo Consiglio d'Amministrazione rimane composto di 40 membri, e dovrà essere ridotto al numero legale di 30 nell'anno 1862 nei modi prescritti dall'art. 63.
	Gli Amministratori, la cui durata in funzione è fissata a sei anni, dovranno essere nominati dalla Assemblea generale e, in via di deroga, per la prima volta, dallo Statuto. L'art. 64 stabilisce, pure in via di deroga, il turno di elezione fino a che l'anzianità sia stabilita. Gli uscenti possono essere rieletti.	Gli Amministratori, la cui durata in funzione è fissata a cinque anni, dovranno essere nominati dall'Assemblea generale. Ogni anno ne esce un quinto e gli uscenti possono essere rieletti. Fino a tanto che il turno di sortita non sia compito decide la sorte. In via di deroga, la prima nomina è fatta dallo Statuto.

(1) Regolamento interno del Consiglio di Amministrazione delle strade ferrate dell'Italia Centrale, approvato dal Consiglio d'Amministrazione di Vienna in seduta 7 agosto 1857, N. 1243.

Digitized by Google

emanati per la Societa dai rispettivi Governi ed approvati:

da S. M. il Re Vittorio Emanuele con R. Decreto 27 gennaio 1861. **III.**	da S. M. l'Imperatore d'Austria con sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con Ministeriale Ordinanza 20 giugno 1862. **IV.**
dità della Assemblea di seconda convocazione, occorre la presenza di 50 Azionisti, rappresentanti almeno un decimo delle azioni emesse.	
———	Qualora anche la seconda Assemblea non potesse raccogliersi, si procederà ad una terza convocazione; e le decisioni prese in quest'ultima Assemblea saranno valide qualunque sia il numero degli Azionisti intervenuti e delle azioni rappresentate.
CONSIGLI D'AMMINISTRAZIONE E COMITATO DI PARIGI.	CONSIGLI D'AMMINISTRAZIONE E COMITATO DI PARIGI.
La Società è amministrata da due Consigli di Amministrazione indipendenti: l'uno per le linee situate nel territorio Austriaco; l'altro per quelle che percorrono gli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele.	La Società è amministrata... ecc. (*come al N.* III).
Ognuno di questi Consigli è composto di 21 membri, cioè:	(*Idem*).
1.° di 13 domiciliati nello Stato rispettivo, dei quali 10 devono essere cittadini del medesimo (1);	1.° (*Idem*).
2.° di 8 membri residenti a Parigi ed a Londra, i quali costituiscono il Comitato di Parigi, che rappresenta la Società nei suoi rapporti cogli Azionisti a Parigi ed a Londra.	2.° di 8 membri residenti a Parigi ed a Londra, i quali costituiscono il Comitato di Parigi, incaricato di sorvegliare gli interessi degli Azionisti Francesi ed Inglesi e di far valere questi interessi nei limiti prescritti dagli Statuti.
Dovendosi deliberare sopra un oggetto da sottoporsi all'Assemblea generale o concernente gli interessi generali della Società, e specialmente sulla compilazione del Preventivo generale, la questione sarà dapprima sottoposta a ciascuno dei due Consigli d'Amministrazione e, in caso di disaccordo, sarà decisa in una riunione generale dei due Consigli che avrà luogo a Parigi e sarà composta di 16 membri delegati per giusta metà da ciascuno dei due Consigli di Amministrazione fra i membri presso di essi residenti, e di tre membri delegati dal Comitato di Parigi.	Dovendosi... ecc. (*come al N.* III).
Gli Amministratori, la cui durata... ecc. (*come al N.* II).	Gli Amministratori... ecc. (*come ai N.i* II *e* III)
Il rinnovamento dei membri si opera separatamente per ciascuno dei due Consigli, in proporzione di un quinto, per mezzo di estrazione a sorte che avrà luogo all'Assemblea generale ordinaria. La sorte decide in quale o quali dei cinque anni il rinnovamento dovrà limitarsi ad un numero minore. La prima estrazione a sorte avrà luogo nell'Assemblea generale del 1864. I membri che sortono sono rieleggibili. In via di deroga, la prima nomina è fatta dallo Statuto.	Il rinnovamento... ecc. (*come al N.* III).

(1) Per l'articolo 2 dell'Atto 2 febbraio 1865 addizionale alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, il Consiglio d'Amministrazione deve essere composto per quattro quinti di Italiani.

Digitized by Google

Disposizioni principali contenute nei quattro **Statuti** successivamente

da S. M. l'Imperatore d'Austria
colle Sovrane Risoluzioni:

19 settembre 1856, comunicata con Ministeriale Ordinanza 31 dicembre 1856. I.	30 novembre e 9 dicembre 1858, comunicate con Ministeriale Ordinanza 10 dicembre 1858. II.
Il Consiglio provvede, in via interinale e sotto la riserva dell'approvazione della prima successiva Assemblea generale, alla surrogazione dei membri cessanti in corso d'anno, i quali rimangono in funzione soltanto durante il periodo di tempo in cui avrebbe dovuto rimanervi il loro predecessore.	Il Consiglio provvede . . . . ecc. (*come al N.* I).
Ogni Amministratore deve possedere 100 azioni della Società, le quali devono essere depositate nella cassa della Società e non possono essere alienate finchè egli rimane in carica.	Ogni Amministratore . . . ecc. (*come al N.* I).
Il Consiglio sceglie annualmente un Presidente e un Vicepresidente, rieleggibili, e destina la loro surrogazione in caso di mancanza di entrambi.	Il Consiglio sceglie nel proprio seno, di due in due anni, un Presidente e due Vicepresidenti, i quali devono risiedere a Vienna. Può inoltre nominare, per lo stesso periodo di tempo, uno o due Vicepresidenti straordinari. Tanto il Presidente che i Vicepresidenti sono rieleggibili all'espiro delle loro funzioni. In caso di assenza simultanea del Presidente e dei Vicepresidenti, il Consiglio incarica uno dei suoi membri per fungere le mansioni di Presidente.
—	Un Comitato, composto del Presidente, di due Vicepresidenti e di sei Amministratori residenti in Vienna, nominati questi ultimi di due in due anni nella prima seduta plenaria del Consiglio, provvede all'andamento degli affari correnti.
Il Consiglio si raccoglie in seduta, alla sede della Società, dietro invito del Presidente, il primo martedì di ogni mese, e, di più, tutte le volte che il Presidente lo ritiene utile agli interessi sociali.	Il Consiglio si raccoglie in seduta, alla sede della Società, almeno una volta al mese, e più spesso, qualora il Presidente lo creda conveniente nell'interesse della Società.
—	Il Comitato si raccoglie a seconda che gli affari lo richiedono.
Gli Amministratori saranno convocati con indicazione degli oggetti da discutersi; e a quelli non residenti a Vienna l'invito dovrà essere trasmesso almeno 12 giorni prima di quello della seduta mensile; e, al più tardi, otto giorni dopo saranno comunicati loro i Processi Verbali, che, per esser validi, dovranno essere firmati dal Presidente, da un Amministratore e dal redattore dei medesimi.	L'invito per le sedute del Consiglio, *come al N.* I, *meno l'obbligo della comunicazione dei Processi Verbali,* i quali però, per essere validi, dovranno essere firmati ecc. . . . , *come al N.* I.

Digitized by Google

emanati per la Societa dai rispettivi Governi ed approvati:

da S. M. il Re Vittorio Emanuele con R. Decreto 27 gennaio 1861. III.	da S. M. l'Imperatore d'Austria con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con Ministeriale Ordinanza 20 giugno 1862. IV.
Il Consiglio provvede... ecc. (*come ai N.i* I *e* II).	Il Consiglio provvede ... ecc. (*come ai N.i* I II *e* III).
Ogni Amministratore... ecc. (*come ai N.i* I *e* II).	Ogni Amministratore... ecc. (*come ai N.i* I, II, III).
Ciascuno dei due Consigli ed il Comitato di Parigi eleggono, ogni due anni, un Presidente ed un Vicepresidente, i quali sono rieleggibili all'espiro delle loro funzioni. In caso di assenza del Presidente e del Vicepresidente, i Consigli ed il Comitato eleggono uno dei loro membri per disimpegnarne le funzioni.	(*come al N.* III).
Le sedute dei Consigli avranno luogo due volte al mese, almeno, e, in generale, ogniqualvolta l'interesse della Società lo esiga, dietro convocazione del rispettivo Presidente.	(*Identico al N.* III).
I membri di ciascun Consiglio sono convocati ordinariamente cinque giorni almeno prima delle sedute; entro un termine più breve in caso di urgenza, e dieci giorni prima nei casi in cui debbasi trattare affari importanti e per le riunioni generali.	(*Identico al N.* III).
I Processi Verbali delle sedute saranno firmati: dal Presidente, da un membro del Consiglio e dal Segretario.	I Processi Verbali delle sedute saranno firmati: dal Presidente, da un membro del Consiglio e dal redattore.

Digitized by Google

Disposizioni principali contenute nei quattro Statuti successivamente

da S. M. l'Imperatore d'Austria
colle Sovrane Risoluzioni:

19 settembre 1856, comunicata con Ministeriale Ordinanza 31 dicembre 1856. I.	30 novembre e 9 dicembre 1858, comunicate con Ministeriale Ordinanza 10 dicembre 1858. II.
Gli Amministratori non residenti a Vienna, non intervenendo alle sedute, potranno farsi rappresentare da altro Amministratore o mandare i loro voti per iscritto. Un Amministratore non può rappresentare che un solo collega assente.	Gli Amministratori non residenti a Vienna . . . ecc. (*come al N.* I).
Per la validità delle deliberazioni occorrono la presenza ed il voto di cinque membri; e, se cinque soli membri fossero presenti, è necessaria l'unanimità dei voti.	Per la validità delle deliberazioni occorre la presenza di cinque membri almeno, e, perchè una decisione sia valida, bisogna che sia votata almeno da cinque Amministratori.
In caso di parità di voti, quello del Presidente decide.	In caso . . . ecc. (*come al N.* I).
Gli atti emanati dal Consiglio d'Amministrazione non faranno prova contro la Società se non sieno firmati dal Presidente o dal suo sostituito ed inoltre da un membro del Consiglio e da uno degli impiegati principali, e muniti del suggello della Società.	Gli atti concernenti le trasferte di rendite e di effetti pubblici, gli atti di acquisto, di vendita e di cambio di proprietà immobiliari, le transazioni, i contratti ed altri atti impegnanti la Società, le quitanze, le girate, come anche le tratte ed i mandati sui banchieri e su tutti i depositari di fondi sociali, devono portare la firma di due Amministratori, salvo il caso di espressa delegazione ad un solo Amministratore od a qualsiasi altra persona.
Il Consiglio è rivestito del più ampio mandato per amministrare gli affari della Società. Spetta segnatamente al Consiglio (art. 32) presentare all'Assemblea generale le proposte sugli affari riservati all'esclusiva di lei competenza, eseguirne e farne eseguire le deliberazioni; stipulare od approvare contratti di ogni sorta, far valere pretese in via legale o d'arbitri, stipulare transazioni, accordare rimozioni di sequestri e cancellazioni nei pubblici libri; stabilire l'impiego delle somme disponibili; effettuare ed approvare la compra, vendita o giro delle carte di credito della Società e rilasciare quitanze; stabilire la gestione del fondo di riserva; fissare i prezzi di tariffa ed il modo di percezione secondo le discipline portate dalla Convenzione e Capitolato, introdurvi cambiamenti e negoziare in proposito; dare le disposizioni relative alla organizzazione del servizio e dell'esercizio; nominare tutti gli impiegati ed agenti della Società, con preferenza a militari qualificati, determinarne le attribuzioni ed emolumenti e congedarli; rappresentare la Società in tutte le occorrenze verso i terzi.	Al Consiglio spetta la suprema direzione di tutti gli affari della Società. Esso la rappresenta in tutti gli affari pei quali, secondo il § 1008 del Codice Civile, occorre uno speciale mandato, e decide in tutti quei casi che non sono espressamente riservati all'Assemblea generale.

Digitized by Google

emanati per la Società dai rispettivi Governi ed approvati;

da S. M. il Re Vittorio Emanuele con R. Decreto 27 gennaio 1861. III.	da S. M. l'Imperatore d'Austria con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con Ministeriale Ordinanza 20 giugno 1862. IV.
Gli Amministratori appartenenti ad uno dei due Consigli, ovvero al Comitato, che non abbiano domicilio nella sede rispettiva, ogniqualvolta non assistano alle sedute, potranno farsi rappresentare... ecc. (*come ai N.i* I *e* II).	(*Identico al N.* III).
Per la validità di ogni deliberazione è necessaria la presenza di cinque membri, e nelle riunioni del Consiglio generale è necessaria la presenza di nove membri per poter deliberare.	(*Identico al N.* III).
In caso . . . . ecc. (*come ai N.i* I e II).	In caso... ecc. (*come ai N.i* I, II *e* III).
Gli atti concernenti . . . . ecc. (*come al N.* II).	Gli atti concernenti... ecc. (*come ai N.i* II *e* III)
I due Consigli d'Amministrazione sono rivestiti dei più estesi poteri per la gestione degli affari della Società entro i limiti stabiliti per ciascuno di essi dagli Statuti.	(*Identico al N.* III).
Essi procederanno in tutti i casi, relativamente agli affari concernenti la rete di ferrovie rispettiva, come potrebbe farlo ogni persona in pieno esercizio e possesso di ogni suo diritto.	Essi procederanno... ecc. (*come al N.* III).
(1)	Preferenza da accordarsi ai militari per la concessione d'impieghi.

(1) La disposizione che la Società debba scegliere il suo personale fra i regnicoli e dare la preferenza pei posti nel servizio attivo, a parità di condizioni, ai militari congedati, trovasi all'art. 41 della Convenzione approvata colla Legge 8 luglio 1860 e 60 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 14 maggio 1865, in forza del quale ultimo un terzo di quei posti è riservato ai militari congedati, agli agenti Governativi in disponibilità ed ai volontari delle guerre Italiane, purchè abbiano i requisiti voluti.

Digitized by Google

Disposizioni principali contenute nei quattro Statuti successivamente

da S. M. l'Imperatore d'Austria
colle Sovrane Risoluzioni:

19 settembre 1856, comunicata con Miniiteriale Ordinanza 10 dicembre 1856. II.	30 novembre e 9 dicembre 1858, comunicate con Ministeriale Ordinanza 10 dicembre 1858. III.
Il Consiglio può delegare ad altri, in tutto od in parte, i suoi poteri per il disimpegno di uno o più affari determinati (1).	Il Consiglio ha il diritto di delegare parte de' suoi poteri ad uno o più dei propri membri o ad impiegati della Società. Esso rilascia a questo effetto speciali procure o regola le delegazioni mediante Ordine di servizio (1).
Ogni Amministratore è responsabile, come ogni altro mandatario, per le decisioni prese in conformità allo Statuto.	I membri del Consiglio sono responsabili per le deliberazioni da essi prese in conformità degli Statuti entro i limiti stabiliti dalla Legge per i mandatari.
Gli Amministratori ricevono indennità di presenza od un congruo assegno, a seconda che sarà determinato dall'Assemblea generale. In via di deroga però è stabilito che, durante i primi sei anni, venga assegnata ai membri del Consiglio d'Amministrazione l'annua somma di Austriache lire 200,000.	Il 5 0/0 del prodotto netto annuo, fatta deduzione di quanto si dirà più sotto, è distribuito, a titolo di marche di presenza e di indennità agli Amministratori ed impiegati superiori della Società. A questi ultimi spetta un terzo di detto importo (art. 43).
(1) Per maggiori disposizioni di ordine provvede il Regolamento interno del Consiglio di Vienna, approvato in seduta 29 agosto 1856.	(1) Regolamento pel Consiglio e rapporti fra l'Amministratore delegato ed i Direttori, approvato dal Consiglio d'Amministrazione in seduta 13 gennaio 1859.

Digitized by Google

emanati per la Società dai rispettivi Governi ed approvati:

da S. M. il Re Vittorio Emanuele con R. Decreto 27 gennaio 1861. III.	da S. M. l'Imperatore d'Austria con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con Ministeriale Ordinanza 20 giugno 1862. IV.
L'amministrazione della rete e degli stabilimenti in essa compresi, confidata a ciascuno dei Consigli, sarà completamente indipendente ed intieramente distinta nei limiti delle attribuzioni fissate dagli Statuti.	L'Amministrazione... ecc. (*come al N.* III).
I due Consigli potranno delegare i propri poteri ad uno o più dei propri membri o ad impiegati della Società, od anche ad altre persone. Essi rilasceranno in questi casi dei poteri speciali o regoleranno le delegazioni col mezzo di Ordini di servizio (1).	(*Identico al N.* III).
Gli Amministratori non sono mallevadori delle decisioni e degli atti del Consiglio d'Amministrazione se non nelle misure dalla Legge fissate rispetto ai mandatari.	(*Identico al N.* III).
Il 5 0/0 (art. 45) del prodotto netto annuo della intera rete di ferrovie, fatta deduzione di quanto si dirà più sotto, è distribuito a titolo di rimunerazione dei Consigli d'Amministrazione e dei Capi di Servizio.	Il 5 0/0 (art. 44) del prodotto... ecc. (*come al N.* III).
Un terzo di un tale prelevamento sarà ripartito fra le due reti, in proporzione dei rispettivi prodotti brutti, e distribuito da ciascun Consiglio ai rispettivi Capi di Servizio.	(*Identico al N.* III).
Il rimanente sarà ripartito, fino al 1° gennaio 1863, fra i membri dei due Consigli d'Amministrazione nelle proporzioni seguenti: Agli Amministratori residenti in Austria il 45 0/0; Agli Amministratori residenti negli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele il 30 0/0; Agli Amministratori residenti a Parigi ed a Londra il 25 0/0;	(*Identico al N.* III).

(1) Regolamento interno del Consiglio, approvato in seduta 1.° febbraio 1861
Idem Idem 29 dicembre 1865
Idem Idem 18 aprile 1874
Regolamento pel Comitato di Finanze, approvato in seduta 18 gennaio 1870
Idem per la Commissione di Finanza, approvato in seduta 18 aprile 1874

Digitized by Google

Disposizioni principali contenute nei quattro Statuti successivamente

	da S. M. l'Imperatore d'Austria colle Sovrane Risoluzioni:	
	19 settembre 1856, comunicata con Ministeriale Ordinanza 31 dicembre 1856. I.	30 novembre e 9 dicembre 1858, comunicate con Ministeriale Ordinanza 10 dicembre 1858, II.
c) CAPI SERVIZIO	*Nessuna disposizione è contenuta in questo Statuto in proposito, e solo è prescritto che il Consiglio debba* stabilire una Direzione Generale con sede in Verona. Uno speciale Regolamento, da emanarsi dal Consiglio con approvazione del Governo, determinerà le attribuzioni della Direzione Generale (1) e i di lei rapporti col Consiglio Amministrativo di Bologna (2) e coi membri del Consiglio d'Amministrazione residenti nel Regno Lombardo-Veneto (3).	Incaricati e responsabili della esecuzione delle deliberazioni del Consiglio e della spedizione ordinaria degli affari in conformità alle deliberazioni stesse ed entro i limiti dello Statuto. Essi sono nominati e licenziati dal Consiglio, che ne fissa i doveri, le attribuzioni e gli stipendi. Essi assistono alle sedute del Consiglio con voce consultiva. Sono preposti a tutti gli impiegati ed al personale della Società, e ne propongono al Consiglio le nomine, i licenziamenti, gli stipendi, le gratificazioni, ecc.
BILANCIO, INTERESSI, DIVIDENDI, FONDO DI RISERVA ECC.	La Società, coi fondi risultanti dalle somme versate sulle azioni ed obbligazioni, dovrà provvedere: 1.° al pagamento degli impegni assunti coi Governi per l'acquisto e concessione delle ferrovie; 2.° alla costruzione ed attivazione delle strade concesse, con facoltà, durante il periodo di costruzione, di prelevare gli interessi del 5 0/0 devoluti al capitale azioni, nonchè quelli attribuiti alle obbligazioni emesse.	La Società, coi fondi risultanti dalle somme versate sulle azioni ed obbligazioni, dovrà provvedere: 1.° al pagamento degli impegni... ecc. (*come al N.* I); 2.° alla costruzione... ecc. (*come al N.* I);
	Gli utili netti, dopo detratte le spese di manutenzione e di esercizio, secondo le risultanze emergenti dal bilancio che dovrà essere chiuso il 31 dicembre di ogni anno e sottoposto, a suo tempo, all'esame ed approvazione dell'Assemblea generale, saranno da applicarsi: 3.° al pagamento degli interessi ed alla ammortizzazione delle obbligazioni; 4.° al pagamento degli interessi al 5 0/0 sull'importo delle azioni; 5.° all'ammortizzazione del capitale rappresentato dalle azioni; la quale ammortizzazione comincerà	Gli utili netti... ecc. (*come al* N. I). . . . . saranno da applicarsi: 3.° (*Identico al N.* I); 4.° (*Identico al N.* I); 5.° all'ammortizzazione del capitale rappresentato dalle azioni; la quale ammortizzazione comin-

(1) Organizzazione dell'Amministrazione, approvata dal Consiglio di Vienna in seduta 29 agosto 1856.

(2) Regolamento interno del Consiglio di Amministrazione delle strade ferrate dell'Italia Centrale, approvato dal Consiglio d'Amministrazione di Vienna in seduta 7 agosto 1857, N. 1243.

(3) Pei rapporti della Direzione Generale cogli Amministratori residenti nel Regno Lombardo-Veneto provvedono gli art. 22, 24 e seguenti del Regolamento interno del Consiglio di Vienna del 1856 precedentemente citato.

Digitized by Google

emanati per la Società dai rispettivi Governi ed approvati:

da S. M. il Re Vittorio Emanuele con R. Decreto 27 gennaio 1861. III.	da S. M. l'Imperatore d'Austria con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con Ministeriale Ordinanza 30 giugno 1862. IV.
Dopo il 1° gennaio 1863 il riparto fra i membri dei due Consigli avrà luogo nella proporzione dei prodotti netti di ciascuna delle due reti (1).	*Manca intieramente questa disposizione nel presente Statuto* (1).
(*Come al N.* II) (2).	(*Come ai N.i* II *e* III) (2).
La Società, coi fondi risultanti dalle somme versate sulle azioni ed obbligazioni, dovrà provvedere: 1° (*Identico ai N.i* I *e* II); 2.° (*Identico ai N.i* I *e* II);	La Società, coi fondi risultanti dalle somme versate sulle azioni ed obbligazioni, dovrà provvedere: 1.° (*Identico ai N.* I, II *e* III); 2.° (*Identico ai N.i* I, II *e* III);
Il bilancio sarà definitivamente chiuso al 31 dicembre di ogni anno e sottoposto all'approvazione dell'Assemblea generale. Il prodotto netto sarà impiegato:	Il bilancio sarà.... (*come al N.* III).
3.° (*Identico al N.* II);	3.° (*Identico ai N.i* II *e* III);
4.° (*Identico al N.* II);	4.° (*Identico ai N.i* II *e* III);
5.° (*Identico al N.* II);	5.° (*Identico ai N.i* II *e* III);

(1) Nell'anno 1869, non avendosi potuto effettuare alcun prelevamento sugli utili eccedenti il 5 %, l'Assemblea generale del 28 aprile 1870 decise che la rimunerazione del Consiglio fosse portata in un conto speciale da ammortizzarsi negli anni successivi coi prelevamenti ai quali il Consiglio potesse in seguito aver diritto. Una tale misura avendo presentato, nella sua applicazione, alcuni inconvenienti, la posteriore Assemblea generale del 29 aprile 1873 decise, fino a tanto che il prelevamento abbia potuto riprendere il suo corso sulla base di un minimo di 200,000 lire, di destinare annualmente per la rimunerazione ai tre Consigli la somma occorrente per completare questo minimo; di portare detta somma a carico delle spese generali della Società a partire dal 1872, e di addebitare il conto *profitti e perdite* dell'esercizio delle somme che dopo il 1869 furono portate nel conto speciale stanziato nel 1870.

(2) Regolamenti per l'organizzazione dell'Amministrazione 20 marzo 1861, 20 giugno 1865 e 14 aprile 1874, nonchè Regolamenti pei vari Servizi citati nella *Memoria informativa a pag. 331 e seguenti.*

(2) Regolamento per l'organizzazione delle varie parti della Amministrazione, approvato dal Consiglio d'Amministrazione in seduta 23 dicembre 1868.

Digitized by Google

Disposizioni principali contenute nei quattro Statuti successivamente

	da S. M. l'Imperatore d'Austria colle Sovrane Risoluzioni:	
	19 settembre 1856, comunicata con Ministeriale Ordinanza 31 dicembre 1856.	30 novembre e 9 dicembre 1858, comunicate con Ministeriale Ordinanza 10 dicembre 1858.
	I.	II.
	un anno dopo il compimento delle strade ferrate determinate negli Atti di concessione;	cerà al principio dell'anno 1868, e sarà calcolata in modo che tutte le azioni debbano essere ammortizzate all'espiro della concessione;
	6.° all'estinzione degli interessi delle anticipazioni eventualmente fatte dai Governi ed alla ammortizzazione delle anticipazioni stesse;	6.° al prelevamento a favore degli Amministratori, giusta l'art. 43 superiormente citato;
	7.° al prelevamento di un 5 0/0 onde costituire un fondo di riserva fino all'importo di 6 milioni di lire Austriache, destinato esclusivamente a far fronte a spese imprevedute ed a completare l'importo degli introiti, qualora questi non raggiungessero il 5 1/5 0/0;	7.° all'estinzione delle anticipazioni eventualmente fatte dai Governi ed alla ammortizzazione delle anticipazioni stesse;
	8.° al prelevamento devoluto ai membri del Consiglio d'Amministrazione nelle quote che saranno determinate, di 5 in 5 anni, dall'Assemblea generale (1);	8.° al prelevamento del 5 0/0 onde costituire il fondo di riserva fino all'importo di 4,000,000 di fiorini Austriaci, destinato alle spese di determinata natura, quali: aumento del materiale, rinnovazione di binari, ricostruzione di opere d'arte che non possono essere considerate come opere di semplice manutenzione;
	9.° il resto dei prodotti verrà distribuito in eguale misura a titolo di dividendo ai possessori delle azioni ammortizzate e non ammortizzate.	9.° (*Identico al N.* I);
CONTESTAZIONI	rimesse ad arbitri secondo le prescrizioni degli articoli 56, 57 e 58 della Convenzione 14 marzo 1856.	rimesse ad arbitri secondo le prescrizioni degli art. 60, 61 e 62 della Convenzione 23 settembre 1858.
SORVEGLIANZA	all'Amministrazione dello Stato mediante un Commissario Imperiale.	(*Identico al N.* I).
	Diritto ai fondatori di farsi rimborsare delle spese incontrate per le diverse intraprese cedute fino al momento della costituzione della Società.	

(1) Vedi l'eccezione stabilita dallo Statuto e superiormente riferita (*pag. 312*) pei primi sei anni.

Digitized by Google

emanati per la Società dai rispettivi Governi ed approvati:

da S. M. il Re Vittorio Emanuele con R. Decreto 27 gennaio 1861. III.	da S. M. l'Imperatore d'Austria con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861, comunicata con ministeriale Ordinanza 20 giugno 1862. IV.
6.° (*Identico al N.* II);	6.° (*Identico ai N.i* II *e* III);
7.° (*Identico al N.* II);	7.° (*Identico ai N.i* II *e* III);
8.° al prelevamento del 5 0/0, onde costituire il fondo di riserva fino all'importo di 10,000,000 di franchi, destinato a coprire le spese di ogni genere che non riguardano la manutenzione, come sarebbero quelle occorrenti all'aumento del materiale, al rinnovamento di binari ed alla ricostruzione delle opere d'arte;	8.° (*Identico al N.* III);
9.° (*Identico ai N.i* I *e* II).	9.° (*Identico ai N.i* I, II *e* III).
rimesse ad arbitri, per l'Austria, secondo le prescrizioni dell'Atto di concessione 23 settembre 1858, e per gli Stati di S. M. il Re Vittorio Emanuele, secondo quelle del Capitolato annesso alla Legge 8 luglio 1860 (1).	(*Identico al N.* III).
all'Amministrazione dello Stato mediante uno o più Commissari Amministrativi (2).	(*Identico al N.* III).

(1) Questa disposizione ha subito col fatto alcune modificazioni in seguito alle disposizioni del nuovo Codice di procedura civile, sanzionato col R. Decreto 25 giugno 1865, titolo preliminare, capo 2.° (*V. Leggi, Decreti ecc. N. 29 e relativa Nota 218*).

(2) Disposizioni più dettagliate, relative alla sorveglianza Governativa, sono contenute nei RR. Decreti 30 ottobre 1862, N. 1022, e 10 dicembre 1865, N. 2629, nel Regolamento pel sindacato e la sorveglianza Governativa dell'esercizio, approvato con R. Decreto 31 ottobre 1873, N. 1688, e nel Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, approvato con R. Decreto in pari data, N. 1687 (*V. Leggi, Decreti ecc., Nota 153.*)

Digitized by Google

Digitized by Google

COMPOSIZIONE SUCCESSIVA
DEI VARI CONSIGLI D'AMMINISTRAZIONE DELLA SOCIETÀ.

I.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE DELL'I. R. SOCIETÀ PRIVILEGIATA DELLE STRADE FERRATE LOMBARDO-VENETE E DELL'ITALIA CENTRALE,

(*residenza*: **Vienna e Bologna**)

costituitosi il 7 maggio 1856.
Atti di concessione 14 e 17 marzo 1856.
STATUTI APPROVATI IL 31 DICEMBRE 1856.
Capitale sociale 312,500 azioni da Franchi 500.

Presidenti :

di Cordon S. E. Barone Francesco, Tenente Maresciallo (*dal 7 maggio 1856 al 12 giugno d. a.* (*dimissionario*),
Zichy S. E. Conte Francesco (*dal 9 agosto 1856*).

Vicepresidenti :

Andrian-Werburg Barone (*dal 12 settembre 1856 al 2 ottobre 1857*),
Szécsen Conte Antonio (*dal 2 ottobre 1857*).

Digitized by Google

Consiglieri d'Amministrazione:

domiciliati a VIENNA

Andrian-Werburg Barone,
Appony Conte Giulio (*morto nel 1857*),
de Blumfeld Cav. Serafino, I. R. Consigliere Ministeriale al Ministero del Commercio,
de Burg Prof. Cav. Adamo,
de Meysenbug Barone Ottone, I. R. Consigliere Ministeriale al Ministero degli Affari esteri,
de Neuwall Cav. Alberto, I. R. Consigliere Ministeriale al Ministero delle Finanze,
de Noy Cav. Cesare, I. R. Consigliere Ministeriale al Ministero dell'Interno,
de Rothschild Barone Anselmo,
Westenholz Federico Lodovico,
de Wiener Cav. Edoardo,
Zichy S. E. Conte Francesco,
de la Motte S. E. Conte (*nominato il 4 marzo 1857, morto nell'aprile di d. a.*),
Szécsen Conte Antonio (*nominato l'11 maggio 1857*),

domiciliati a MILANO

Archinto S. E. Conte Giuseppe (*dimissionario nell'aprile 1857*),
Melzi Duca Lodovico,
Borromeo Conte Renato (*nominato il 20 maggio 1857*).

domic. a VERONA - **de Weil-Weiss** Nob. Ignazio.

domiciliati a VENEZIA

Mocenigo Conte Alvise Francesco,
de Reali Cav. Giuseppe.

domiciliati a BOLOGNA

Bevilaqua March. Carlo,
Ferrari di Galliera Duca Raffaele,
Marescalchi Conte Ferdinando,

domic. a MODENA - **Taccoli** March. Luigi.

domic. a LIVORNO - **Bastogi** Cav. Pietro.

Componenti il Consiglio di Direzione ed Amministrazione di Bologna.

domiciliati a PARIGI

Bartholony Giovanni Francesco,
Blount Edoardo,
de Langsdorff Barone Emilio,
de la Rosière E.,
de Rothschild Barone James,
Simons Ernesto.

domiciliati a LONDRA

Laing S.,
de Rothschild Barone Leonello,
Uzielli M.

Digitized by Google

II.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE DELL'I. R. SOCIETÀ PRIVILEGIATA DEL SUD DELLO STATO (Austriaco), DEL REGNO LOMBARDO-VENETO E DELL'ITALIA CENTRALE,

(*residenza:* **Vienna e Bologna**)

costituitosi il 15 dicembre 1858.
Atto di concessione 23 settembre 1858.
STATUTI APPROVATI 9 DICEMBRE 1858.
Capitale sociale 750,000 azioni da Franchi 500.

Presidente:

Zichy S. E. Conte Francesco.

Vicepresidenti:

Szécsen Conte Antonio (*dal 15 dicembre 1858 al 23 ottobre 1860*),
de Rothschild Barone James,
Ferrari di Galliera Duca Raffaele.

Consiglieri d'Amministrazione:

domiciliati a VIENNA

Andrian-Werburg Barone,
de Blumfeld Cav. Serafino,
de Burg Prof. Cav. Adamo,
Eskeles Barone D.,
Festetics Conte Giorgio,
Forsboom-Brentano Cons. Giuseppe Antonio,
Goldschmidt Cav. Maurizio,
de Lapeyrière G. (*nominato Direttore Generale nel febbraio 1859, conservando la carica di Consigliere di Amministrazione*),
de Meysenbug Barone Ottone,
de Neuwall Cav. Alberto,
de Noy Cav. Cesare,
de Rothschild Barone Anselmo,
Szécsen Conte Antonio (*dimissionario il 23 ottobre 1860*),
Westenholz Federico Lodovico,
de Wiener Cav. Edoardo,
Wodianer Cav. Maurizio (*dimissionario il 24 giugno 1859*),
Zichy Conte Edmondo,
Zichy S. E. Conte Francesco.

Digitized by Google

domiciliati a TRIESTE
- **de Morpurgo** Cav. Elio,
- **Revoltella** Cav. Pasquale.

domiciliati a MILANO
- **Borromeo** Conte Renato,
- **Brot** Cav. Carlo,
- **Melzi** Duca Lodovico,

domic. a VERONA - **de Weil-Weiss** Nob. Ignazio (*dimissionario il 24 dicembre 1860*).

domiciliati a VENEZIA
- **Mocenigo** Conte Alvise Francesco,
- **de Reali** Cav. Giuseppe (*dimissionario il 7 febbraio 1861*).

domiciliati a BOLOGNA
- **Bevilaqua** Marchese Carlo,
- **Ferrari di Galliera** Duca Raffaele,
- **Marescalchi** Conte Ferdinando.

domic. a MODENA - **Taccoli** Marchese Luigi.

domic. a LIVORNO - **Bastogi** Cav. Pietro.

Componenti il Consiglio di Direzione ed Amministrazione di Bologna.

domiciliati a PARIGI
- **Bartholony** Giovanni Francesco,
- **Blount** Edoardo,
- **de Langsdorff** Barone Emilio,
- **de la Rosière** E.,
- **de Rothschild** Barone James,
- **Simons** Ernesto.

domiciliati a LONDRA
- **Laing** S. (*dimissionario il 27 giugno 1859*),
- **de Rothschild** Barone Leonello,
- **Uzielli** M.

Digitized by Google

III.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE DELLA SOCIETÀ DEL SUD DELL'AUSTRIA E DELLA VENEZIA, DELLA LOMBARDIA E DELL'ITALIA CENTRALE.

Capitale sociale 750,000 azioni da Franchi 500.

A. — SEDE DI TORINO.
(dal 22 gennaio 1874 a MILANO).
Costituitosi il 30 gennaio 1861.
Legge 8 luglio 1860.
STATUTI APPROVATI CON R. DECRETO 27 GENNAIO 1861.

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DELLA LOMBARDIA E DELL'ITALIA CENTRALE.

(Dal 1.° Giugno 1865 SOCIETÀ DELL'ALTA ITALIA. Legge 14 Maggio 1865).

Presidenti:

Paleocapa S. E. Comm. Pietro (*dal 30 gennaio 1861 al 13 febbraio 1869*),
Rorà Lucerna March. Emanuele (*dal 25 ottobre 1872 al 15 maggio 1873*),
d'Adda dei Marchesi Carlo (*dal 22 gennaio 1874*).

Vicepresidenti:

Rorà Lucerna March. Emanuele (*dal 1.° febbraio 1861 al 25 ottobre 1872*),
d'Adda dei Marchesi Carlo (*dal 20 maggio 1873 al 22 gennaio 1874*),
Bevilaqua March. Carlo (*dal 22 gennaio 1874 al 13 settembre 1875*).

Amministratori:

d'Adda dei Marchesi Carlo,
Bevilaqua March. Carlo (*morto il 13 settembre 1875*),
Bignami Cav. Enea,
Bolmida Barone Vincenzo (*dimissionario il 15 luglio 1873*),
Brot Comm. Carlo,
Guglianetti Comm. Avv. Francesco (*morto il 7 ottobre 1872*),
Landau Cav. Orazio,
Paleocapa S. E. Comm. Pietro (*morto il 13 febbraio 1869*),

Digitized by Google

Pepoli March. Gioachino (*dimissionario il 1.° aprile 1862*),
Peruzzi Comm. Ubaldino (*dimissionario il 19 febbraio 1861*),
Porro Conte Alessandro,
Restelli Comm. Avv. Francesco,
Rorà Lucerna March. Emanuele (*morto il 15 maggio 1873*),
Pasini Cav. Avv. Valentino (*nominato il 20 agosto 1861, morto il 4 aprile 1864*),
Tasca Comm. Giov. Battista (*nominato il 19 novembre 1872*),
Giovanelli Principe Giuseppe (*nominato il 24 giugno 1873*),
Mari Comm. Avv. Adriano (*nominato il 15 luglio 1873*),
Castagnola Comm. Avv. Stefano (*nominato il 30 settembre 1873*),
Fortis Comm. Guglielmo
Peyron Comm. Ing. Amedeo } (*nominati il 29 dicembre 1873*).

B. — Sede di Vienna.

Convenzione 20 novembre 1861.

Statuti approvati 26 Settembre 1861.

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL SUD DELL'AUSTRIA E DELLA VENEZIA (*)

Presidenti:

Zichy S. E. Conte Francesco (*dimissionario nel marzo 1874*),
de Hopfen Cav. Francesco (*dal 30 giugno 1874*).

Vicepresidenti:

de Rothschild Barone Anselmo (*dal 1861 al maggio 1865*),
de Hopfen Cav. Francesco (*dal 30 maggio 1865 al 30 giugno 1874*),
de Tinti Barone Carlo (*dal 14 giugno 1875*).

Consiglieri d'Amministrazione:

de Blumfeld Cav. Serafino (*dimissionario il 22 novembre 1864*),
de Burg Prof. Cav. Adamo,
Forsboom-Brentano Cons. Giuseppe Antonio,
Goldschmidt Cav. Maurizio,
de Meysenbug S. E. Barone Ottone,
Mocenigo Conte Alvise Francesco (*dimissionario il 3 marzo 1869*),

(*) Pel Trattato di pace del 3 ottobre 1866 le linee della rete Veneta dipendono da quell'epoca dal Consiglio Italiano.

Digitized by Google

de Morpurgo Cav. Elio,
de Neuwall Cav. Alberto (*morto nel maggio 1870*),
de Noy Cav. Cesare (*morto il 18 agosto 1868*),
de Rothschild Barone Anselmo (*morto nel luglio 1874*),
Westenholz Federico Lodovico (*morto nel 1873*),
de Wiener Cav. Edoardo,
Zichy S. E. Conte Francesco (*dimissionario nel marzo 1874*),
de Hopfen Cav. Francesco (*nominato il 4 aprile 1865*),
de Winterstein Simone (*nominato il 3 febbraio 1869, dimissionario il 28 maggio 1872*),
de Somssich Paolo (*nominato il 3 marzo 1869, dimissionario il 12 febbraio 1872*),
Gödel de Lannoy Barone Oscarre (*nominato il 9 maggio 1871*),
de Burger Barone (*nominato il 14 febbraio 1873, morto nell'ottobre di d. a.*),
de Tinti Barone Carlo (*nominato il 14 febbraio 1873*),
Jacques Dott. Enrico
de Gagern Barone Massimiliano } (*nominati il 24 aprile 1874*),
de Rothschild Barone Alberto (*nominato il 22 settembre 1874*),
Festetics Conte Bela (*nominato il 25 febbraio 1875*).

C. — Comitato di Parigi.

(NB. I Membri del Comitato di Parigi formano parte di entrambi i Consigli precedenti)

Presidenti :

de Rothschild Barone James (*morto il 15 novembre 1868*),
de Rothschild Barone Alfonso (*dal 20 novembre 1868*).

Amministratori :

Bartholony Giovanni Francesco (*dimissionario il 28 giugno 1876*),
Blount Edoardo,
Ferrari di Galliera Duca Raffaele,
de Langsdorff Barone Emilio (*morto nel luglio 1867*),
de la Rosière E.,
de Rothschild Barone James (*morto il 15 novembre 1868*),
de Rothschild Barone Leonello,
Simons Ernesto (*morto nel luglio 1864*),
de Rothschild Barone Alfonso (*nominato nel maggio 1865*),
de Witt Cornelio (*nominato nell'aprile 1868*),
de Rothschild Barone Gustavo (*nominato nell'aprile 1869*).

Digitized by Google

Costituzione del capitale sociale

al 31 dicembre 1875.

Azioni.

N. 750,000. — L. 375,000,000.

Ammortizzate a tutto 1875.	— N. 1,102.	— L.	551,000
In circolazione	» 748,898.	— »	374,449,000
		L.	375,000,000

Prestiti.

	TITOLI					
	EMESSI		AMMORTIZZATI		IN CIRCOLAZIONE	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
1.° Obbligazioni 3 0/0 a lunga scadenza (*Coupons 1° gennaio, 1° luglio*).						
Emissione serie A. Num. 1 a 156.250	156.250	43.312.500.00	7.103	1.968.951.60	149.147	41.343.548.40
» » C. » 1 a 43.750	43.750	11.293.020.67	1.982	511.606.10	41.768	10.781.414.57
» » O. » 1 a 192.000	192.000	45.200.000.00	5.546	1.305.620.83	186.454	43.894.379.17
» » K. » 1 a 300.000	300.000	74.217.627.85	8.666	2.143.899.87	291.334	72.073.727.98
» » H. » 1 a 300.000	300.000	76.630.085.48	8.666	2.213.587.74	291.334	74.416.497.74
» » I. » 300.001 a 700.000	400.000	105.319.500.53	11.553	3.041.890.49	388.447	102.277.610.04
» » D. » 700.001 a 1.100.000	400.000	98.493.996.80	11.553	2.844.752.86	388.447	95.649.243.94
» » S. » 1.100.001 a 1.500.000	400.000	89.175.445.02	11.553	2.575.609.79	388.447	86.599.835.23
» » T. » 1,500.001 a 1.700.000	200.000	46.602.146.65	4.415	1.028.742.39	195.585	45.573.404.26
» » P. » 1 a 200.000	200.000	47.858.504.85	3.927	939.701.74	196.073	46.918.803.11
» » Z. » 1.700.001 a 2.000.000	(1) 298.426	75.538.560.98	1.721	435.625.12	296.705	75.102.935.86
» » F. » 2.950.001 a 3.150.000	200.000	48.575.927.87	781	189.689.00	199.219	48.386.238.87
» » V. » 2.750.001 a 2.950.000	(2) 199.627	47.614.289.88	780	186.042.70	198.847	47.428.247.18
» » M. » 3.150.001 a 3.250.000	(3) 99.808	23.309.438.50	198	46.241.47	99.610	23.263.197.03
(*Coupons 1.° aprile, 1.° ottobre*).						
Emissione serie X. Num. 2.000.001 a 2.750.000	750.000	154.811.255.00	6.979	1.440.570.33	743.021	153.370.684.67
	4.139.861	987.952.300.08	85.423	20.872.532.03	4.054.438	967.079.768.05
2.° Obbligazioni 5 0/0 a lunga scadenza. (*Coupons 1.° gennaio, 1.° luglio*).						
Prestito speciale per la costruzione delle linee da Villach a Franzensfeste e da Saint-Peter a Fiume. Serie B. Num. 1 a 250.000	250.000	107.078.303.73	1.366	585.075.85	248.634	106.493.227.88
Prestito speciale per la costruzione della linea da Udine alla Pontebba. Serie F. Num. 1 a 56.000	56.000	18.648.000.00	»	»	»	»
3.° Obbligazioni a breve scadenza (Buoni Lombardi). (*Coupons 1.° marzo, 1.° settembre*).						
1.ª Emissione (1869-1874) Num. 1 a 330.000	330.000	144.345.417.08	330.000	144.345.417.08	»	»
2.ª » (1875-1876) » 1 a 180.000	180.000	67.776.938.66	90.000	33.888.469.34	90.000	33.888.469.32
3.ª » (1877-1878) » 1 a 90.000	90.000	36.428.389.65	»	»	90.000	36.428.389.65
	600.000	248.550.745.39	420.000	178.233.886.42	180.000	70.316.858.97

(1) Deduzione fatta di 1574 obbligazioni sortite nell'estrazione anteriore all'emissione.
(2) » » » 373 » » » » »
(3) » » » 192 » » » » »

Digitized by Google

Dividendi distribuiti per ciascuna azione dal 1856 al 1875 (1).

Anno	1856	Austr. L.	6. —	Anno	1866	Franchi	37. 50
»	1857	»	12. —	»	1867	»	33. —
»	1858	»	11. 52 (Fr. 10)	»	1868	»	33. —
»	1859	Franchi	30. —	»	1869	»	25. —
»	1860	»	30. —	»	1870	»	15. —
»	1861	»	40. —	»	1871	»	20. —
»	1862	»	42. 50	»	1872	»	20. —
»	1863	»	40. —	»	1873	»	15. —
»	1864	»	40. —	»	1874	»	7. 50
»	1865	»	37. 50	»	1875	»	0. —

(1) **Versamenti sulle azioni**

Versamenti eseguiti sulle 312,500 azioni di prima emissione all'atto della sottoscrizione 19 giugno 1856	L.	150	
Versate nel 1868	»	100	
Sulle 437,500 azioni emesse in forza dell'Atto di concessione 23 settembre 1858, al momento della sottoscrizione (novembre 1858)	L.	150	
Versate nell'anno 1859	»	100	
Per cui al 1.° gennaio 1860 tutte le 750,000 azioni erano state liberate di	L.		250
Nell'anno 1860 versate	»		100
Nel 1861 in maggio	L.	50	
Nel 1861 in novembre	»	50	
			100
Nel novembre 1862 ultimo versamento a saldo	L.		50
	L.		500

Digitized by Google

Data dell'apertura all'esercizio delle linee concesse od appaltate alla Società.

I. RETE ITALIANA

Le linee o tronchi di linea segnati con un ✱ furono assunte dalla Società essendo già in esercizio il 1.° ottobre 1856 (1);
Quelle con due ✱✱ . . . . . il 1.° giugno 1865;
Quelle con tre ✱✱✱ . . . . . il 1.° aprile 1869.

Le linee o tronchi di linea senza asterisco furono esercitate dalla Società fino dal giorno dell'apertura.

1840		
✱ Milano-Monza	agosto	18
1842		
✱ Venezia, dalla testa del ponte sulla Laguna, a Padova	dicembre	13
1846		
✱ Venezia-alla testa del ponte sulla Laguna, verso Mestre (2)	gennaio	13
✱ Padova-Vicenza		
✱ Milano-Treviglio	febbraio	17
✱✱✱ Lucca-S. Giuliano	settembre	29
✱✱✱ S. Giuliano-Pisa	novembre	15
1848		
✱✱✱ Firenze-Prato (3)	febbraio	3
✱✱✱ Lucca-Altopascio	giugno	11
✱✱✱ Altopascio-S. Salvatore	luglio	16
✱✱ Torino-Moncalieri	settembre	24
✱✱✱ S. Salvatore-Pescia	dicembre	26
1849		
✱ Vicenza-Verona P. V.	luglio	3
✱ Monza-Camnago	ottobre	1.°
✱✱ Moncalieri-Asti	novembre	15
✱ Camnago-Camerlata	dicembre	6
1850		
✱✱ Asti-Novi	gennaio	1.°
✱ Riapertura del ponte ristaurato sulla Laguna da Venezia verso Mestre (2)	giugno	3
1851		
✱✱ Novi-Arquata	febbraio	10
✱ Verona-S. Antonio (Mantova)	aprile	8
✱✱✱ Prato-Pistoia (3)	luglio	12
✱ Mestre-Treviso	agosto	15
1852		
✱ Verona P. V. - Verona P. N.	dicembre	14
1853		
✱✱ Arquata-Busalla	febbraio	10
✱✱ Torino-Savigliano	marzo	16
✱✱✱ Pescia-Montecatini	luglio	1.°
✱✱ Savigliano-Fossano	dicembre	16
✱✱ Busalla-Genova	»	18
1854		
✱ Verona P. N.-Brescia-Coccaglio	aprile	22
✱✱ Torino-Susa	maggio	25
✱✱ Alessandria-Novara	luglio	3
✱✱ Stazione di Novara		
✱✱ Torino-Pinerolo	»	5
✱✱ Fossano-Centallo	agosto	20
✱✱ Mortara-Vigevano	»	24
✱✱ Centallo all'Olmo	ottobre	16
1855		
✱ Treviso-Pordenone	maggio	1.°
✱✱ Novara-Arona	giugno	14
✱✱ Dall'Olmo a Cuneo	agosto	5
✱✱ Cavallermaggiore-Bra	ottobre	4
✱ Pordenone-Casarsa	»	15
1856		
✱✱ Genova-Voltri (4)	aprile	8
✱✱✱ Montecatini-Pieve a Nievole	giugno	23
✱✱ Santhià-Biella	settembre	8
✱✱ Torino-Novara	ottobre	20
1857		
✱✱ Savigliano-Saluzzo	gennaio	1.°
✱✱ Valenza-Casale	marzo	22
✱✱✱ Pieve a Nievole-Pistoia (5)	giugno	6
Treviglio-Bergamo-Coccaglio	ottobre	12
1858		
✱✱ Alessandria-Acqui	gennaio	3
✱✱ Alessandria-Casteggio	»	25
✱✱ Novi-Tortona		

(1) Essendo state terminate le operazioni di consegna e di inventario di cui gli art. 6 e 7 della Convenzione 14 marzo 1856.
(2) Parzialmente distrutto durante l'assedio di Venezia del 1849.
(3) Per comodità di servizio i convogli dell'Alta Italia transitavano sulla tratta Pistoia-Firenze fino dal 3 novembre 1864.
(4) Pel periodo dal 15 giugno al 23 novembre 1868 il tratto Genova-Voltri venne esercitato dalla Società delle Romane.
(5) Con trasbordo pel tunnel di Serravalle.

Digitized by Google

**	Chivasso-Caluso	maggio	20
**	Casteggio-Stradella	luglio	22
**	S. Pier d'Arena-S. Benigno	agosto	22
**	Novara-Ticino	ottobre	18
	Milano-Magenta		
**	Caluso-Ivrea	novembre	5

1859

***	Tunnel di Serravalle	febbraio	3
	Verona-Ala	marzo	23
	Magenta-Ticino	luglio	1.°
	Piacenza-Bologna	luglio	21

1860

**	Stradella Piacenza	gennaio	19
	Casarsa-Udine	luglio	21
**	Casale-Vercelli	agosto	17
	Udine-Confine Illirico	ottobre	3
	Rho-Sesto Calende	dicembre	20

1861

***	Pisa-Viareggio	aprile	20
	Milano-Piacenza	novembre	14
	Ponte provvisorio sul Po (1)		
***	Linea di congiunzione a Pisa per le merci	dicembre	10
***	Viareggio-Pietrasanta	»	12

1862

**	Torreberetti-Cava Carbonara	gennaio	5
	Bologna-Ferrara	»	26
***	Pietrasanta-Querceta	febbraio	1.°
	Ferrara-Pontelagoscuro	aprile	15
**	Cava Carbonara-Pavia	maggio	10
	Milano-Pavia		
	Bologna-Vergato	agosto	18
***	Querceta-Massa	novembre	1.°

1863

	Treviglio-Soresina	gennaio	1.°
	Soresina-Casalbuttano	marzo	16
	Casalbuttano-Cremona	maggio	1.°
***	Massa-Sarzana	»	15
	Bergamo-Lecco	novembre	4
	Vergato-Pracchia	dicembre	1.°

1864

	Secondo ponte provvisorio sul Po a Piacenza	febbraio	12
**	Novara-Gozzano	marzo	10
	Milano Stazione Centrale	maggio	10
***	Sarzana-Spezia	agosto	4
**	Nizza-Cantalupo	ottobre	13
	Pracchia-Pistoia	novembre	3

1865

**	Canelli-Nizza	febbraio	25

(1) Rotto dalla piena del 18 ottobre 1863.

**	Bra-Alba	maggio	14
**	Alba-Nizza	maggio	26
	Ponte stabile sul Po a Piacenza	giugno	3
	Gallarate-Sesto Calende	luglio	24
	Gallarate-Varese	settembre	26

1866

	Padova-Rovigo	giugno	11
***	Avenza-Carrara	settembre	10
	Pontelagoscuro alla sponda sinistra del Po e ponte provvisorio sul Po	novembre	26
	Rovigo-Pontelagoscuro		
	Pavia-Brescia (per Cremona)	dicembre	15

Esercite dall'A. I. fino dal 15 novem. 1867 in seguito alla Convenz. 3 nov. d.a.

1867

	Voghera-Pavia	novembre	15

1868

	Voltri-Savona (2)	maggio	25
	Sesto Calende-Arona e ponte provvisorio sul Ticino a Sesto-Calende	settembre	8
	Genova-Chiavari	novembre	23

1870

	Milano-Vigevano	gennaio	17
	Chiavari-Sestri Levante	aprile	25
	Asti-Mortara	luglio	6
	Castagnole-Asti	»	12

1871

	Bussoleno-Modane	ottobre	15
	Ponte stabile sul Po a Pontelagoscuro	novembre	16

1872

	Savona-Confine Francese	gennaio	25
	Genova P. P.-Genova P. B.	luglio	25
	Modena-Reggiolo Gonzaga	dicembre	28

1873

	Reggiolo Gonzaga-Motteggiana	maggio	2
	Motteggiana-S. Antonio (Mantova)	giugno	21
	Monza-Calolzio	dicembre	27

1874

	Ponte stabile sul Po a Borgoforte	giugno	27
	Cremona-Mantova	settembre	6
	Savona-Bra / Acqui-Bra	»	28
	Sestri Levante-Spezia	ottobre	24
	Trofarello-Chieri	novembre	10

1875

	Camerlata-Como	luglio	24
	Mondovi-Carrù	novembre	15
	Udine-Gemona Ospedaletto	»	16

(2) Dal 25 maggio al 15 giugno 1868 esercito dall'A. I.
Dal 15 giugno al 23 novembre 1868 dalle Romane.
Dal 23 novembre 1868 in poi dall'A. I.

Digitized by Google

II. RETE SUD-AUSTRIACA

Linee concesse

Linee assunte dalla Società al 1.° novembre 1858 (1), già in esercizio.

1841		
Baden-Neustadt	maggio	15
Baden-Mödling	»	29
Mödling-Vienna	giugno	20
Neustadt-Neunkirchen	ottobre	24
1842		
Neunkirchen-Gloggnitz	maggio	5
1844		
Mürzzuschlag-Gratz	ottobre	24
1845		
Diramazione da Mödling a Laxenburg	settembre	28
1846		
Gratz-Cilli	luglio	1.°
1847		
Neustadt-Oedenburg	agosto	20
1849		
Cilli-Lubiana	settembre	26
1854		
Gloggnitz-Mürzzuschlag	luglio	17
1857		
Lubiana-Trieste	luglio	27

Linee aperte all' esercizio dalla Società.

1858		
Innsbruck-Kufstein	novembre	24
1859		
Ala-Trento	marzo	23
Trento-Bolzano	maggio	16
1860		
Pragerhof-Kanizsa	aprile	24
Neu Szöny-Stühlweissenburg	giugno	1.°
1861		
Kanizsa-Buda	aprile	1.°
1862		
Steinbrück-Sissek	ottobre	1.°
1863		
Marburg-Klagenfurt	giugno	1.°
1864		
Klagenfurt-Villach	maggio	30
1865		
Agram-Carlstadt	giugno	1.°
Oedenburg-Kanizsa	settembre	21
1867		
Bolzano-Innsbruck	agosto	24
1868		
Bruck-Leoben	settembre	1.°
Keresztur-Barcs	settembre	1.°
1871		
Villach-Franzensfeste	novembre	20
1873		
Saint Peter-Fiume	giugno	25

(1) Dipendentemente dall'Atto di concessione 23 settembre precedente, non essendosi fatto inventario, nè avendo avuto luogo consegna per parte dello Stato alla Società.

Linee esercitate

1871		
Wiener Neustadt-Grammat Neusiedl	settembre	1.°
1872		
Ebenfurt-Neufeld	febbraio	15
Leoben-Vordernberg	maggio	18
1874		
Vienna-Pottendorf	maggio	7

Digitized by Google

FERROVIE
DELL'ALTA ITALIA

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

N. 3687.

Memoria informativa sull'**ordinamento** dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia; sulle **attribuzioni** rispettive dei vari Servizi ed Uffici; sui **rapporti** fra i medesimi e la loro **dipendenza** dalla Direzione Generale, e sulle **attribuzioni del Consiglio d'Amministrazione:** redatta per servire alle ricerche contenute nella Nota di S. E. il Sig. Ministro dei Lavori Pubblici 28 dicembre 1875, N. 87182-3532, Ufficio 1.°

Tutta la gestione ferroviaria dell'Alta Italia è ripartita in tre Servizi:

A. MANUTENZIONE E LAVORI,
B. TRAFFICO,
C. TRAZIONE E MATERIALE,

posti tutti e tre sotto l'immediata dipendenza della

DIREZIONE GENERALE.

(Amilhau Comm. Paolo, Direttore Generale).

Il quadro sinottico allegato offre un'idea abbastanza chiara sull'*ordinamento* dei vari Servizi ed Uffici e sui *rapporti* fra essi e la Direzione Generale; a completare la quale idea gioverà quanto verrà esposto nella presente Memoria sulle *attribuzioni* di ciascuno di essi.

Digitized by Google

Pel più sollecito disbrigo degli affari spettanti ad ognuno dei detti tre Servizi, la rete dell'Alta Italia venne ripartita in quattro **Divisioni,** aventi le loro sedi:

la 1.ª a *Torino,*
la 2.ª a *Milano,*
la 3.ª a *Firenze,*
la 4.ª a *Verona.*

Mentre poi per la *Manutenzione e Lavori* e per la *Trazione e Materiale* i rispettivi Capi Divisione corrispondono direttamente col Capo Servizio avente sede in Milano presso la Direzione Generale [1], pel Servizio del *Traffico*, invece, non esiste un Ufficio Centrale superiore, ed i Capi delle quattro Divisioni, pari in rango ed indipendenti fra loro, corrispondono direttamente colla Direzione Generale.

DIREZIONE GENERALE.

Da ciò è derivata la necessità di creare presso quest' ultima degli Uffici Centrali, coadiutori della medesima, i quali provvedano al disbrigo degli affari comuni a più Divisioni, come p. es.: la ripartizione del materiale, onde poterlo, a seconda delle esigenze, far passare agevolmente dall'una all'altra Divisione, la distribuzione del mobiliare alle varie stazioni ecc.

D'altra parte, il buon funzionamento dell'Amministrazione esigeva alcuni Uffici che potessero prestare l'opera loro egualmente a tutti e tre i Servizi, quali: le consulte legali, la tenuta dei libri contabili ecc., attribuzioni tutte per le quali un sistema di discentramento qualunque sarebbe stato sommamente nocivo alla Società.

Per conseguenza, la Direzione Generale propriamente detta consta di sette Uffici speciali, ognuno dei quali disimpegna le mansioni che gli sono rispettivamente affidate, e queste od hanno rapporti comuni a tutti e tre i Servizi, oppure abbracciano l'intera rete, rappresentando così, anche pel Traffico, quell'accentramento che sarebbe di spettanza della Direzione dell'Esercizio, qualora questa, per considerazioni, che qui non è del caso di ripetere, non fosse stata compenetrata nel Direttore Generale.

Questi sette Uffici coadiutori, ossia riparti della Direzione Generale, sono:

1.° SEGRETARIATO DELLA DIREZIONE GENERALE (Poggi Comm. Dott. Giovanni),
2.° CONSULENZA LEGALE (Brusa Cav. Avv. Eugenio),
3.° LITIGI (Cot Cav. Leopoldo),
4.° AGENZIA DEL MOVIMENTO (Barbavara Cav. Ing. Antonio),
5.° AGENZIA DEI TELEGRAFI (Maroni Cav. Ing. Marco),
6.° CONTROLLO GENERALE E CONTABILITÀ CENTRALE (Devaux Comm. Adolfo),
7.° ECONOMATO (Lavison Cav. Pietro Amato),

(1) Mancando tuttora a Milano i locali occorrenti, il Servizio Trazione e Materiale funziona temporariamente a Torino.

Digitized by Google

Essi funzionano in nome del Direttore Generale, dal quale sono firmate le corrispondenze da essi preparate, ad eccezione di quelle che, trattando di affari correnti, di interlocutorie, o per sua delegazione speciale, lo sono dal Capo del rispettivo Ufficio.

1.° SEGRETARIATO DELLA DIREZIONE GENERALE.

L'Ufficio di *Segretariato della Direzione Generale* è incaricato: di ricevere la corrispondenza, di sottoporla al Direttore Generale e, secondo i suoi ordini, di darvi corso o di distribuirla ai Servizi od alle altre Divisioni della Direzione Generale, con incarico di studiare le questioni, di trattare gli affari e di proporre le risposte, delle quali il Segretariato cura la copia in quanto occorra e la spedizione, come fa pure per la corrispondenza tenuta direttamente dal Direttore Generale.

Il Segretariato è incaricato del protocollo e della classificazione e custodia nell'archivio generale di tutti gli atti amministrativi che pervengono alla Direzione Generale.

Esso esaurisce gli incombenti che il Direttore Generale riserva a sè relativamente alla stipulazione di contratti a senso del Regolamento; allestisce i permessi di circolazione di servizio e di favore, permanenti o temporanei, e ne tiene registro, nonchè i biglietti di abbuonamento; prepara e spedisce in tempo al Consiglio i rapporti sugli affari da trattarsi in seduta e, dopo ricevuta dal Presidente del Consiglio comunicazione delle deliberazioni di questo, le dirama ai Servizi interessati; cura la stampa degli Ordini di servizio; in fine, si presta ai vari ordini che, di volta in volta, il Direttore Generale crede di impartire, funzionando come suo Ufficio particolare e personale.

2.° CONSULENZA LEGALE.
3.° LITIGI.

Le attribuzioni di questi due Uffici sono definite dal Regolamento stato approvato dal Consiglio nella seduta 18 gennaio 1870.

Esse si riassumono come segue:

PER LA CONSULENZA LEGALE.

Esame al punto di vista legale dei vari quesiti sui quali venga richiesto il suo parere;

Esame dei progetti di contratti, transazioni ecc.;

Direzione delle operazioni legali relative ad espropriazioni, acquisti e vendite di immobili, e conservazione dello stato censuario dei possessi della Società;

Esame delle proposte, preparate dal Controllo Generale, relative al pagamento delle imposte, onde constatarne la perfetta conformità alle disposizioni di legge;

Parere sulle liti da incoarsi, ed assistenza legale delle medesime entro i limiti nei quali è incaricato dalla Direzione Generale.

PEI LITIGI.

Esame dei reclami indirizzati dai vari Servizi o da terzi alla Direzione Generale, qualora questa ne richieda il parere.

Questo Ufficio dà il suo avviso in merito alle difficoltà ed ai reclami insorti nel caso di mancanze di merci, avarie, ritardi, ba-

Digitized by Google

gnature ecc., e propone le norme opportune per giungere ad un componimento amichevole; stende la specie di fatto; raccoglie i mezzi di diritto e, sotto la direzione e vigilanza del Consulente legale, cura la procedura e le pratiche successive per le cause attive e passive riguardanti la Società della cui difesa è incaricato, nonchè all'uopo per quelle demandate direttamente al Consulente o ad altri legali estranei alla Società.

Per tutti gli atti di oppignorazione o sequestro sugli stipendi e salari del personale della Società, l'Ufficio Litigi corrisponde coi Procuratori e col Controllo Generale.

Nel caso di incendi, cura che le Società assicuratrici paghino l'indennizzo dovuto.

In materia penale ed in tutti i casi di contravvenzione alla polizia ferroviaria, furti, malversazioni, diffamazioni, ingiurie, come anche in quelli di costituzione di parte civile, ed in genere per qualsiasi controversia penale, l'Ufficio Litigi provvede direttamente, sia in via legale, sia in via di transazione.

Sebbene questi due Uffici possano considerarsi avere il medesimo obbiettivo giuridico, e, sebbene gli articoli 14 e 15 del Regolamento mantengano pegli affari più importanti affidati all'Ufficio Litigi una speciale dipendenza dal Consulente legale, pure si è creduto necessario di mantenerli staccati l'uno dall'altro e di stabilire una diretta dipendenza del Capo dell'Ufficio Litigi dal Direttore Generale, in vista della innumerevole quantità di piccole questioni dipendenti dall'Esercizio che si presentano tutto giorno, e per le quali sarebbe fuor di luogo abusare del tempo del Consulente legale, occupato nell'esame e nello studio di affari ben più importanti. Anzi, per vie più agevolare il disbrigo di tutte queste piccole pendenze, si è recentemente adottato di destinare un agente legale presso ognuna delle quattro Divisioni del Traffico.

4.° AGENZIA DEL MOVIMENTO.

L'*Agenzia del Movimento* è incaricata:

a) di registrare il percorso dei veicoli per istabilire il conto del Servizio di Trazione e per la media composizione dei treni; di ripartire il materiale mobile e di disporre per il passaggio di esso dall'una all'altra Divisione secondo i bisogni generali della rete; di coadiuvare le Divisioni del Traffico nella ripartizione del materiale sulle rispettive linee, e di controllarne la utilizzazione. Essa fissa la situazione di ciascun veicolo a qualunque Amministrazione appartenga; stabilisce il bilancio giornaliero di tutto il materiale che si trova nelle varie Divisioni, nelle Officine, al servizio della Manutenzione, oltre i confini ecc., e ne trasmette ogni due giorni il riassunto al Direttore Generale; controlla le ricerche di materiale colle effettive quantità di merci spedite, e rileva i ritardi nelle spedizioni ed il modo con cui vengono evase le domande

Digitized by Google

di somministrazione, affinchè il Direttore Generale sia in grado di avere dati positivi per istudiare un progressivo miglioramento del servizio. Essa compila le statistiche sul percorso dei treni, sulla utilizzazione del materiale e sul carico giornaliero delle merci ecc.

All'Agenzia del Movimento è addetto inoltre l'Ufficio comune delle tre Amministrazioni di ferrovie Italiane per i conti di nolo del servizio cumulativo dei veicoli colle varie ferrovie in corrispondenza;

b) di preparare e studiare, sulle norme di volta in volta indicate dal Direttore Generale e sulle proposte dei Capi Traffico, le nuove modificazioni e le combinazioni di orari; di preparare i relativi progetti e di discuterli in contradditorio col Governo; di sorvegliare accuratamente l'edizione degli avvisi-orario in foglio ed in libretto, e di diramarli in tempo a chi di ragione;

c) di studiare tutte le questioni riferentisi al movimento ed al trasporto delle merci a grande e piccola velocità, ai servizi cumulativi ecc. che le vengono a tale scopo trasmesse dal Direttore Generale, e di riferirne allo stesso.

5.° AGENZIA DEI TELEGRAFI.

All'*Agenzia dei Telegrafi* è affidata: la parte tecnica ed amministrativa del servizio telegrafico, della officina per gli apparati elettrici e di orologeria, e delle officine per la fabbricazione del gaz; la manutenzione degli apparati di illuminazione a gaz; il controllo tecnico della illuminazione a gaz e degli apparecchi di orologeria; la ispezione tecnica sulla qualità e sul modo di impiego delle materie per la illuminazione.

Relativamente al servizio telegrafico, l'Agenzia dei Telegrafi progetta la costruzione di nuove linee o la riparazione delle esistenti; sorveglia la esecuzione dei relativi lavori e ne liquida le fatture. Essa regola col Governo i conti relativi ai telegrammi privati.

Riguardo alle officine per la fabbricazione del gaz, l'Agenzia dei Telegrafi compila i progetti dei gazogeni e ne dirige la costruzione; rivede i *buoni* di domande di materie occorrenti per il loro esercizio, e tiene conto del consumo e dei risultati.

Parimenti, per ciò che riguarda la illuminazione a gaz, compila i relativi progetti e fa eseguire i lavori di primo impianto delle tubazioni ed apparecchi; sorveglia perchè le Società fornitrici adempiano i loro contratti; liquida le loro fatture mensili.

OFFICINA PER GLI APPARATI ELETTRICI.

L'Officina per gli apparati elettrici e di orologeria è incaricata della manutenzione, riparazione ed eventualmente della fabbricazione degli apparecchi relativi al servizio telegrafico, dei segnali a campana, sonerie ecc. e degli orologi lungo la linea e nelle stazioni, che vengono sempre sorvegliati dalla Divisione dei Telegrafi. Questa Officina, per la parte economico-amministrativa, dipende dalla Divisione dell'Economato, come si dirà a suo luogo

Digitized by Google

6.° CONTROLLO GENERALE E CONTABILITÀ CENTRALE.

Il Regolamento approvato dal Consiglio nella seduta 29 dicembre 1869 determina le mansioni di questo importante Ufficio, coadiutore della Direzione Generale, che, per la moltiplicità dei rami in cui è suddiviso, si intitola *Servizio di Controllo Generale e di Contabilità Centrale.*

A questo, anzi più veramente al suo Capo, furono inoltre affidate parecchie mansioni speciali di mano in mano che se ne presentava il bisogno, o che conveniva di sopprimere degli Uffici che precedentemente esistevano, quale, per esempio, l'Ufficio delle Tariffe, che nel 1865 era stato istituito presso il Segretariato della Direzione dell'Esercizio, evitando così l'istituzione di un maggior numero di Uffici coadiutori della Direzione Generale, che altrimenti si sarebbe resa necessaria.

Per ciò che concerne il Controllo propriamente detto, esso è un corpo composto di impiegati versati negli studi ed affari tecnici, legali e di ragioneria, che fanno il sindacato, l'esame e la revisione a tutti gli atti di azione contabile che si emettono dai diversi Capi di Servizio a ciò autorizzati, avendo a dettame fisso:

le Leggi dello Stato,
le Convenzioni col Governo,
le Convenzioni coi terzi,
i Patti contrattuali di qualunque natura,
i Regolamenti approvati dal Consiglio d'Amministrazione, e, finalmente,
le Decisioni del Consiglio stesso.

La sua azione è triplice, giacchè il Controllo non solo rivede le calcolazioni ma eziandio esamina se ogni atto ha la ragione della sua esistenza nelle suaccennate Leggi, Convenzioni e Deliberazioni e se è conforme ad esse; e, addentrandosi anche a sorvegliare alcuni Servizi, fa eccitatorie e rimarchi ai medesimi, ove lo creda del caso, e talora anche si prende cura di rilievi tecnici.

Il Capo del Controllo Generale e della Contabilità Centrale ha sotto la sua dipendenza immediata tre Sezioni, intitolate:

CONTROLLO DEI PRODOTTI (Drosso Spiridione),
CONTROLLO DELLE SPESE (Magnani Giovanni),
CONTROLLO DEI LAVORI (Poli Cav. Ing. Oscarre).

CONTROLLO DEI PRODOTTI.

I prodotti sui quali ha azione questo Controllo sono tutti gli introiti che si fanno a mezzo del Traffico, e che, come risulta dal quadro sinottico, sono divisi in tre Uffici speciali:

UFFICIO VIAGGIATORI, BAGAGLI E CANI,
ID. MERCI A GRANDE VELOCITÀ,
ID. MERCI A PICCOLA VELOCITÀ.

Tutti questi prodotti devono essere riveduti:

Digitized by Google

con accurato esame riguardo alla tassazione, se cioè fatta a seconda delle tariffe, contratti speciali ecc., e

colla revisione di tutte le calcolazioni.

Fatte queste operazioni e spiccati i rilievi che emergono, il Controllo Prodotti fa la ripartizione di tutti i prodotti a credito delle diverse reti, linee e tronchi di linea di proprietà sociale che hanno garanzie e concessioni di diversa natura, nonchè a credito delle linee di Società private di cui la Società ha l'esercizio ed a seconda dei patti contrattuali. Lo specchio riassuntivo viene trasmesso all'Ufficio della Contabilità Centrale per la formazione della Prima Nota mensile.

Sarebbe troppo lungo l'esporre qui tutte le diverse attribuzioni ed i lavori del Controllo Prodotti, tutti concorrenti agli scopi sopra accennati e che sono, per così dire, parti di lavoro, anzichè cardini regolatori. Basta solamente notare che al Controllo Prodotti sono affidati:

la stamperia dei biglietti,
la somministrazione di questi alle stazioni,
i conti correnti colle medesime,
i conti correnti colle varie Amministrazioni ferroviarie,
la pubblicazione dei prodotti ebdomadari,
la statistica annua che viene pubblicata.

Il Controllo Prodotti tiene le partite di *dare* e *avere* colle 503 stazioni che, giornalmente o per decade, mandano i loro conti prodotti, i cui risultati vanno poi riveduti per saggi.

CONTROLLO DELLE SPESE.

Questo Controllo abbraccia vari rami, ed è suddiviso in quattro distinti Uffici:

a) UFFICIO DEL CONTROLLO SPESE, PROPRIAMENTE DETTO,
b) ID. DELLA CONTABILITÀ CENTRALE,
c) ID. DELLA CASSA,
d) ID. DI CONTABILITÀ DELLA CASSA PENSIONI.

a) UFFICIO DEL CONTROLLO SPESE, PROPRIAMENTE DETTO.

Questo Ufficio ha un'azione di revisione vastissima, e generale sopra tutte le spese che si compiono, fatta solo eccezione per quelle di manutenzione e costruzioni, alle quali provvede il Controllo Lavori.

Esso si suddivide nei controscritti Rami:

PERSONALE E MATRICOLA.

Incaricato della registrazione di tutto il personale addetto alla Società, con nota degli stipendi, premi, gratificazioni, indennità ecc., nonchè avanzamenti e degradazioni, formando quindi, per così dire, la storia di ogni singolo impiegato, e giovando a consulente per tutte le proposte del personale. Le partite attive sommano a circa 21000. Ha, di conseguenza, la verifica dei fogli di paga; ed ha inoltre il compito di rivedere le proposte per impieghi ed avanzamenti, affinchè si trovino in armonia colla Pianta Morale, col Regolamento sul personale e colle superiori Decisioni.

Digitized by Google

MASSA VESTIARIO.

Incaricato: della scritturazione delle forniture di oggetti di vestiario fatte dall'Economato ai compartecipanti alla Massa Vestiario; dei versamenti fatti dalla Società a questo fondo a titolo di largizione, e delle trattenute a credito con saldi mensili e con apposito annuo bilancio.

ASSEGNI GIUDIZIALI.

Tutti gli impiegati della Società ai quali, per sentenza di Tribunale o Pretura, o per giudizio conciliatorio, devono essere fatte delle trattenute a sconto e pagamento di debiti contratti verso terzi, hanno a questo effetto partite aperte; esse sommano a circa 260. L'Ufficio del Controllo Spese le tiene in evidenza e procede d'intelligenza coll'Ufficio dei Litigi per le pratiche occorrenti.

IMPOSTA DI RICCHEZZA MOBILE A CARICO DEL PERSONALE.

Tiene le registrazioni mensili di tutte le trattenute che si fanno ad estinzione della imposta di ricchezza mobile a carico del personale ed a partite individue.

ALTRE IMPOSTE IN GENERE.

L'Ufficio del Controllo Spese è particolarmente incaricato del servizio di tutte le imposte procedenti da disposizioni legislative; circa 1300 sono le partite intestate ai diversi Comuni, aventi ciascuna la suddivisione in imposte: *terreni, fabbricati e diverse;* gli annui reclami agli agenti fiscali oltrepassano i 300 circa e per somme non irrilevanti. Questo servizio poi è esteso anche alle Società per conto delle quali si esercitano linee, a tenore dei patti contrattuali. La corrispondenza tutta ed il carteggio colle Intendenze di Finanza, Agenzie delle tasse, Esattorie ecc. è preparata a cura di questo Ufficio.

CONTROLLERIA DEI MAGAZZINI.

Sempre colle norme generali del Regolamento di Contabilità e Controllo, fa una revisione preliminare a tutte le spese e mandati di pagamento per gli approvvigionamenti dei Magazzini Trazione e Materiale, Economato e Materiale fisso, ed a tutti i mandati di introito per le vendite di materiali, materie ed oggetti fuori di uso.

Il Capo del Controllo Generale e della Contabilità Centrale delega Ispettori a parziali o totali inventari dei Magazzini, affinchè la chiusa contabile possa essere esattamente annotata nelle risultanze attive della Società.

MANDATI.

Nessuna somma può essere erogata od introitata dalla Cassa, se non è coperta dal relativo *Mandato.*

I mandati sono emessi dai singoli Servizi o dall'Ufficio della Contabilità Centrale.

Quelli emessi dai Servizi, dopo essere stati preliminarmente riveduti dai rispettivi Uffici a ciò incaricati, vengono spediti al Controllo Generale, e da questo, a seconda della competenza, al Controllo dei Lavori od al Controllo Spese, i quali rispettivamente fanno la revisione completa anche per ciò che riguarda l'esatta applicazione della nomenclatura dei conti. Quelli riveduti dal Controllo Lavori sono trasmessi al Controllo Spese, il quale, insieme agli altri, li coordina e li sottopone alla firma del Direttore Generale, e poscia al Consiglio d'Amministrazione per quella di due Amministratori.

Digitized by Google

I mandati si distinguono:

a) in mandati *di pagamento;*

b) » *d'introito;*

c) » *d'ordine*, i quali non dànno luogo a diretto movimento di fondi, ma sono regolarizzazioni per crediti e debiti dei diversi Servizi fra loro e portano una scritturazione da conto a conto;

d) in mandati *recapitolativi*, che portano riassuntivamente conglobate a debito dei diversi conti le somme di spesa già autorizzate.

Tutti i mandati sono iscritti in appositi registri a tabella, di cui uno spoglio è mensilmente trasmesso all'Ufficio di Contabilità Centrale per servire alla compilazione della Prima Nota o Giornale.

I mandati registrati dall'Ufficio del Controllo Spese ascenderanno annualmente a circa 50000, e le rettifiche a circa 13000.

VERIFICA DEGLI INTROITI GIORNALIERI E DELLA CASSA.

L'Ufficio del Controllo Spese fa inoltre la verifica degli introiti giornalieri, raffrontando i bollettini giornalieri trasmessi dalle stazioni coi versamenti reali fatti dalle medesime e compilando le distinte ad uso del Controllo Prodotti, al quale vengono trasmesse; questo Ufficio fa anche la verifica della regolarità delle quitanze ritirate dalle Casse.

PRODOTTI INDIRETTI.

Sono *prodotti indiretti* tutti quelli estranei all'esercizio ferroviario; la gestione di questi vien fatta dai diversi Servizi interessati; ma l'Ufficio del Controllo Spese ne tiene però una speciale contabilità, e, in quanto ai rotabili, facendone la ripartizione per quelle linee che hanno una dotazione propria di detto materiale. Sono circa 3000 le partite aperte per i prodotti di ogni natura, con circa 500 annui reclami e rettificazioni.

PRODOTTI TELEGRAFICI.

All'Ufficio del Controllo Spese venne annesso l'incarico della verifica dei *prodotti telegrafici.*

ATTRIBUZIONI VARIE.

Finalmente, il detto Ufficio ha speciali incombenze per la tenuta dei:

Conti correnti;
Registri a scadenze;
Registri dei contratti, i quali ascendono ogni anno a circa 1900;
Registro dei depositi;
Registro gestione fondo di sicurtà;
Archivio, che data dal 1859;
Statistica, coll'applicare e ripartire le spese alle linee o tronchi di linea in esercizio.

b) UFFICIO DELLA CONTABILITÀ CENTRALE.

Questo Ufficio ha l'incarico della compilazione della contabilità ufficiale, nonchè della emissione di tutti i mandati di pagamento, d'introito e di ordine che non sono d'iniziativa e competenza dei singoli Servizi o dell'Ufficio del Controllo Spese propriamente detto; esso fa la ripartizione delle spese ai conti di tutte le diverse

Digitized by Google

linee che hanno concessioni diverse, ed a quelle di proprietà privata che vengono esercitate dalla Società, in tutto seguendo le norme e i dettami dei Regolamenti.

Sorveglia il servizio dei titoli sociali, comprese le vendite delle obbligazioni che si effettuano dalle stazioni.

PRIMA NOTA O GIORNALE.

Colla scorta delle situazioni mensili che gli vengono trasmesse dal Controllo Prodotti, e cogli spogli che gli sono rimessi dall' Ufficio del Controllo Spese, l' Ufficio della Contabilità Centrale redige la *Prima Nota* della Società, ossia il *Giornale;* questo è compilato ricapitolativamente, per periodi mensili, colla data dell'ultimo giorno di ogni mese.

LIBRO MAESTRO E BILANCI.

Ha quindi la tenuta o registrazione del *Libro Maestro*, al quale viene aggiunto un ripartitario esplicativo tanto pei prodotti che per le spese. Compila i bilanci annuali; tiene il conto delle differenti garanzie e dei correspettivi spettanti per cadauna delle linee appaltate per l'esercizio; coi dati che gli pervengono dai vari Servizi compila i Preventivi e, a tenore dei Regolamenti, compila i Consuntivi, e fa moltiplici lavori, sia per prospetti e resoconti ad uso della Direzione Generale, sia per il Consiglio d'Amministrazione, Comitato di Parigi, Consiglio di Vienna, Ministeri e Commissari Governativi.

c) UFFICIO DELLA CASSA.

Sotto la direzione del Controllo Spese sta la *Cassa.*

Questa ha la verificazione e l'incasso dei gruppi provenienti giornalmente da tutte le stazioni; ed i rilievi, che annualmente si trovano dover fare, sommano ogni anno a più di 3000.

La Cassa eseguisce i pagamenti del personale a mezzo dei pagatori viaggianti sulla rete, coi quali essa tiene, per l'effetto, dei conti correnti; fa tutti i pagamenti diretti per l'estinzione dei mandati, sia singoli che cumulativi; tiene un carico e scarico delle valute; ha la custodia dei depositi e dà giornalmente al Controllo lo stato o saldo di Cassa in due distinte e diverse cifre, e cioè: saldo *contabile,* in cui non sono ancora dedotti i pagamenti da farsi a cura dei pagatori ed i mandati cumulativi non integralmente soddisfatti; ed il saldo *effettivo di danaro,* che rappresenta la cifra esatta della somma effettiva di danaro giacente nelle Casse.

d) UFFICIO DI CONTABILITÀ DELLA CASSA PENSIONI.

Finalmente, l'Ufficio di *Contabilità della Cassa pensioni* tiene in evidenza per conto dell'apposito Comitato, di cui il Capo del Controllo è Segretario: la matricola dei compartecipanti che, secondo l'ultimo Resoconto, ascendevano a 14534; le ritenute a favore della Cassa fatte agli individui, come del pari i versamenti corrispondenti ai quali la Società si è obbligata, ed il registro dei pensionati per diversi titoli; estende gli ordini del giorno ed i verbali delle sedute del Comitato e dà corso alle deliberazioni relative; tiene la contabilità e il giornale di cassa ed emette i mandati; prepara l'annuale bilancio e sorveglia il buon andamento dell'istituzione e dell'archivio relativo.

Digitized by Google

CONTROLLO DEI LAVORI.

Ogni e qualunque mandato, sia di pagamento, d'introito o d'ordine, relativo ai lavori, emesso dal Servizio Manutenzione e Lavori, corredato delle pezze giustificative e già riveduto dagli Uffici di Contabilità annessi al medesimo, passa al *Controllo Lavori,* il quale lo rivede:

1.° dal lato *amministrativo,* in quanto riguarda il rapporto di esso coi preventivi, colle decisioni del Consiglio, colle sanatorie richieste al medesimo, ecc., come pure le dichiarazioni per urgenza e le facoltizzazioni per spese superiori alle L. 1000;

2.° dal lato *tecnico,* in quanto riguarda gli apprezzamenti dei lavori, le documentazioni dei medesimi, i contratti, patti, le speciali cautele contrattuali, inflizioni di multe ecc.;

3.° dal lato *contabile,* rivedendo tutti i conteggi per liquidazioni di opere, mandati d'ordine e di qualunque altra natura essi siano.

A seconda delle risultanze di tali esami, il Controllo dei Lavori dà corso al mandato o lo respinge, provocando dal Servizio le rettificazioni, sanatorie ecc. che occorrono a validarlo.

Per la materiale esecuzione dei suddetti esami, questa Sezione è suddivisa nei due seguenti Uffici:

UFFICIO DI CONTABILITÀ,
UFFICIO TECNICO.

UFFICIO DEL CAPO DEL CONTROLLO GENERALE E DELLA CONTABILITÀ CENTRALE.

Il *Capo del Controllo Generale e della Contabilità Centrale* ha la suprema direzione e la continua sorveglianza di tutti i diversi Uffici. Egli si è riservata personalmente la trattazione delle questioni di interpretazione e d'applicazione delle leggi, patti ecc.; ed è severo nella osservanza della Pianta Morale e dei verdetti della matricola. Tiene in sue mani i rami amministrativi della azienda sociale. Egli ha ai suoi ordini e dipendenza un Segretariato ed un nucleo di Ispettori; con questi disimpegna tutta la corrispondenza che si annette alle finanze, ed in ispecial modo quella con Vienna, resa necessaria dalla comunanza di rapporti finanziari fra le due Società. Tiene la corrispondenza pei servizi cumulativi; prepara quella destinata ai Ministeri quando la materia da trattarsi sia fra quelle a lui affidate, onde passarla al Direttore Generale e, col tramite di questo, al Consiglio per la firma Presidenziale.

Al Capo del Controllo Generale e della Contabilità Centrale venne affidato il maneggio delle tariffe; egli fa proposte al Direttore Generale e, dietro richiesta di questo, prepara e studia le questioni attinenti alle medesime, sia per l'applicazione di esse, che per le eventuali modificazioni, come anche per completi rimutamenti di massima, e dà tutte le disposizioni per la loro applicazione, facendo preparare nel suo Ufficio i prontuari e tutti gli stampati relativi. Egli tiene presso di sè una delle chiavi delle casse

Digitized by Google

forti ove giacciono le somme di non giornaliero servizio, quelle delle Casse depositi e della Cassa pensioni, ordinando revisioni a suo talento; egli delega i suoi Ispettori a controlli di fatto ai vari Magazzini, a frequenti verifiche alle stazioni, le quali sono per la sorveglianza e controllo ripartite fra i medesimi, e, tanto per le verifiche che per la ripartizione, provvede con ordini e mutamenti improvvisi.

A lui, finalmente, è affidata l'importante mansione della gestione ed impiego dei fondi della Società.

A mezzo di questo Ufficio Centrale e di ciascuno degli Uffici dipendenti viene tenuta la corrispondenza cogli Uffici di Controllo Governativo.

7.° ECONOMATO.

L'*Economato* è incaricato di provvedere all'acquisto, alla conservazione ed alla distribuzione degli oggetti occorrenti ai diversi rami di servizio e, precisamente:

a) della mobilia delle stazioni e degli uffici, degli attrezzi ed utensili adoperati nel servizio delle stazioni;

b) delle materie di consumo, legna da ardere, olio ecc.;

c) degli oggetti di vestiario;

d) degli stampati ed oggetti di cancelleria.

Gli acquisti occorrenti ai Servizi Manutenzione e Lavori, e Trazione e Materiale, per oggetti destinati esclusivamente ai bisogni dei Servizi rispettivi, sono fatti dai medesimi.

INVENTARI E VERIFICHE.

L'Economato è incaricato inoltre della *sorveglianza degli inventari,* cioè, della tenuta in evidenza delle registrazioni del mobiliare e degli attrezzi distribuiti agli uffici ed alle stazioni, e delle verifiche sopra luogo per certificare le esistenze reali degli oggetti in consegna distribuiti ai medesimi.

ACQUISTI.

Procede alle *compre* degli oggetti occorrenti in base al preventivo stabilito al principio di ogni anno e nei modi determinati dal Regolamento pei contratti, del quale si parlerà in appresso.

MAGAZZINI.

Provvede di questi oggetti, a titolo di scorta, i *Magazzini dipendenti,* nella misura richiesta dai bisogni dei diversi Servizi; li richiama, mediante *buoni di domanda,* dai Magazzini stessi, a seconda delle ricerche degli uffici e delle stazioni, i quali ne vengono addebitati in appositi registri.

Questi Magazzini, istituiti nelle principali località della rete, del pari che i Depositi esistenti nelle stazioni secondarie, devono essere provveduti di tutto quello che può occorrere ai diversi Servizi, curando nello stesso tempo che il capitale impiegato nelle scorte dei medesimi sia limitato il più possibile.

Le scorte esistenti nei Magazzini o Depositi figurano come valori, nè sono registrate in conto-spesa se non quando vengono effettivamente date in uso agli uffici od alle stazioni.

VENDITE.

Procede, nei modi stabiliti dalle relative istruzioni, alle *vendite*

Digitized by Google

degli oggetti fuori d'uso ed alle altre provocate da circostanze speciali, e tiene un' apposita contabilità per riscontrare tutte le operazioni che addebitano ed accreditano il capitale dei Magazzini.

OFFICINE OROLOGI E TELEGRAFI.

Dall'Economato dipende il personale delle *Officine degli orologi e telegrafi* per la parte economico-amministrativa, salva la dipendenza del medesimo dalla Divisione dei Telegrafi per la parte tecnica, come si è detto a suo luogo.

Gli apparati telegrafici, le bilancie, gli orologi ecc., una volta comperati o riparati a cura della Divisione Telegrafi, passano sotto la sorveglianza dell'Economato, che ne fornisce i Magazzini a titolo di scorta, al pari di tutti gli altri oggetti sopra menzionati, e li distribuisce agli uffici e stazioni a seconda dei bisogni, previo però il visto del Capo dell'Agenzia dei Telegrafi.

CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO.

All'Ufficio dell'Economato è anche devoluta la gestione del *Consorzio di mutuo soccorso fra gli impiegati e gli operai*, che funziona in base al Regolamento approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione 29 dicembre 1869. Esso, per conseguenza, tiene la contabilità tanto dei diversi cespiti di introiti quanto dei sussidi pagati ai compartecipanti, onde compilare, a suo tempo, il relativo bilancio.

Tiene la corrispondenza relativa; redige i verbali delle sedute, ed ha la sorveglianza sugli Ispettori Sanitari istituiti nelle varie località, sia retribuiti che gratuiti.

SERVIZI.

Dalla Direzione Generale, così organizzata, dipendono immediatamente i tre Servizi ai quali è affidato tutto il meccanismo dell'andamento ferroviario e sulle attribuzioni dei quali non si può dare che un cenno sommario, mentre l'entrare in dettagli nuocerebbe alla chiarezza, che è lo scopo principale della presente Memoria.

A. MANUTENZIONE E LAVORI.

Cessato il periodo delle costruzioni delle quali la Società era stata incaricata dal 1856 in poi, vennero successivamente sciolte le varie Divisioni che sotto questo titolo erano state istituite nella Lombardia e nella Italia Centrale, ed i pochi lavori che rimanevano da farsi a conto capitale, come, per esempio, la stazione marittima di Venezia, il completamento o rifacimento di alcune stazioni ecc., furono concentrati nel Servizio di Manutenzione, il quale assunse il nome di *Servizio della Manutenzione e dei Lavori,* la cui or-

Digitized by Google

ganizzazione fu stabilita col Regolamento approvato dal Consiglio d'Amministrazione in seduta 28 dicembre 1870.

Una tale organizzazione venne mantenuta, sebbene, posteriormente a quell'epoca, altri lavori sieno stati assunti dalla Società, quali, per es., la linea Camerlata-Chiasso, la linea Udine-Pontebba, quella da Trofarello a Chieri e, da ultimo, quella da Treviglio a Rovato, e sebbene per altre ferrovie, costrutte da terzi ma che dovevano poi ricadere in proprietà dell'Alta Italia (Bastia-Mondovì, Legnago-Rovigo-Adria, Legnago-Verona), occorresse una sorveglianza alle costruzioni da parte di quest'ultima. Per questa circostanza vennero soltanto aggiunte delle speciali Sezioni, intitolate *Sezioni dei Lavori*, dipendenti da quella Divisione di Manutenzione nel cui territorio i lavori stessi si eseguiscono.

Questo Servizio deve dunque tenere due contabilità distinte: l'una delle spese che fa *a conto capitale* della Società; l'altra delle spese di *propria e vera manutenzione* che vanno a carico del conto Esercizio.

Oltre alla compilazione dei progetti ed alla esecuzione dei lavori di manutenzione e di costruzione, incombe poi a questo Servizio l'approvvigionamento di tutti i materiali ad esso occorrenti, fra i quali, importantissimi quelli per l'armamento delle linee, la ripartizione dei medesimi, la loro custodia nei relativi Magazzini e la tenuta di una contabilità adatta ad impedire ogni pericolo di sottrazione e di frode.

A questo Servizio è pure affidata la sorveglianza delle linee e del percorso dei treni (*guardiani*); ed esso deve finalmente tenere in evidenza la statistica: delle linee esercitate, dei fabbricati relativi e di tutti gli articoli formanti parte della loro dotazione fissa, come scambi, segnali, piattaforme ecc.

INGEGNERE IN CAPO.
(Massa Comm. Ing. Mattia).

La superiore direzione dell'intero Servizio di Manutenzione e Lavori è affidata ad un agente superiore della Società, avente il titolo di *Ingegnere in Capo della Manutenzione e dei Lavori,* il quale ne concentra in sè tutti i rami, e tiene la corrispondenza colla Direzione Generale, dalla quale emanano gli ordini relativi. Nei casi di sua assenza o di impedimento, lo sostituisce uno degli Ingegneri di Divisione del Servizio Centrale.

L'intero Servizio si divide in due parti principali:

I. SERVIZIO CENTRALE,

II. SERVIZIO ATTIVO.

I. SERVIZIO CENTRALE.

Il *Servizio Centrale* si suddivide in due rami:

a) MANUTENZIONE E LAVORI, PROPRIAMENTE DETTO,

b) MATERIALE FISSO.

Digitized by Google

Con a capo un *Ufficio Centrale* affidato ad un Ingegnere di Divisione, avente il titolo di *Capo degli Uffici Centrali della Manutenzione e dei Lavori,* il quale ha sotto di sè gli Uffici seguenti:

a) MANUTENZIONE E LAVORI, PROPRIAMENTE DETTO.
UFFICIO CENTRALE.
(ALBY Cav. Ing. GIUSEPPE, Capo degli Uffici Centrali).

1.° AMMINISTRATIVO E DI CONTABILITÀ.
2.° D'ARTE.
3.° DEL CATASTO IMMOBILIARE.

L'Ufficio *Amministrativo e di contabilità,* cui è preposto un *Capo di Sezione principale,* è incaricato:

1.° UFFICIO AMMINISTRATIVO E DI CONTABILITÀ.

in linea amministrativa: dell'esame dei progetti di lavori, capitolati, contratti ecc.; delle proposte riguardanti il personale; della sorveglianza del buon andamento della manutenzione delle linee; della statistica tecnica del servizio in generale e della corrispondenza relativa agli oggetti qui sopra indicati; e

Sezione amministrativa.

come ufficio di contabilità: della revisione e registrazione dei conti e delle liquidazioni; della emissione dei mandati di pagamento degli Uffici Centrali; della contabilità dei Magazzini del Materiale fisso per la sua presentazione al Controllo Generale; della preparazione dei bilanci e della statistica delle spese del Servizio. Questo Ufficio di Contabilità corrisponde direttamente con tutti gli altri Uffici Centrali e colle Divisioni del Servizio attivo.

Sezione contabile.

L'Ufficio *d'Arte* dà il proprio parere sui progetti tecnici e sugli schemi di contratto, e prepara i progetti che gli sono commessi dall'Ingegnere in capo.

2.° UFFICIO D'ARTE.

L'Ufficio del *Catasto immobiliare* è incaricato, per la parte che lo concerne e salva l'ingerenza degli Uffici di Consulenza legale e del Controllo indicata a suo luogo, delle operazioni di acquisti e vendite di beni stabili, locazioni, formazione del catasto, preparazione dei documenti tecnici per la denunzia della imposta fondiaria e formazione dello stato censuario di tutta la rete.

3.° UFFICIO DEL CATASTO IMMOBILIARE.

Questa parte importantissima del Servizio è affidata ad un Ingegnere di Divisione, avente il titolo di *Ingegnere Capo degli Uffici Centrali del Materiale fisso,* e si compone degli Uffici seguenti:

b) MATERIALE FISSO.
UFFICIO CENTRALE.
(MANTEGAZZA Cav. Ing. SAULE, Capo degli Uffici Centrali).

1.° UFFICIO TECNICO.
2.° UFFICIO DEGLI APPROVVIGIONAMENTI.
3.° UFFICIO DI CONTROLLERIA DEI MAGAZZINI.
4.° MAGAZZINI.

L'*Ufficio Tecnico* è incaricato: dello studio di nuovi tipi del materiale fisso; della preparazione dei progetti relativi all'armamento, e dell'esame di quelli presentati dalle Divisioni del Servizio attivo;

1.° UFFICIO TECNICO.

L'*Ufficio degli Approvvigionamenti* è incaricato: della preparazione dei preventivi annui pel materiale fisso occorrente; dei fabbisogni e capitolati d'oneri per le provviste; delle proposte di ordinazioni alle officine, della corrispondenza colle ditte assuntrici, che viene firmata dall'Ingegnere in Capo;

2.° UFFICIO DEGLI APPROVVIGIONAMENTI.

Digitized by Google

3.° UFFICIO DI CONTROLLERIA DEI MAGAZZINI.

L'*Ufficio di Controlleria dei Magazzini* abbraccia: la sorveglianza della fabbricazione macchine, il ricevimento ed i collaudi, tanto all'estero che nel Regno, del materiale fisso, e dei macchinismi, la ripartizione del materiale in approvvigionamento nei magazzini, la sorveglianza dei medesimi e dell'impiego del materiale, la verificazione dei giornali di magazzino che vengono poscia trasmessi all'Ufficio amministrativo di Manutenzione e Lavori per le ulteriori operazioni contabili, la tenuta dei conti correnti generali, le preliminari disposizioni per l'impiego e la riutilizzazione del materiale fuori d'uso, la ripartizione delle spese generali del Servizio fra le diverse Divisioni attive ecc.;

4.° MAGAZZINI.

I *Magazzini* del Servizio sono sotto la sorveglianza e responsabilità dell'Ingegnere Capo del Materiale fisso. Il loro numero e l'importanza dei medesimi sono determinati, sulla proposta dell'Ingegnere in Capo, mediante Ordine di servizio della Direzione Generale, ed i Depositi, affidati ai Guardiani sotto loro responsabilità e con obbligo di sorveglianza ai Capi Sezione e Capi Riparto del Servizio attivo, lo sono dall'Ingegnere in Capo, sulle proposte dei Capi delle Divisioni attive.

Le materie e gli oggetti di uso comune cogli altri Servizi sono ricevuti e somministrati dai Magazzini dell'Economato.

II. SERVIZIO ATTIVO.

INGEGNERI DI DIVISIONE.

(Ratti Cav. Ing. Gaetano, a Torino),
(Bermani Cav. Ing. Cesare, a Milano),
(Lopisich Ing. Matteo, a Firenze),
(Richard Cav. Ing. Lodovico, a Verona).

A ciascuna delle quattro Divisioni superiormente indicate, fra le quali è ripartito il *Servizio attivo,* è preposto un *Ingegnere Capo Divisione della Manutenzione e dei Lavori,* colle seguenti attribuzioni:

Manutenzione e sorveglianza delle linee, preparazione dei progetti di lavori nuovi e di manutenzione coi relativi capitolati di oneri ed anche dei contratti; collocazione in opera del materiale fisso e conservazione di quello depositato fuori dei Magazzini; dirigenza dei lavori di terra, di fabbrica, di armamento e di ogni altra natura, compresi nelle linee dipendenti dalla propria Divisione; sindacato (quando spetti alla Società dell'Alta Italia) delle costruzioni effettuate da altre Società; manutenzione dei possedimenti sociali; operazioni censuarie di concerto coll'Ufficio di Catasto; proposte di acquisti, vendite e affitti di immobili.

Gli Ingegneri di Divisione carteggiano coll'Ingegnere in Capo del Servizio.

UFFICI CENTRALI DI DIVISIONE.

Ogni Ingegnere di Divisione è assistito da un *Ufficio Centrale,* con un *Ingegnere principale di Sezione,* che ha incarico di surrogarlo, e con *Ingegneri di Sezione:* uno dei quali è incaricato specialmente degli studi relativi a progetti di fabbricati, manufatti ecc.; un altro di quanto concerne il materiale fisso e della speciale sorveglianza dei lavori di armamento, manutenzione e riordinamento, ed un terzo della contabilità della Divisione; il quale ultimo funziona come *Capo d'Ufficio* della Divisione, e com-

Digitized by Google

pila o rivede tutte le misurazioni e le fatture per somministrazioni a base della contabilità da trasmettersi all'Ufficio Amministrativo e di Contabilità del Servizio.

SEZIONI.

Le linee poste sotto gli ordini del Capo Divisione sono divise in *Sezioni,* i cui Capi sono incaricati: della esecuzione di tutti i lavori di manutenzione e della sorveglianza della linea; della emissione dei *buoni di materiale* al Magazzino; della compilazione e vidimazione dei documenti di contabilità, nonchè di tutta la corrispondenza che si riferisce alla propria Sezione. Essi hanno sotto i loro ordini dei *Capi Riparto* e dei *Sorveglianti.*

Riparti.

Ogni Riparto è diviso in *Cantoni di manutenzione,* composti di brigate di *Cantonieri,* sottoposte alla immediata dipendenza dei *Brigadieri.*

La sorveglianza delle linee è effettuata da *Guardiani e Guardiane.*

Tutti questi Uffici funzionano nei modi per ciascuno di essi stabiliti dal Regolamento.

REGOLAMENTI SPECIALI.

Oltre il Regolamento organico sovracitato, servono di norma speciale pel Servizio Manutenzione e Lavori gli altri Regolamenti seguenti:

le Condizioni ed Obblighi generali imposti agli assuntori dei lavori per conto della Società, state nuovamente rivedute ed approvate con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione 23 ottobre 1874;

il Regolamento per l'Ufficio del Catasto immobiliare della Società, approvato con deliberazione 2 maggio 1871;

il Regolamento pel personale della Manutenzione lungo le linee, approvato con deliberazione 9 aprile 1872;

il Regolamento sui segnali.

B. TRAFFICO.

Per il Servizio del *Traffico,* del pari che per gli altri, la rete è ripartita in quattro Divisioni, che hanno la medesima sede e la medesima circoscrizione indicate in principio della presente Memoria.

CAPI TRAFFICO.

(Bachelet Comm. Alfredo, a Torino),
(Ponzone Comm. Luigi, a Milano),
(Boselli Cav. Dott. Leopoldo, a Firenze),
(Gelmi Cav. Ing. Lodovico, a Verona).

Ad ogni Divisione del Traffico è preposto un *Capo Traffico* assistito da un *Ispettore principale* e da quel numero di *Ispettori* che è consigliato dalla estensione e dalla natura della Divisione rispettiva.

UFFICI CENTRALI DELLE DIVISIONI.

Ogni Capo Traffico ha presso di sè un *Ufficio Centrale,* il quale riunisce tutto il servizio della propria Divisione, ed egli mantiene la corrispondenza immediata col Direttore Generale e cogli Uffici coadiutori della Direzione Generale per gli affari che hanno rapporto con ognuno di essi.

ISPETTORI.

Ogni Divisione è ripartita in più *linee* o *sezioni,* di ognuna delle quali è affidata la sorveglianza ad uno degli Ispettori; i quali o risiedono in un determinato punto della linea stessa o sono addetti all'Ufficio Centrale, ma però coll'obbligo di visitare di frequente la linea ad essi affidata e di accorrervi prontamente ad ogni

Digitized by Google

annunzio di infortuni o di irregolarità scopertesi. Essi hanno, entro determinati limiti, facoltà per impartire immediati provvedimenti.

Sarebbe impossibile in questo riassunto esporre le numerosissime, svariate ed importanti attribuzioni del Traffico. Ma esse possono rilevarsi dal Regolamento approvato nella seduta 29 dicembre 1873 del Consiglio d'Amministrazione che si intitola: *Sul servizio di dettaglio nelle stazioni*, ma che, in realtà, abbraccia tutte le disposizioni sui doveri dei Capi stazione, del personale a quelle addetto, del personale viaggiante, e tutte quelle relative ai convogli in movimento. A questo Regolamento, sotto forma di allegati, sono unite varie Istruzioni concernenti il Servizio del Traffico.

Riassumendo sommariamente questo importantissimo ramo della Amministrazione, risulta che al Traffico è affidato il servizio dei trasporti dei passeggeri e delle merci o, con altra denominazione, il servizio attivo del movimento ed il servizio commerciale.

Il Traffico dirige nell'insieme e nei dettagli:

il servizio attivo delle stazioni;

l'ordinamento del servizio dei convogli, salvo la trazione;

la ripartizione del materiale secondo le indicazioni dell'Agenzia del Movimento;

il telegrafo, facendo dipendere i propri Controllori, per la parte puramente tecnica, dall'Agenzia dei Telegrafi;

le domande di approvvigionamento delle stazioni in oggetti di qualunque natura;

le domande di vestiario del personale, e la consumazione delle materie di riscaldamento e di illuminazione;

gli Uffici od Agenzie di città;

la contabilità delle stazioni, comprese le verifiche di scritture e di casse;

l'applicazione delle tariffe;

i servizi esterni ed i rapporti colle Società contigue per tutto quello che riguarda le corrispondenze dei convogli, le tariffe ed i reclami;

l'esame e la corrispondenza relativa ai reclami del pubblico, concernenti questioni di trasporto, riferendone al Controllo Generale, al quale ne è riservato l'esame e la soluzione per la necessaria uniformità fra le quattro Divisioni del Traffico.

Al Capo Traffico spettano le proposte relative alla scelta ed alla disciplina del personale da esso dipendente.

Esso veglia all'applicazione del Regolamento Governativo sulla polizia e sicurezza.

A mezzo de'suoi Ispettori studia i bisogni dei paesi attraversati dalle proprie linee in quanto agli orari e tariffe, e fa ricerche sui mezzi opportuni a far affluire il traffico sulle linee sociali, tenendo frequenti relazioni col commercio, e su questi studi e ricerche riferisce alla Direzione Generale.

Digitized by Google

C. TRAZIONE E MATERIALE.

INGEGNERE IN CAPO.

(Kossuth Ing. Luigi Teodoro, ff.).

Questo Servizio che, in seguito alle dimissioni del precedente suo titolare, è stato riorganizzato col Regolamento approvato nella seduta 3 febbraio 1875, è posto sotto la dirigenza di un agente superiore della Società avente il titolo di *Ingegnere in Capo della Trazione e del Materiale,* il quale solo è responsabile verso il Direttore Generale, ed è l'unico rappresentante dell'intiero Servizio verso gli altri Servizi sociali e verso le Amministrazioni e ditte nazionali ed estere.

Egli provvede a che sia in tutto assicurato il regolare andamento del servizio, nonchè all'uniformità di azione dei due rami Trazione e Materiale, ed ha presso di sè un *Ufficio Centrale* che si suddivide in due Sezioni:

UFFICIO CENTRALE.

1.° SEGRETARIATO DEL SERVIZIO;

2.° UFFICIO CENTRALE DI CONTABILITÀ E STATISTICA.

SEGRETARIATO.

Tiene il registro generale del personale dell'intiero Servizio, nonchè i protocolli, la registrazione e gli archivi delle corrispondenze.

UFFICIO DI CONTABILITÀ E STATISTICA.

Dirige la redazione della contabilità dei due rami del Servizio, le centralizza e prepara i rendiconti relativi; desume e registra il costo complessivo del rimorchio dei treni, nonchè le spese in generale e gli introiti del Servizio; redige tutta la statistica contabile, ed esercita una revisione di tutto l'operato contabile ed amministrativo delle varie Divisioni ed Uffici del Servizio.

Il Servizio *Trazione e Materiale* è diviso in due rami distinti:

1.° SERVIZIO DELLA TRAZIONE,

2.° SERVIZIO DEL MATERIALE,

ad ognuno dei quali è preposto un *Ingegnere Capo.*

RAMO TRAZIONE.

INGEGNERE CAPO DELLA TRAZIONE.

(Kossuth Ing. Luigi Teodoro).

Le attribuzioni dell'*Ingegnere Capo della Trazione* si estendono: a tutto ciò che si collega con l'uso e la piccola manutenzione delle macchine locomotive, alla tenuta in buono stato di conservazione ed alla pulizia del materiale rotabile in servizio.

Egli è coadiuvato da un Ingegnere di Divisione avente il titolo di *Capo degli Uffici Centrali della Trazione,* che ha superiorità sugli Ingegneri Ispettori principali, e, in caso di assenza dell'Ingegnere Capo, lo sostituisce.

Il *Servizio della Trazione* si suddivide:

1.° in UFFICIO CENTRALE,

2.° in ISPETTORATI PRINCIPALI.

L'*Ufficio Centrale* comprende:

1.° UFFICIO CENTRALE.

(Cornetti Cav. Fortunato, Ing. Capo degli Uffici Cent.)

un UFFICIO TECNICO,

un UFFICIO AMMINISTRATIVO, ed

un UFFICIO DI CONTABILITÀ.

L'*Ufficio tecnico* ha per compito:

UFFICIO TECNICO.

l'utilizzazione, la piccola manutenzione, l'ungimento, la pulizia delle locomotive, delle vetture e dei carri;

Digitized by Google

l'esame dei progetti relativi alla trazione;

le constatazioni tecniche ed esperienze intorno al funzionamento dei vari congegni ed organismi delle macchine e dei veicoli;

la fissazione dei carichi e della velocità;

gli studi per la scelta dei combustibili ecc.;

la sorveglianza dei laboratori;

il collaudo degli oggetti di consumo della trazione;

la tenuta dello stato di servizio delle locomotive;

la statistica delle percorrenze degli assi, quella delle avarie ecc.

UFFICIO AMMINISTRATIVO.

L'*Ufficio amministrativo* comprende:

tutto ciò che si riferisce al personale della Trazione;

l'acquisto, consegna ai Magazzini e ripartizione degli oggetti di consumo;

la sorveglianza sulla regolarità del servizio dei treni per la parte non tecnica;

la redazione di contratti per acqua; la prestazione di macchine; i verbali per incidenti nel servizio attivo, nel rimorchio dei treni ecc.

Esso comunica all'Ufficio di contabilità gli elementi a base delle operazioni di questo.

UFFICIO CONTABILE.

L'*Ufficio contabile* si occupa della regolarizzazione e registrazione delle spese della trazione secondo il relativo Regolamento.

2.° ISPETTORATI PRINCIPALI.

I quattro *Ispettorati principali* costituiscono ciascuno una *Divisione*, con sede nella località ove risiedono le Divisioni della Manutenzione e del Traffico.

Ogni Divisione è composta: di un

UFFICIO DIVISIONALE, e di

SEZIONI DI TRAZIONE.

UFFICI DIVISIONALI.

INGEGNERI ISPETTORI PRINCIPALI.

(SOLITO Ing. GIOVANNI BATTISTA, a Torino),
(DOGLIOTTI Cav. Ing. PIETRO, a Milano),
(MAZZA Ing. GASPARE, a Firenze),
(CARBILLET Cav. Ing. LUIGI, a Verona).

A cadauna Divisione della Trazione è preposto un *Ingegnere Ispettore principale*, responsabile verso l'Ingegnere Capo della Trazione e che ha, nei limiti della propria Divisione, attribuzioni corrispondenti a quelle di esso. Questi può essere anche chiamato a far parte della Commissione di collaudo degli oggetti e materie di spettanza del Servizio. Da lui dipende tutto il personale della Trazione residente nella Divisione, o presente momentaneamente per ragioni di servizio. Tiene la corrispondenza coi Servizi della Manutenzione e Lavori, del Traffico e coll'Ingegnere Capo del Materiale per ciò che concerne gli affari della propria Divisione, e tiene tutte le contabilità relative al Servizio.

INGEGNERI ISPETTORI.

Egli è coadiuvato da un *Ingegnere Ispettore* che lo sostituisce in caso di assenza, e che ha la speciale sorveglianza sul personale tecnico della Divisione e sulla esecuzione delle disposizioni emanate, nonchè da quel numero di *Ingegneri ed Applicati* che è indicato dal Regolamento e dalla Pianta Morale.

SEZIONI DI TRAZIONE.

Ogni Ispettorato principale di Trazione è suddiviso in più *Se-*

Digitized by Google

zioni, ad ognuna delle quali è preposto un Ingegnere colla qualifica di *Ingegnere di Trazione,* che ha sotto di sè:

i Capi e Sotto Capi Deposito,
i Macchinisti e Fuochisti;
i Capi Verificatori e Verificatori,

e tutto il rimanente personale residente nella circoscrizione della Sezione, e che è responsabile dell'andamento del Servizio attivo nei limiti della Sezione. Peraltro, per viste di maggiore sollecitudine, le corrispondenze dei Capi Deposito collocati nei siti dove non risiede l'Ingegnere di Trazione, sono inoltrate direttamente da questi all'Ingegnere Ispettore principale.

RAMO MATERIALE.

INGEGNERE CAPO DEL MATERIALE.
(Frescot Cav. Ing. Cesare).

L'*Ingegnere Capo del Materiale* ha le attribuzioni seguenti:

Studi tecnici e progetti per costruzioni e modificazioni del materiale mobile, di meccanismi ed attrezzi del Servizio Trazione e Materiale;

Sorveglianza della costruzione e dei collaudi del materiale mobile;

Collaudi, ricevimenti, saggi ed esperienze delle materie fornite;

Tutto ciò che si riferisce alle Officine del Materiale;

Sorveglianza tecnica sulle riparazioni eseguite nei Depositi locomotive e veicoli;

Sorveglianza e controllo, od a mezzo degli Ingegneri dipendenti o con missioni speciali, delle fabbricazioni di oggetti e materie relative a questo Servizio in corso presso i vari fornitori della Società.

Per l'esaurimento delle varie attribuzioni l'Ingegnere Capo del Materiale ha:

un UFFICIO CENTRALE;

una DIVISIONE DELLE OFFICINE sedente a Torino e che comprende le Officine di Torino, Milano, Sampierdarena e Lucca;

una DIVISIONE DELLE OFFICINE sedente a Verona per quelle di Verona e Bologna.

UFFICIO CENTRALE.

L'*Ufficio Centrale,* al quale è preposto un *Ingegnere Ispettore principale del Materiale*, incaricato in pari tempo di coadiuvare l'Ingegnere Capo e sostituirlo nei casi di assenza, è diviso in:

UFFICIO D'ARTE,
UFFICIO AMMINISTRATIVO,
UFFICIO CONTABILE.

UFFICIO D'ARTE.

L'*Ufficio d'arte,* posto sotto l'immediata sorveglianza e dirigenza dell'Ingegnere Ispettore principale, con a capo un Ingegnere Capo Sezione col titolo di *Ingegnere Capo dell'Ufficio d'arte,* al quale sono addetti tre Ingegneri Capi Riparto, preposti ai Riparti:

locomotive,
veicoli,
meccanismi e progetti diversi,

Digitized by Google

provvede:

alla redazione dei progetti per costruzione e modificazione di materiale rotabile, meccanismi relativi e cambiamenti nelle Officine, nonchè:

alla preparazione dei disegni di esecuzione dei lavori suddetti;

alla redazione dei relativi capitolati;

alla effettuazione dei saggi ecc.

UFFICIO AMMINISTRATIVO.

Retto da un Capo Ufficio:

tiene la matricola del personale del Servizio Materiale, e disimpegna le incumbenze relative;

dà le disposizioni non tecniche pel disbrigo degli affari presso le varie Divisioni del Servizio, e

tiene la corrispondenza pel materiale rotabile in servizio cumulativo;

sorveglia la situazione delle scorte di magazzino, e

tiene la statistica delle Officine.

UFFICIO DI CONTABILITÀ.

Retto da un Capo Ufficio, riunisce e concentra la contabilità delle varie Divisioni del Servizio Materiale.

OFFICINE.
(CONSTANT Cav. Ing. AUGUSTO, a Torino),
(GARCIN Ing. CARLO, a Verona).

Ogni *Divisione di Officine* è diretta da un Capo Divisione col titolo di *Ingegnere delle Officine.*

Ogni Divisione è ripartita in due Sezioni:

delle macchine, e

dei veicoli,

con a capo un *Ingegnere Capo Opificio di Sezione.*

Le piccole Officine distaccate, che non sono aggregate ai Depositi locomotive, sono poste sotto gli ordini di *Ingegneri Capi Opificio.*

UFFICIO DIVISIONALE.

Presso ogni Divisione esiste un *Ufficio Divisionale,* che prepara la corrispondenza, tiene i registri e concentra tutto l'operato amministrativo e contabile della Divisione.

INGEGNERI DELLE OFFICINE.

L'*Ingegnere delle Officine* provvede:

a) pel servizio delle *Officine,* all'esecuzione dei lavori di costruzione o riparazione che gli sono commessi; alla disciplina sul personale ed alla assunzione o congedo degli operai; all'esaurimento delle pratiche amministrative e contabili della Divisione;

b) pei *Magazzini,* alle ispezioni per la conservazione in quantità e qualità delle scorte, ed alla loro adatta ripartizione fra i vari Magazzini della Divisione. Per le trattazioni relative egli corrisponde direttamente cogli agenti locali della Divisione Magazzini.

c) Esso è inoltre incaricato:

di controllare i lavori affidati alle officine private sul territorio della Divisione;

di prender parte ai collaudi per ricevimento di materiale rotabile e di altri oggetti o materie del Servizio;

di verificare ed apprezzare i danni arrecati al materiale da accidenti in servizio.

Corrisponde direttamente coll'Ingegnere Capo del Materiale, cogli Ingegneri Ispettori principali e cogli agenti dipendenti.

Digitized by Google

In caso di assenza, è sostituito dall'Ingegnere Capo Opificio Sezione macchine, residente alla sede della Divisione.

Ingegneri Capi Opificio.

Gli *Ingegneri Capi Opificio di Sezione* sono aggregati all'Ingegnere delle Officine; dirigono e sorvegliano il lavoro tecnico, nonchè la parte contabile della trattazione dell'Ufficio Divisionale, controllando i risultati dei cottimi stabiliti cogli operai e modificandone i prezzi onde mantenere la retribuzione giornaliera di questi in limiti convenienti; offrono all'Ufficio Divisionale i dati per classificare le spese delle Officine.

Gli Ingegneri Capi Opificio, preposti ad una o più delle piccole officine distaccate, ricevono gli ordini direttamente dagli Ingegneri delle Officine. Essi provvedono all'esecuzione dei lavori affidati alle rispettive loro Officine; assumono o licenziano gli operai, ed esauriscono le trattazioni amministrative e di contabilità entro i limiti loro affidati.

Magazzini.

Il Servizio Trazione e Materiale abbraccia eziandio la gestione dei *Magazzini* per tutti i materiali, gli oggetti e le materie di proprio uso esclusivo, quali sono: i rotabili, i materiali occorrenti per la manutenzione dei medesimi, gli attrezzi, meccanismi, utensili ed approvvigionamenti ad uso delle officine, i combustibili e le materie grasse ad uso della trazione.

Prima della stipulazione della Convenzione di Basilea si trovava allo studio un progetto di riorganizzazione generale dei Magazzini, che aveva per iscopo di concentrarli tutti sotto un'unica direzione autonoma, sottraendoli così all'azione immediata dei Servizi direttamente interessati nell'impiego dei materiali e delle materie in approvvigionamento; ma, in forza delle attuali circostanze, questo progetto è stato abbandonato, e quindi i Magazzini continuano a funzionare separatamente entro la sfera d'azione rispettivamente indicata.

REGOLAMENTI SPECIALI DEL SERVIZIO TRAZIONE E MATERIALE.

Occorre avvertire che la compilazione dei vari Regolamenti speciali, citati nel Regolamento per l'organizzazione del Servizio Trazione e Materiale, e che era in corso di elaborazione, venne sospesa in seguito alla Convenzione di Basilea.

REGOLAMENTI VARI.

Alcuni dei Regolamenti superiormente citati, quale, per es., il Regolamento di Contabilità e Controllo, servono di norma, oltrechè al Servizio speciale pel quale furono emanati, anche agli altri Servizi per la trattazione degli affari in essi contemplati.

Altri sono comuni a più Servizi, e fra questi:

REGOLAMENTO PEI CONTRATTI.

Il *Regolamento pei contratti di lavori, acquisti, vendite, affitti ecc.*, stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in seduta 2 luglio 1872, alle disposizioni del quale devono strettamente attenersi tanto i Servizi quanto la Direzione Generale al verificarsi dei casi in esso contemplati.

Digitized by Google

REGOLAMENTO SUL PERSONALE.

La classificazione, le competenze, i premi, le punizioni, i congedi e tutto ciò, infine, che riguarda i diritti ed obblighi del personale, trovasi chiaramente precisato nel *Regolamento sul personale,* approvato dal Consiglio il 4 aprile 1871, il quale è il codice unico ed assoluto per tutto ciò che riguarda questa importante materia.

ISTRUZIONI ED ORDINI DI SERVIZIO.

Finalmente, le norme direttive ai diversi Servizi ed Uffici, per la pratica applicazione delle disposizioni di massima, sono fatte conoscere mediante *Istruzioni* ed *Ordini di Servizio* della Direzione Generale e mediante *Circolari* ed *Avvisi* dei Capi Divisione e dei Capi Servizio.

PIANTA MORALE.

La *Pianta Morale,* contenente la classificazione del numero, grado e stipendi attribuiti in massima ad ogni singolo Ufficio, dopo essere stata più volte riformata a seconda dei bisogni e dello svilupparsi della rete, venne da ultimo approvata, meno pel Servizio Trazione e Materiale, colla deliberazione 17 dicembre 1872, ed è in vigore dal 1.° gennaio 1873, con alcune modificazioni di poca importanza arrecatevi colle deliberazioni del Consiglio 21 ottobre 1873, 22 dicembre 1874 e 14 aprile 1875.

Allorchè fu stipulata la Convenzione di Basilea l'Amministrazione stavasi occupando della revisione di questa Pianta Morale, che le circostanze dei tempi, l'aggiunta di nuove reti ed il conseguente maggior lavoro imposto a tutti gli Uffici Centrali rendevano indispensabile.

Ma, in presenza degli avvenimenti, gli studi relativi vennero naturalmente sospesi; per cui la Pianta Morale tuttora in vigore è sempre quella del 1.° gennaio 1873 colle successive modificazioni sovracitate, completata colla Pianta Morale del riorganizzato Servizio Trazione e Materiale, stata approvata nella seduta 14 aprile 1875.

Devesi però avvertire che il limite di stipendio fissato dalle Piante Morali non viene raggiunto se non gradatamente, in proporzione delle esigenze del servizio e dei meriti degli agenti; per cui, quantunque, come si è detto, la Pianta Morale del 1873 abbisogni, in alcune sue parti, di essere allargata per numero e per ammontare di stipendi, pure, nel suo complesso, essa presenta ancora oggidì un margine di eccedenza di lire 1,558,853. 25 sull'effettivo ammontare degli stipendi pagati; margine che riesce ancora maggiore, se si tiene calcolo della circostanza che in dette Piante Morali non è compreso il personale di tutte le linee oggidì in esercizio il cui contingente numerico supera di 505 individui quello che sarebbe contemplato dalle suddette Piante.

A corredo complementare di tutto ciò che concerne il personale si citano:

STATUTO PER LA CASSA PENSIONI.

Lo *Statuto per la Cassa Pensioni,* stato approvato dal Consiglio d'Amministrazione il 19 novembre 1867 e riconosciuto con Decreto Reale 26 ottobre 1875; ed

REGOL.TO DEL CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO.

il *Regolamento del Consorzio di Mutuo Soccorso fra gli impiegati ed operai,* stato approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione 29 dicembre 1869.

Digitized by Google

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

Tutto l'esposto finora circa le attribuzioni ed il modo di funzionamento dei vari Servizi ed Uffici della Società riguarda esclusivamente la parte *esecutiva,* posta sotto la dipendenza o la responsabilità del *Direttore Generale.*

La parte *deliberativa* è intieramente riservata al *Consiglio di Amministrazione,* del quale si passa in adesso ad esporre le attribuzioni.

Il *Consiglio* amministra nei limiti e coi poteri a lui demandati dagli Statuti sociali e secondo le norme stabilite nel proprio Regolamento interno 18 aprile 1874 e nel Regolamento di pari data per l'organizzazione dell'Amministrazione, che precisa i rapporti fra esso e la Direzione Generale. Secondo questi Regolamenti, al solo Consiglio d'Amministrazione è riservata: l'approvazione di tutti indistintamente i progetti di lavori, contratti, tariffe, orari, regolamenti e convenzioni d'ogni specie, sia colle Autorità sia coi privati; come pure l'autorizzazione per promuovere o transigere liti; la validazione dei mandati di pagamento, d'introito e d'ordine; e, in generale, tutte le disposizioni impegnative la Società in qualsiasi modo e sotto qualsiasi aspetto, le quali non si rendono esecutorie se non dopo che abbiano riportato la sua approvazione.

Per ciò che concerne gli impiegati della Società, quantunque sia dichiarato all'art. 5 del Regolamento per la organizzazione dell'Amministrazione che tutti, ad eccezione di quelli del Segretariato del Consiglio, sono sotto gli ordini immediati del Direttore Generale, pure, come risulta dal Regolamento sul personale, tanto le prime nomine ad impiego stabile, quanto gli aumenti di stipendio, promozioni, regolarizzazioni, gratificazioni, dimissioni, licenziamenti e, in generale, qualsiasi mutamento di posizione, eccetto i semplici traslochi del personale subalterno, non sono valide senza l'approvazione del Consiglio.

Allorquando, per conseguenza, una pratica è matura per la deliberazione, il Direttore Generale la presenta al Presidente, scortata da un Rapporto accompagnatorio da lui firmato, che rimane custodito nell'archivio del Segretariato del Consiglio. Il Presidente, dopo averne preso conoscenza, decide se o no portarla all'ordine del giorno della seduta del Consiglio (art. 9 del Regolamento interno), e, in caso affermativo, il Consiglio emette le sue delibe-

Digitized by Google

razioni dopo sentite le spiegazioni verbali del Direttore Generale, il quale interviene alle sedute con voto consultivo, del pari che il Comm. Massa, Ingegnere in Capo della Manutenzione e Lavori, che è delegato, nel medesimo tempo, a sostituirlo in caso di assenza.

Ma, ancora prima che una pratica sia condotta a maturità per la deliberazione definitiva, il Direttore Generale (art. 4 del Regolamento per l'Amministrazione), avanti d'impegnare, anche moralmente, la Società, consulta il Consiglio negli affari di maggiore importanza e si regola, nel darvi seguito, secondo le istruzioni di esso.

Altri affari vengono presentati al Consiglio o per iniziativa propria del Presidente o di qualche Amministratore, o per la loro natura, come, per esempio, le corrispondenze col R. Governo, le quali, ad eccezione degli affari correnti, si discutono e concretano sempre in seduta del Consiglio.

Del pari il Consiglio approva in seduta il preventivo annuo dopo presi col Comitato di Parigi gli opportuni concerti, necessari pel carattere internazionale della Società; col quale Comitato medesimo esso tratta e discute tutte le grandi operazioni finanziarie comuni alle due Amministrazioni Italiana ed Austriaca, quali: emissioni di prestiti, fissazioni di dividendi ecc.

COMMISSIONI.

Per tutti gli affari precisati nell'art. 13 del suo Regolamento interno, ed in generale ogniqualvolta trattisi di affari importanti, il Consiglio si giova dell'opera delle Commissioni di cui nel citato articolo.

Questo sistema, introdotto da due anni a questa parte, influisce oltremodo a mettere gli Amministratori in grado di pronunziare un parere pienamente maturo, essendochè in queste sedute Commissionali, ristrette ad un limitato numero di individui e di affari, può essere più ampia e più intrinseca la discussione; ed una volta illuminati, i membri della Commissione sono poi in grado di fornire, nella successiva seduta, al Consiglio tutti i dati che possono influire ad una sicura deliberazione. A queste sedute vengono spesso chiamati i Capi Servizio ed i Capi Divisione della Direzione Generale per fornire schiarimenti sopra oggetti speciali di loro competenza.

Per la Commissione di Finanza, fra tutte la più importante, esiste apposito Regolamento.

AMMINISTRATORI INCARICATI DI STUDI SPECIALI PER DETERMINATI AFFARI.

In altri casi, il Consiglio, o il Presidente pel suo potere discrezionale, si valgono dell'opera individuale di uno o più Amministratori, approfittando delle speciali loro cognizioni, onde pregarli a voler fare uno studio più accurato sopra qualche affare di natura più delicata o complicata, ed a riferirne poscia al Consiglio; al quale, in ogni caso, è sempre esclusivamente riservato di deliberare.

Digitized by Google

PRESIDENTE.

Il *Presidente* esercita poi, nella sua individualità, quella suprema revisione che a lui è demandata dall'art. 6 del Regolamento interno, sia per sospendere e nuovamente sottoporre al Consiglio quelle deliberazioni sulle quali gli emergessero dei dubbi, sia per mantenersi, mediante colloqui col Direttore Generale e coi Capi Servizio, al corrente dell'andamento generale di tutti gli affari della Società, sia, finalmente, per sostenerne gli interessi davanti al Governo.

Clausola di approvazione.

Tutti gli atti impegnativi in qualsiasi modo la Società, per esempio: contratti, convenzioni, tabelle di variazioni nel personale ecc., una volta approvati dal Consiglio, vengono muniti della firma di due Amministratori, a termini dell'articolo 40 degli Statuti sociali, e poscia restituiti al Direttore Generale per la esecuzione, scortati da una lettera accompagnatoria firmata dal Presidente, e dal relativo estratto di Processo Verbale concordato dal Segretario del Consiglio; ed in questo modo si comunicano del pari anche le altre deliberazioni per le quali non occorre la firma dei due Amministratori.

I mandati non vengono riferiti in Consiglio, ma sono sottoscritti da due Amministratori, i quali si assicurano prima se la partita è coperta da deliberazione del Consiglio, e non li sottoscrivono se non sono controfirmati dal rispettivo Capo Servizio e dal Direttore Generale o chi per esso.

SEGRETARIATO DEL CONSIGLIO.

(Medin Conte Stefano, Segretario).

Il *Segretario del Consiglio* interviene alle sedute del Consiglio e delle Commissioni. Egli ne redige i Verbali, che, dopo approvati, vengono firmati nei modi prescritti; ne stralcia i singoli estratti che vanno comunicati alla Direzione Generale o ad altri.

La collezione dei Processi Verbali contiene tutte le deliberazioni ed il riassunto di tutti i contratti, variazioni nel personale ecc., stati approvati dal 1859 fino al presente. Essa costituisce la più vera e completa storia della Società, e, mediante un adatto sistema di rubriche, riesce facilissimo di ritrovare a colpo d'occhio qualsiasi deliberazione in qualunque epoca e su qualunque argomento stata adottata; per cui può fornire ad ogni momento agli altri Uffici e Servizi indicazioni precise sulla data e sulla natura di dette deliberazioni.

La corrispondenza coi RR. Ministeri, disimpegnata dal Presidente, o viene preparata, dietro suo ordine ed a seconda delle sue istruzioni e delle deliberazioni del Consiglio, dal Segretariato di questo, oppure dalla Direzione Generale o dagli Uffici ad essa addetti.

In questo secondo caso, il Segretariato del Consiglio la coordina coi precedenti per sottoporla alla firma Presidenziale, o propone le osservazioni da farsi alla Direzione Generale.

Le comunicazioni Ministeriali vengono trasmesse in originale al Direttore Generale, dopo estratta copia delle più importanti per l'archivio del Segretariato.

Colle altre Autorità e coi terzi, tranne il Comitato di Parigi e

Digitized by Google

qualche caso eccezionale, il Presidente non tiene corrispondenza diretta; ma impartisce le sue istruzioni o quelle del Consiglio al Direttore Generale, perchè esso le comunichi a chi di ragione.

Il *Segretariato del Consiglio* tiene un esatto protocollo di tutti gli atti che pervengono alla Presidenza ed al Consiglio. Provvede: alla copiatura dei voluminosi Processi Verbali, destinati a mantenere la tradizione della Società, dei relativi estratti, di tutta la corrispondenza della Presidenza; alla registrazione degli atti ed alla tenuta in evidenza delle rubriche sovraccennate. Esso è inoltre incaricato della raccolta dei Regolamenti, delle disposizioni stampate che emanano dai vari Servizi, nonchè della biblioteca del Consiglio.

Milano, 12 gennaio 1876.

Il Presidente,
Firmato: D'Adda.

Il Segretario del Consiglio, redattore,
Firmato: Medin.

Digitized by Google

Cenni storici sulle diverse fasi di organizzazione attraversate dalla Società dal maggio 1856 al dicembre 1873.

(Anno 1856).

In seguito alle Convenzioni 14 e 17 marzo 1856, colle quali le strade ferrate della Lombardia, della Venezia e dell'Italia Centrale vennero concesse ad una Società privata, intitolata I. R. PRIVILEGIATA SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE LOMBARDO-VENETE E DELL'ITALIA CENTRALE, retta dagli Statuti 31 dicembre 1856, l'organizzazione dell'Amministrazione era la seguente:

1.° Un Consiglio d'Amministrazione residente a Vienna, composto di 30 membri, undici dei quali domiciliati in Vienna, cinque nel Lombardo-Veneto, cinque nell'Italia Centrale, sei a Parigi e tre a Londra;

2.° Un altro Consiglio, detto di Direzione ed Amministrazione, residente a Bologna, per tutti gli affari esclusivamente relativi alle linee dell'Italia Centrale.

I sei membri di Parigi ed i tre di Londra si riunirono:

3.° In un Comitato residente a Parigi, del quale però non è fatto alcun cenno negli Statuti;

4.° La Direzione Generale, residente a Verona, con a capo il Cav. A. BUSCHE, presso la quale esistevano:

a) *La Direzione delle Costruzioni* (DU HOUX),
b) » *dell'Armamento* (BERRENS),
c) » *dell'Esercizio* (DIDAY),
d) » *del Materiale e Trazione* (BIPPERT),
e) *Il Controllo Generale e Contabilità Centrale* (CAVALLIER).

Inoltre', dipendente dalla Direzione Generale di Vienna e con Ufficio proprio, funzionava in Bologna

f) *Un'altra Direzione di Costruzioni*, con a capo l'Ing. in Capo PROTCHE, per tutti i lavori dell'Italia Centrale allora in costruzione od in progetto.

Digitized by Google

Anello di congiunzione fra il Consiglio di Vienna e la Direzione Generale di Verona era

5.° Il Segretariato Generale residente a Vienna, il cui titolare era il Dott. BINGLER.

A questo Segretariato il Cav. BUSCHE trasmetteva tutte le proposte che dovevano riportare l'approvazione del Consiglio d'Amministrazione, al quale venivano presentate dal Segretario Generale, che ne comunicava le deliberazioni al Direttore Generale. Collo stesso tramite pervenivano al Segretariato Generale tutti i progetti di Rapporti che dovevano presentarsi ai Ministeri e che venivano tradotti in Tedesco e firmati: dal Presidente del Consiglio, da un Consigliere d'Amministrazione e dal Segretario Generale.

I Ministeri corrispondevano esclusivamente col Presidente del Consiglio d'Amministrazione, ed i loro Decreti venivano tradotti in Italiano e comunicati al Direttore Generale a mezzo del Segretariato Generale.

Presso il Segretariato Generale esisteva anche un Ufficio di Contabilità Centrale, e le corrispondenze in materia finanziaria seguivano fra il Segretariato Generale, la Direzione Generale di Verona ed il Comitato di Parigi.

Il Consiglio di Vienna era diviso nei seguenti Comitati:

di Finanza,
di Esercizio, e
Legale;

i quali esaminavano tutti gli affari della propria Sezione prima che venissero portati in seduta plenaria ed emettevano su questi il loro parere.

Gli Amministratori residenti nel Lombardo-Veneto non avevano alcuna autonomia propria, e dovevano, per far conoscere la loro opinione, intervenire alle sedute del Consiglio di Vienna o trasmettere a questo i loro voti per iscritto.

All'incontro, il Consiglio di Bologna aveva una certa latitudine di attribuzioni per gli affari concernenti l'Italia Centrale, e teneva sedute proprie; ma tali attribuzioni, non essendo state ben chiaramente definite da principio, furono determinate più tardi mediante un Regolamento speciale stato approvato nella seduta 7 agosto 1857 del Consiglio di Vienna.

(Anno 1858).

Allorchè nel 1858 la medesima Società acquistò la linea ferroviaria da Vienna a Trieste e divenne concessionaria della rete Ungherese, detta Orientbahn, assumendo il nome di I. R. PRIVILEGIATA SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE MERIDIONALI DELLO STATO, DEL REGNO LOMBARDO-VENETO E DELL'ITALIA CENTRALE, furono emanati nuovi Statuti.

In essi il numero dei membri del Consiglio venne fissato a 30 (art. 34), ma, in via di derogazione (art. 62), venne, per la prima volta, portato a 40, ed avrebbe dovuto essere ridotto al numero legale di 30 dopo l'Assemblea generale del 1862, al qual fine non si sarebbero sostituite le vacanze che si fossero verificate nel frattempo (art. 63).

I suddetti 40 Amministratori erano così ripartiti:

26 appartenevano alle provincie dell'Impero Austriaco, e, fra questi, sei al Lombardo-Veneto,
5 all'Italia Centrale,
9 erano di Parigi e Londra.

Fu mantenuto il Consiglio di Bologna (art. 34); ed il Comitato di Parigi continuò a funzionare come prima, sebbene non menzionato neppure in questi nuovi Statuti.

Digitized by Google

Fu conservata la Direzione Generale di Verona coll'Ufficio staccato di Costruzioni a Bologna; venne soppresso il Segretariato Generale, e, in sua vece, nominato un Amministratore delegato (il Sig. DE LAPEYRIÈRE) ed un Direttore Centrale (il Dott. BINGLER); combinazione però questa che durò appena un mese, perchè, avendo il Dott. BINGLER cessato di appartenere alla Società, il Sig. DE LAPEYRIÈRE, al principio del 1859, assunse il titolo di Direttore Generale, e la Direzione Centrale cessò di esistere.

I rapporti tra Verona e Vienna, che prima avevano luogo a mezzo del Segretariato Generale, continuarono nello stesso modo a mezzo della nuova Direzione Generale di Vienna.

(Anno 1859).

Scoppiata nell'aprile 1859 la guerra fra il Piemonte e la Francia da una parte, e l'Austria dall'altra, tutti i Capi Servizio di nazionalità Francese si ritirarono, e lo stesso fece il Sig. DE LAPEYRIÈRE, che cedette le redini della Direzione Generale all'Austriaco Sig. ETZEL.

Il Sig. DU HOUX, Direttore delle Costruzioni a Verona, ed il Sig. CAVALLIER, Capo del Controllo e della Contabilità, furono chiamati a Vienna, senza carattere ufficiale; ed a Verona venne mandato il Cav. BÖHM, Capo Ufficio del cessato Segretariato Generale, col titolo di Direttore interinale, dell'Esercizio, il ramo Costruzioni avendo cessato naturalmente di funzionare a motivo della guerra.

A Bologna, che non apparteneva ad alcuna delle potenze belligeranti, il Signor PROTCHE rimase al suo posto, non riconoscendo altra dipendenza che da quel Consiglio di Direzione ed Amministrazione, il quale, in forza delle circostanze, era divenuto autonomo; ed anzi, essendo in quel torno compiuti i lavori della linea Bologna-Piacenza, il Signor PROTCHE assunse le funzioni anche di Direttore dell'Esercizio, e, con rara abilità, in mezzo alle più grandi difficoltà e coll'aiuto del Consiglio, riuscì ad attivare il servizio su quella linea, la quale per tal modo esercitò la più grande influenza nelle sorti politiche dell'Emilia.

Liberata Milano, all'indomani della battaglia di Magenta, il Cav. BROT che era il solo dei Consiglieri d'Amministrazione presente (essendo momentaneamente assenti il Duca MELZI ed il Conte BORROMEO), con pronta ed energica risoluzione concentrò in sè tutti i poteri, e con Ordine di servizio 8 giugno nominò una Commissione esecutiva, alla quale affidò la direzione della gestione e la rappresentanza dell'Amministrazione nei rapporti colle pubbliche Autorità, composta dei Signori:

Dott. BRUSA, Capo dell'Ufficio Legale,

GIOVANNI BATTISTA BOSSI, Ingegnere di Divisione delle Costruzioni;

ed alla quale furono aggregati i Signori:

Dott. INNOCENTE DECIO, per gli affari amministrativi,

Ing. OSCAR POLI, per gli affari tecnici,

Dott. ANTONIO LAZZATI, per gli affari legali.

La gestione dell'esercizio venne affidata al Sig. Ingegnere LUCIANO BESOZZI, con Aggiunti i Signori FRANCESCO RODRIGUEZ e Dott. GIOVANNI POGGI.

Il Servizio delle Costruzioni all'Ingegnere GIOVANNI BATTISTA BOSSI predetto,

E quello dell'Armamento all'Ingegnere GASPARE NEBBIA.

Il Conte MEDIN, Segretario del Consiglio d'Amministrazione di Vienna, venne addetto, nella medesima qualità, alla direzione ed amministrazione superiore che il Cav. BROT avocava a sè.

Digitized by Google

Con lettera del medesimo giorno il Cav. Brot dava conto del suo operato al Consiglio di Vienna, domandandogli che esso delegasse i suoi poteri al Comitato di Parigi per tutte le linee che venivano ad essere staccate dal territorio dell'Impero, e che un Direttore speciale fosse incaricato di amministrarle sotto l'autorità del Comitato di Parigi e sotto la di lui sorveglianza, tenendo una contabilità separata per questo esercizio.

Mercè le date disposizioni, egli fu in grado di rispondere al Sig. Laffitte, Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società Vittorio Emanuele, presentatosi a lui con ordine espresso di S. M. l'Imperatore Napoleone III di assumere per conto di quella Società la gestione delle ferrovie Lombarde: che « il servizio di queste era regolato in modo che sotto tutti i rapporti « avrebbe sempre corrisposto alle esigenze delle Armate alleate, e che « egli avrebbe considerato siccome una lesione dei diritti della Società « qualunque ingerenza estranea nell'amministrazione o nell'esercizio delle « ferrovie Lombarde. »

L'impulso dato dal Cav. Brot alla nuova organizzazione della Società e la cooperazione efficace e zelante di tutti i funzionari produssero i risultati seguenti:

a) l'armamento di 5 chilometri di strada tra Magenta ed il Ticino, compiuto in soli dieci giorni, per modo da poter giovare con trasporto di materiali ed attrezzi al lavoro di adattamento provvisorio del ponte di Buffalora che si eseguiva dagli Ingegneri Francesi; appena compiuto il quale, col giorno 1.° luglio i convogli di Torino poterono arrivare senza interruzione sino a Milano;

b) la congiunzione delle due stazioni di Porta Nuova e di Porta Tosa di Milano mediante sovrapposizione di un binario provvisorio alla strada carrozzabile di circonvallazione; lavoro terminato il 27 giugno, e quindi eseguito in quindici giorni appena;

c) la ricostruzione provvisoria dei due ponti sul Muzza e sul Chiese, fatti saltare dagli Austriaci, ed egualmente compiuta alla fine di giugno;

d) l'aver potuto soddisfare senza troppi reclami alle ingenti e talvolta esagerate esigenze dei Comandi e delle Intendenze militari delle Armate alleate per trasporto di truppe, di materiale da guerra, di effetti militari ecc., e ciò collo scarsissimo materiale lasciato in Milano dagli Austriaci, e provvedendo a propria cura, durante le prime settimane, al servizio di *camionage* nelle lacune esistenti fra i vari punti della ferrovia;

e) l'aver potuto attivare, ad onta del gravissimo servizio e delle difficoltà sovraindicate, fino dal giorno 12 giugno, sui tronchi Milano-Magenta e Milano-Camerlata, il servizio passeggieri con sufficiente regolarità compatibilmente alle eccezionali circostanze del momento.

E siccome a Porta Tosa gli Austriaci non avevano lasciato che tre sole locomotive ed anche vecchie e logore, e quelle poche che a Porta Nuova formavano la dotazione delle linee di Magenta e Camerlata non erano sufficienti all'ingente servizio cui occorreva urgentemente soddisfare, così si chiese alla Direzione Generale delle strade ferrate dello Stato Sardo un prestito di sei locomotive; ed altre sei locomotive, 200 carri merci e 40 carrozze passeggieri, requisite dall'Intendenza dell'Armata Francese alla Società della P. L. M., vennero imbarcate a Marsiglia e poterono fare il servizio sulle linee Lombarde ancora nel mese di giugno. Questo materiale venne più tardi comperato dalla Società Lombarda.

L'operato del Sig. Brot riportò la piena approvazione del Comitato di Parigi.

Digitized by Google

Ritornato a Milano pochi giorni dopo il Sig. DIDAY, la Commissione esecutiva fu sciolta e questi fu pregato dal Cav. BROT di concentrare in sè tutte le Direzioni relative alla parte di rete non più soggetta agli Austriaci, locchè egli fece con impegno e con intelligenza superiori ad ogni elogio fino all'arrivo dei Signori BERRENS e BIPPERT. A questi furono rimesse le Direzioni dell'Armamento e del Materiale e Trazione, conservando il Sig. DIDAY le funzioni di Direttore Generale e di Direttore dell'Esercizio; mentre a reggere il ramo Costruzioni in Lombardia fu chiamato il Sig. DAIGREMONT, fino allora Ingegnere di una delle Divisioni di Costruzione nell'Italia Centrale.

I tre Amministratori di Milano si costituirono allora in Consiglio di Amministrazione, che teneva sedute settimanali, nelle quali erano discusse ed approvate le proposte che venivano fatte dal ff. di Direttore Generale e dagli altri Capi Servizio, i quali tutti intervenivano alle sedute medesime.

(Anno 1861).

Stipulatasi col Governo Sardo la Convenzione 25 giugno 1860, approvata colla Legge 8 luglio successivo, e quindi approvati col Decreto Reale 27 gennaio 1861 i nuovi Statuti della SOCIETÀ DELLA LOMBARDIA E DELL'ITALIA CENTRALE, cessò di esistere il Consiglio di Bologna, e venne istituito a Torino il Consiglio d'Amministrazione attuale, composto di 13 Amministratori residenti in Italia e di 8 Amministratori domiciliati a Parigi ed a Londra, coll'autorizzazione di costituire a Parigi un Comitato colle attribuzioni fissate dall'art. 37 degli Statuti medesimi.

Alcuni mesi dopo S. M. l'Imperatore d'Austria approvava Statuti analoghi per la Società del Sud dell'Austria e della Venezia.

La cecità da cui era afflitto il Presidente del Consiglio PALEOCAPA, gli fece desiderare di avere la coadiuvazione costante di uno degli Amministratori, al quale fu dato il titolo di *Amministratore delegato,* sebbene un tale posto non fosse contemplato dagli Statuti sociali. Avvenuta la morte del PALEOCAPA e quella del Comm. GUGLIANETTI, che era rivestito di questa carica, il Consiglio, nella seduta 25 ottobre 1872, ne deliberò la soppressione.

L'Amministrazione della rete Italiana venne dal Consiglio di Torino, con deliberazione 31 gennaio 1861, organizzata nel modo seguente:

1.° Una Direzione Generale, residente a Torino nello stesso locale del Consiglio, alla quale era preposto il Sig. DU HOUX, che aveva presso di sè:

a) *la Contabilità,*
b) *l'Ufficio Legale,*
c) » *Amministrativo,*
d) » *Tecnico,*
e) *il Segretariato particolare.*

2.° Una Direzione delle Costruzioni, residente a Milano e dipendente dalla Direzione Generale, che aveva a capo il Sig. DAIGREMONT, sotto gli ordini del quale funzionavano le varie Divisioni e Sezioni delle linee in costruzione, le quali aumentavano o diminuivano a seconda dei bisogni, ed inoltre la Divisione Armamento, alla quale, ritiratosi il Sig. BERRENS, venne preposto l'Ing. MANTEGAZZA.

3.° Altra Direzione di Costruzioni, pure dipendente dalla Direzione Generale, ma residente a Bologna, con a capo il Sig. PROTCHE, ripartita come l'altra in più Divisioni e Sezioni.

Digitized by Google

4.° Una Direzione dell'Esercizio, residente a Milano, cui era preposto il Sig. DIDAY, il quale, *fino a tanto che il Servizio dell'Esercizio fosse rimasto sotto la sua direzione, dipendeva immediatamente dal Consiglio d'Amministrazione* (art. 14 del Regolamento interno 1.° febbraio 1861).

Per qualche tempo questa Direzione venne ripartita in due Sezioni: una a Milano per la rete Lombarda, l'altra a Bologna per quella dell'Italia Centrale, ed ogni Sezione aveva:

Un Capo del *Movimento,*
» del *Servizio Commerciale,*
» di *Approvvigionamenti e Magazzini,*
» di *Contabilità, Controllo e Cassa,*
» di *Materiale e Trazione,*
» di *Manutenzione;*

Una Sezione d'*Ufficio Legale* per gli affari esclusivamente d'esercizio.

Più tardi però le Sezioni di Bologna furono soppresse, e tutto il Servizio d'Esercizio e Manutenzione venne concentrato a Milano colla medesima ripartizione nei Servizi.

Il Direttore Generale riferiva al Consiglio su tutti gli affari relativi ai Servizi 1.°, 2.°, 3.°, ed il Signor DIDAY su tutti quelli posti sotto la sua direzione.

I Rapporti al Ministero venivano redatti e firmati, secondo gli argomenti, o dal Presidente del Consiglio, PALEOCAPA, o dal Direttore Generale, e da quello dell'Esercizio per gli affari da esso dipendenti.

(Anno 1865).

Pervenute le strade dello Stato Piemontese, in forza della Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla Legge 14 maggio 1865, in possesso della Società, che allora assunse il titolo di SOCIETÀ DELL'ALTA ITALIA, e ritiratosi contemporaneamente il Sig. DIDAY, si devenne ad una nuova riorganizzazione dell'Amministrazione; nella quale il Servizio della Manutenzione, staccato dal ramo Esercizio, venne aggregato a quello delle Costruzioni, e la quale constava dei tre Servizi principali:

Direzione Generale (Sig. DU HOUX),
» *delle Costruzioni e di Manutenzione* (Sig. DAIGREMONT),
» *dell'Esercizio* (Sig. AMILHAU).

I relativi Direttori intervenivano tutti e tre alle sedute del Consiglio con voto consultivo, ed il Signor DU HOUX riferiva gli affari propri e quelli della Direzione delle Costruzioni e di Manutenzione, ma d'ordinario il Signor AMILHAU riferiva egli stesso su quelli della sua Direzione.

La Direzione Generale aveva riservato a sè tutta l'azienda finanziaria ed aveva conservato presso di sè gli Uffici Centrali del 1861; ma la Cassa dell'Esercizio era staccata da quella della Direzione Generale, e, sebbene fosse stata tolta la indipendenza del Direttore dell'Esercizio dal Direttore Generale, di cui godeva a titolo di privilegio il Signor DIDAY, pure il controllo del ramo Esercizio continuò sempre a farsi dal Direttore dell'Esercizio.

La Direzione delle Costruzioni e Manutenzione venne divisa in due rami principali di Servizio, cioè:

Servizio di Costruzioni,
» *di Manutenzione.*

Entrambi vennero ripartiti in più Divisioni e Sezioni che abbracciavano le diverse linee sociali.

La Divisione Armamento continuò a funzionare isolata come prima, ma sempre sotto la dipendenza del Direttore delle Costruzioni.

Digitized by Google

La Direzione delle Costruzioni nell' Italia Centrale venne sciolta nell'anno 1866.

La Direzione dell'Esercizio venne organizzata nel modo seguente:

Direzione,
Traffico (Movimento e Servizio Commerciale),
Materiale e Trazione.

La Direzione constava delle seguenti Divisioni:

Segretariato dell'Esercizio, coll'Ufficio Reclami,
Agenzia del Movimento e Ufficio delle Tariffe,
Telegrafi,
Contabilità Centrale, Controllo e Cassa,
Economato.

Il Servizio del Traffico, ripartito in quattro *Divisioni,* dirette cadauna da un *Capo del Traffico* e residenti a Torino, Genova, Milano e Bologna.

Il Servizio del Materiale e Trazione, ripartito in:

1.° *Ufficio Centrale,*
2.° *Matricola,*
3.° *Trazione,*
4.° *Magazzini,*
5.° *Navigazione sui laghi.*

(Anno 1866).

Questo sistema di organizzazione, solamente aumentato nel numero corrispondentemente occorrente di personale, si mantenne anche dopo l'annessione delle linee Venete, avvenuta nel 1866.

Fu istituita una Divisione del Traffico a Verona e soppressa quella di Genova, operandosi conseguentemente una nuova circoscrizione territoriale delle quattro Divisioni. Nell'anno 1869 poi la Divisione di Bologna fu trasferita a Firenze.

Le Divisioni della Manutenzione, state istituite nell'anno 1865, vennero nel 1868 parificate nella circoscrizione e nella residenza a quelle del Traffico.

(Anno 1870).

Dimessosi alla fine del 1869 il Direttore Generale Sig. DU HOUX, venne nominato Direttore Generale il Sig. AMILHAU, conservando però al Signor DAIGREMONT, pel proprio Servizio, la dipendenza diretta dal Consiglio come precedentemente il Signor DIDAY per l'Esercizio. Anzi, durante il tempo in cui il Sig. DAIGREMONT si trovava in congedo, tutti gli atti della sua Direzione erano firmati in sua vece dall'Amministratore delegato.

Ma questa combinazione funzionò poco tempo, perchè, avendo il Signor DAIGREMONT date le sue dimissioni nel corso del 1870, tutto il Servizio venne concentrato sotto la dipendenza del Direttore Generale, e l'Amministrazione fu organizzata così:

Direzione Generale

(Direttore Generale, Comm. AMILHAU, al quale fu addetto posteriormente il Comm. UBAGS col titolo di Aggiunto), con annessi Uffici:

a) *Segretariato,*
b) *Consulenza legale,*

Digitized by Google

c) *Ufficio dei Litigi,*
d) *Agenzia dei Telegrafi,*
e) *Agenzia del Movimento,*
f) *Controllo Generale e Contabilità Centrale,*
g) *Economato.*

Servizio Manutenzione e Lavori

(Ingegnere in Capo, Cav. Massa).

a) **Ufficio Centrale**, con
Ufficio Amministrativo e di Contabilità,
» *d'Arte,*
» *del Catasto;*
b) **Materiale fisso**, diviso in
Ufficio Tecnico,
» *Approvvigionamenti e Magazzini;*
c) **Quattro Divisioni attive**, *con residenze a Torino, Milano, Firenze e Verona* (*), *dalle quali dipende tutto il personale di Manutenzione lungo le linee.*

Servizio del Traffico

ripartito in Quattro Divisioni, colle stesse residenze (*), *dalle quali dipende tutto il personale delle Stazioni e del Movimento.*

Servizio del Materiale e Trazione

(Ingegnere in Capo, Cav. Peltier).

1.ª **Divisione — Ufficio Centrale**, con
Ufficio Segreteria,
» *Studi,*
Uffici di Controllo e Contabilità;
2.ª **Divisione — Materiale**, *dalla quale dipendono le varie Officine.*
3.ª **Divisione — Trazione**, *dalla quale dipende tutto il personale addetto a questo Servizio.*

Cassa pensioni e Cassa di mutuo soccorso.

Le gestioni della Cassa pensioni e della Cassa di mutuo soccorso sono affidate ad appositi Comitati e rette da Statuti speciali.

Torino, dicembre 1873.

(*) In seguito all'annessione alla rete delle linee Bussoleno-Modane e Savona-Ventimiglia, venne, colle deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione 22 febbraio e 21 maggio 1872, approvata una nuova circoscrizione territoriale delle quattro Divisioni dei Servizi Manutenzione e Traffico.

Digitized by Google

Indice cronologico delle Leggi, Decreti, Atti di concessione e Convenzioni, riassunti nel presente elaborato (da pag. 15 a pag. 67).

1. Convenzione 14 marzo 1856 (Concessione della rete Lombardo-Veneta) . Pag. 17
2. Atto di concessione 17 marzo 1856 (Rete dell'Italia Centrale) . . . . . » 19
3. Costituzione della Società delle ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale » 21
4. Statuti della I. R. Privilegiata Società delle ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, approvati con Sovrana Risoluzione 19 settembre 1856 . » ivi
5. Convenzione 8 aprile 1857 (Treviglio-Bergamo-Cremona-Coccaglio) . . . . » ivi
6. Atto di concessione 23 settembre 1858 (Rete meridionale dello Stato Austriaco ed Ungherese Ferrovia Orientale Imp. Francesco Giuseppe) . . . » 22
7. Convenzione fra l'I. R. Società delle ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, ed i Concessionari delle II. RR. strade ferrate Meridionali dello Stato (Costituzione della I. R. Privilegiata Società delle ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale) . . . . . » 25
8. Convenzione 11 dicembre 1858 (fusione della I. R. Privilegiata Società della ferrovia Orientale Imp. Francesco Giuseppe). . . . . » ivi
9. Statuti della I. R. Privilegiata Società delle strade ferrate Meridionali dello Stato, del Regno Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale, approvati colle Sovrane Risoluzioni 30 novembre e 9 dicembre 1858 . . . . . » 26
10. Regio Decreto 1.° dicembre 1859, N. 3811 (Trattati di Zurigo 10 novembre 1859) » ivi
11. Legge 8 luglio 1860, N. 4241 (Concessione per parte di S. M. Vittorio Emanuele della rete della Lombardia e dell'Italia Centrale). . . . . » 27
12. Statuti della Società per la rete Italiana, approvati con R. Decreto 27 gennaio 1861 . . . . . » 30
13. Convenzione 20 novembre 1861 (Nuovi patti concordati col Governo Austriaco in seguito al Trattato di Zurigo) . . . . . » ivi
14. Statuti della Società per la rete Sud-Austriaca, approvati con Sovrana Risoluzione 26 settembre 1861 . . . . . » 31
15. R. Decreto 27 dicembre 1863, N. 1623 (Gallarate-Varese) . . . . . » 32
16. Legge 14 maggio 1865, N. 2279 (Cessione alla Società della Lombardia e dell'Italia Centrale, col titolo di Società ferroviaria dell' Alta Italia, della rete Piemontese dello Stato) . . . . . » ivi
17. Convenzione 30 ottobre 1865 (Esercizio Santhià-Biella) . . . . . » 38
18. R. Decreto 31 luglio 1866, N. 3109 (Rovigo-Pontelagoscuro e Ponte sul Po) » ivi
19. Convenzione 13 aprile 1867 (Modificazioni delle precedenti concessioni Austriache, in seguito alla separazione della rete Veneta dipendente dal Trattato di Vienna 3 ottobre 1866) . . . . . » 39

Digitized by Google

20. Altra Convenzione 13 aprile 1867 (Pagamento al Governo Austriaco del residuo prezzo delle linee Lombardo-Venete concordato nella Convenzione 14 marzo 1856) . . . . . Pag. 42
21. Legge 25 aprile 1867, N. 3665 (Esecutorietà del Trattato di pace di Vienna del 3 ottobre 1866) . . . . . » ivi
22. Convenzione 2 novembre 1867 (Esercizio Voghera-Pavia-Brescia e Pavia-Torreberetti) . . . . . » 43
23. R. Decreto 23 ottobre 1868, N. 4763 (Stazione marittima di Venezia) . . » 44
24. Convenzione 18 gennaio 1869 (Milano-Vigevano) . . . . . » 45
25. Basi per un Contratto di esercizio della linea Mantova-Modena . . . . . » 46
26. Convenzione 21 luglio 1869 (Linee del Monferrato) . . . . . » ivi
27. Convenzione 27 luglio 1869 (S. Peter-Fiume e Villach-Franzensfeste) . . . » 47
28. Atti di Concessione 25 gennaio e 20 febbraio 1870 (Strada di circonvallazione di Vienna) . . . . . » 48
29. Legge 28 agosto 1870, N. 5857 (Esercizio Toscano-Liguri — Concessione Bussoleno-Bardonnèche-Modane — Modificazioni di anteriori concessioni per la rete italiana) . . . . . » ivi
30. Convenzione 25 novembre 1871 (Trofarello-Chieri) . . . . . » 52
31. Convenzione 5/16 gennaio 1872 (Esercizio Leoben-Vordernberg) . . . . . » 53
32. Convenzione 5 febbraio 1873 (Esercizio Mantova-Cremona). . . . . » ivi
33. Convenzione 5 aprile 1873 (Udine-Pontebba). . . . . » ivi
34. Convenzione 10 settembre 1873 (Mondovì-Bastia) . . . . . » 54
35. Convenzione 17 dicembre 1873 (Esercizio Monza-Calolzio) . . . . . » ivi
36. Contratto d'Appalto 27 gennaio 1874 (Vienna-Pottendorf-Neustadt) . . . . » ivi
37. Convenzione 15 gennaio 1875 (Cessione alla ditta Mangili della concessione di navigazione sul Lago Maggiore) . . . . . » 55
38. Convenzione 19 giugno 1875 (Legnago-Rovigo-Adria) . . . . . » ivi
39. Legge 6 luglio 1875, N. 2607 (Treviglio-Rovato. — Modificazione della concessione Treviglio-Coccaglio), ... » 56
40. Convenzione 30 agosto 1875 (Verona-Dossobuono-Legnago) . . . . . » ivi
41. Legge 29 giugno 1876, N. 3181, Serie 2.ª (Riscatto della rete dell'Alta Italia — Convenzione di Basilea 17 novembre 1875. — Convenzione di Vienna 25 febbraio 1876. — Compromesso di Parigi 11 giugno 1876. — Convenzione Addizionale di Roma 17 giugno 1876 — Trattato di Vienna 29 febbraio 1876). » 57

Digitized by Google

Elenco alfabetico delle linee ferroviarie, stazioni ecc. nominate nelle Note alle Leggi, Decreti, Atti di concessione ecc. (da pag. 69 a pag. 265).

	NUMERO della Nota relativa alla Linea, Stazione, ecc.	NUMERO delle Note nelle quali una Linea, Stazione, ecc. è incidentalmente nominata
A		
Acquedotto Auresina (Trieste)	45	40
» Nicolay (Genova)	124	
Acqui-Alessandria	109	101-104-110
» -Cairo (Savona)	204	201
Adria-Chioggia	235	
» -Rovigo-Legnago	230	
Agram-Zákány (Kanisza)	51	
Airolo-Biasca	136	
» -Göschenen (Galleria)	136	
Albertina (Via)	98	
Alessandria-Acqui	109	101-104-110
» -Arona	99	105-139
» -Cavallermaggiore	110	116-121
» -Genova	98	101-104-109
» -Novara-Lago Maggiore	99	104-115
» -Piacenza	101	104
» -Stradella	101	109
» -Torino	98	104
Alpi Cozie (Passaggio)	210	104-106
» Elvetiche (Passaggio)	136	
Ancona-Bologna	235	
Annecy-Ayton	104	
Aosta-Ivrea	119	
Arona-Alessandria	99	105-139
» -Novara	99	100-104
» (Porto di)	100	
Auresina (Acquedotto di Trieste)	45	40
Avenza-Carrara	201	
Avenza (Dalle cave dei marmi alla stazione di Carrara e dalla stazione di Avenza al mare)	202	
Ayton-Annecy	104	

	NUMERO della Nota relativa alla Linea, Stazione, ecc.	NUMERO delle Note nelle quali una Linea, Stazione, ecc. è incidentalmente nominata
B		
Banato (Ferrovia del)	50	
Barcs-Esseg	50	55
» -Fünfkirchen	50	
» -Kanizsa (Keresztur)	50	
Bardonnèche-Bussoleno	210	137
» -Modane	210	137
Bassano-Castelfranco	235	
» -Mestre	235	
» -Padova	235	
» -Trento	—	235
Bastia (Cuneo-Mondovi-Bastia e Mondovi-Breo-Bastia)	225	117-201-226
Bellinzona-Biasca	136	
» -Locarno	136	
» -Lugano	136	
» -Luino	136	
Belluno-Castelfranco	235	
» -Feltre-Montebelluna	235	
Bergamo-Coccaglio	1	3-4
» -Lecco	5	
» -Monza	1	4
» -Treviglio	1	232-233
Biasca-Airolo	136	
» -Bellinzona	136	
Biella-Santhià	113	104
Bologna-Ancona	235	
» -Piacenza	24	33-74-76
» -Pistoia	24	
» -Rovigo	156	40-159-160-181
Bolzano-Innsbruck	44	40-185
» -Verona	44	2

Digitized by Google

	NUMERO della Nota relativa alla Linea, Stazione, ecc.	NUMERO delle Note nelle quali una Linea, Stazione, ecc è incidentalmente nominata
Borgoforte-Parma	24	193
» -Reggio	24	26-34-85-182
» -Sant'Antonio (Mantova)	7-182	
Bra-Cavallermaggiore	110	
Brennero (Traversata)	44	185
Brescia-Chiari	1	
» -Cremona	186	233
» -Cremona-Pavia	186	235
Bressanone (Brixen)-Villach	195	224
Bruck-Leoben	466	
Buda (Ofen)-Gross Kanizsa-Pöltschach	48	
Buffalora (Ponte sul Ticino)	71	
Bussoleno-Bardonnèche-Modane	210	137
C		
Cairo (S. Giuseppe)-Acqui	204	201
Calabro-Sicule (Ferrovie)	—	104
Calolzio-Monza	227	118-223
Camerlata-Chiasso	126	136
Camnago-Lentate	1	
Carinzia (Linee della)	42	40
Carrara-Avenza	201	
Carrara (Dalle cave dei marmi alla Stazione di Carrara e dalla Stazione di Avenza al mare)	202	
Casale (Stazione di)	130	
Casarsa-Cormons-Nabresina	6	
» -Mestre	1	
Castagnole-Casale-Mortara	116	110-121
Castelfranco-Bassano	235	
» -Belluno	235	
Castel S. Giovanni-Piacenza	101	
Cava d'Alzo (Gozzano)-Novara	112	
Cavallermaggiore-Alessandria	110	116-121
» -Bra	110	
Chambéry-Culoz	104	
» -St. Jean de Maurienne	104	
Chiari-Brescia	1	
Chiasso-Camerlata	126	136
Chiasso-Lugano	126	
» (Stazione internazionale di)	126	
Chieri-Trofarello	219	220
Chioggia-Adria	235	
Chivasso-Ivrea	111	104
Ciriè-Torino	123	
Coccaglio-Bergamo	1	3-4
» -Treviglio	38	39-70-232
» -Venezia	1	
Como-Milano	1	8-10-68-126 146
Cormons-Casarsa	6	
Coscia (Ferrovia della)	98	210
Cremona-Brescia	186	233
» -Mantova	222	223
» -Pavia	186	235
» -Treviglio	—	5-232-233
Croate (Linee)	—	40-43-51
Culoz-Chambéry-Modane	104	
Cuneo-Mondovi-Bastia e Mondovi Breo-Bastia	225	117-201-226
» -Torino	102	104
D		
Dossobuono (Verona)-Legnago	234	
E		
Esseg-Barcs	50	55
» -Grosswardein	50	
» -Kanizsa	50	40-54
» -Neu Szöny	48	
» -Semlino	48	
» -Vienna	48	
» -Villany	50	
Este-Sant'Elena	235	
F		
Fell (Ferrovia attraverso il Moncenisio)	138	
Ferrara-Rovigo	156	40-159-160-181
Firenze-Empoli-Livorno	—	201-235

Digitized by Google

	NUMERO della Nota relativa alla Linea, Stazione, ecc.	NUMERO delle Note nelle quali una Linea, Stazione, ecc. è incidentalmente nominata
Firenze-Pistoia	201	235
» -(Stazione di)	—	201
Fiume (Porto di)	—	164
» -St. Peter	105	224-254
Fluelen-Goldau	136	
» -Göschenen	136	
Fünfkirchen-Barcs	50	
» -Kanizsa	50	40
» -Mohacs	50	40
» -Neu Szöny	48	
G		
Gallarate-Sesto Calende	235	
» -Varese	96-97	227-235
Garda (Lago di)	103	104
Genova (Acquedotto Nicolay)	124	
» -Massa	201	
» -Pisa	201	
» (Porto di)	129	136-146
» (Stazioni: Piazza Principe e Piazza Brignole)	201	
» -Torino	98	101-104-107 127-139-210
» -Ventimiglia	201	104-122
Giovi (Piano inclinato dei)	—	98-99-124-210
Gloggnitz-Mürzuschlag (Passaggio del Semmering)	41	
» -Vienna	41	
Goldau-Fluelen	136	
» -Lucerna	136	
» -S. Adriano	136	
Göschenen-Airolo (Galleria)	136	
» -Fluelen	136	249
Gottardo (Ferrovia del)	136	126
» (Linee d'accesso al)	136	
Gozzano-Novara	112	
Grammat Neusiedl-Wiener Neustadt	228	
Gratz (Laminatoio di)	50	
Grosswardein-Esseg	50	
I		
Innsbruck-Bolzano	44	40-185
» -Kufstein	44	63
Ivrea-Aosta	119	
» -Chivasso	111	104
K		
Kanizsa-Esseg	50	40-51
» -Fünfkirchen	50	40
» (Keresztur)-Barcs	50	
» (Zákány)-Agram	51	
Kufstein-Innsbruck	44	63
» (Stazione di)	94	
Katzelsdorf-Oedenburg	41	
» -Wiener Neustadt	41	
Klagenfurth-Marburg	42	
» -Villach	42	
L		
Lago di Como (Congiunz. colla ferrovia)	126	
» » -Milano-Venezia	1	
» di Garda (Navigazione)	103	104
» d'Iseo (Paratico)-Palazzolo	235	
Lago Maggiore-Biasca	136	
» (Ferrovia sulla riva sinistra del)	136	
» (Navigazione)	100	104-229
» -Novara-Alessandria	99	104-115
Laxenburg-Mödling	—	41
Lecco-Bergamo	5	
Legnago-Dossobuono (Verona)	234	
» -Rovigo-Adria	230	
Lentate-Camnago	1	
Leoben-Bruck	166	
» -Vordernberg	221	166
Livorno-Empoli-Firenze	201-235	
Locarno-Bellinzona	136	
Lucca-Pisa	201	
» -Pistoia	201	235

Digitized by Google

	NUMERO della Nota relativa alla Linea, Stazione, ecc.	NUMERO delle Note nelle quali una Linea, Stazione, ecc. è incidentalmente nominata
Lucca-Viareggio	203	
Lucerna-Goldau	136	
» -Magadino	136	
Lugano-Bellinzona	136	
» -Chiasso	136	
Luino-Bellinzona	136	
» -Novara	136	
M		
Magadino-Lucerna	136	
Magenta-Rho	77	
Mantova-Borgoforte	7	182-193
» -Cremona	222	223
» -Modena	193	26-76
» -Reggio	24	
» -Verona	—	234
Marburg-Klagenfurth-Villach	42	
» -Pettau	167	49
Massa-Genova	201	
» -Porta-Pisa	201	
Melegnano-Pavia	—	5-8
Mestre-Bassano	235	
» -Belluno	235	
» -Casarsa	1	
» -Noale-Castelfranco-Montebelluna	235	
» -S. Donà-Portogruaro	235	
» -Treviso	1	
Milano-Abbiategrasso-Vigevano	121	108-115-120
» -Como	1	8-10-68-126 146
» (Linea di circonvallazione di)	68	
» -Monza	1	
» -Pavia	—	68
» -Piacenza	—	5-8-68-73-85
» (Stazione Centrale di)	10	121
» -Ticino	—	71
» -Treviglio	1	10-38
» -Venezia	1	38-234
» - » -Lago di Como	1	

	NUMERO della Nota relativa alla Linea, Stazione, ecc.	NUMERO delle Note nelle quali una Linea, Stazione, ecc. è incidentalmente nominata
Modane-Bardonnèche	210	137
» -St. Jean de Maurienne	104	138
» -Susa	106	104-210-213
Modena-Mantova (S. Antonio)	193	26-76
» -(Stazione di)	—	193
Mödling-Laxenburg	—	41
Mohacs-Fünfkirchen	50	40
Moncenisio-(Strada nazionale del)	138	106
» (Traforo)	210	104-106-136 137
Mondovi-Cuneo-Bastia, e Mondovi Breo-Bastia	225	117-201-226
Montebelluna-Castelfranco-Noale-Mestre	235	
» -Feltre-Belluno	235	
» -Portogruaro-S. Donà	235	
Monte Ceneri (Galleria del)	136	
» Olimpino (Galleria del)	126	
Monza-Bergamo	1	4
» -Calolzio	227	118-223
» -Milano	1	
» -(Stazione di)	227	
Mortara-Casale-Castagnole	116	110-121
» -Vercelli	120	104-121
» -Vigevano	108	120-121
Mürzuschlag-Gloggnitz (Pass. del Semmering)	41	
» -Trieste	41	
N		
Nabresina-Cormons-Casarsa	6	—
» -Trieste	—	45
Napoli-Torre Annunziata	—	1
Neu Szöny-Esseg	48	
» -Fünfkirchen	48	
Nicolay (Acquedotto di Genova)	124	
Novara-Arona	99	100-104
» -Cava d'Alzo (Gozzano)	112	
» -Luino	136	
» (Stazione di)	130	
Novi (Stazione di)	130	
» -Tortona	101	104

Digitized by Google

	NUMERO della Nota relativa alla Linea, Stazione, ecc.	NUMERO delle Note nelle quali una Linea, Stazione, ecc. è incidentalmente nominata
O		
Oedenburg-Katzelsdorf	41	
» -Wiener Neustadt	41	
Ofen (Buda)-Gross Kanizsa-Pöltschach	18	
Officine	—	85-127
Ottomane (Ferrovie)	235	85-127
P		
Padova-Bassano	235	
» -Rovigo	156	40-161
» -Vicenza	1	
Palazzolo (Officina calce idraulica)	85	
» -Paratico (Lago d'Iseo)	235	
Paratico (Lago d'Iseo)-Palazzolo	235	
Parma-Borgoforte	24	193
» -Spezia	150	
Pavia-Cremona-Brescia	186	235
» -Melegnano	—	5-8
» Torreberetti	115	72-186-235
» Voghera	186	115-235
Pettau-Marburg	167	49
Piacenza-Alessandria	101	102
» -Bologna	24	33-74-76
» -Castel S. Giovanni	101	
» -Milano	—	5-8-68-73-85
» (Ponte sul Po)	—	73
» -Reggio	24	
» -Stradella	101	
Pinerolo-Torino	107	104
Pisa-Genova	201	
» -Lucca	201	
» Porta-Massa	201	
Pistoia-Bologna	24	
» -Firenze	201	235
» -Lucca	201	
Po-Rovigo	159	156-160-181
Poggiolino (Officina calce idraulica)	85	
Pöltschach-Gross Kanizsa-Buda (Ofen)	48	
Pontebba (Stazione internazionale di)	223	
» -Tarvis	223	185
» -Udine	223	224
Ponte sulla Laguna di Venezia	—	1
Pontelagoscuro-Ferrara-Bologna	—	26
» (Ponte provvisorio sul Po)	156	158
» (Ponte stabile)	157	
» (Stazione fluviale di)	157	
Ponte sul Po a Borgoforte	—	193
» » a Piacenza (provvisorio e stabile)	73	
Ponte sul Ticino a Sesto Calende	125	
» » (Linea di Vigevano)	121	
» » a Buffalora	71	
Porta Nuova (Milano)	—	68-71
» Susa (Torino)	—	123
» Ticinese (Milano)	—	121
» Tosa (Milano)	—	10-68
Porto di Arona	100	
» di Fiume	—	164
» di Genova	129	136-146
» di Trieste	164	180
Portogruaro-S. Donà-Mestre	235	
» - » -Montebelluna	235	
Pottendorf-Vienna	228	
R		
Reggio-Borgoforte	24	26-34-85-182
» -Mantova	24	
» -Piacenza	24	
Reichenburg-Steinbrück	43	
Rho-Magenta	77	
» -Sesto Calende	9	5
Rodano-Ticino	104	138-210
Rodolfiana (Ferrovia)	55	
Rovato-Treviglio	232	
Rovigo-Adria	230	
» -Bologna	156	40-159-160-181

Digitized by Google

	NUMERO della Nota relativa alla Linea, Stazione, ecc.	NUMERO delle Note nelle quali una Linea, Stazione, ecc. è incidentalmente nominata
Rovigo-Legnago	230	
» -Padova	156	40-161
» -Po	159	156-160-181
S		
Saint Jean de Maurienne-Modane	104	138
Saint Peter-Fiume	195	224-254
Saluzzo-Savigliano	102	
Sampierdarena (Ferrovia Cavalli di)	98	
S. Adriano-Zug	136	
S. Antonio (Mantova)-Borgoforte	7-182	
» » -Modena	193	26-76
» » -Verona	1	
S. Elena-Este	235	
S. Gottardo (Ferrovia del)	136	249
» (Linee d'accesso al)	136	126
Santhià-Biella	113	104
Savigliano-Saluzzo	102	
» (Stazione di)	102	
Savona-Acqui	204	201
» -Bra	204	225
» -Torino	204	104-201
» -Voltri	201	
Scandiano (Officina calce idraulica)	85	
Schio-Thiene-Vicenza	235	
Sede della Società	142	79
Semlino-Esseg	48	
Semmering (Passaggio del)	41	
Serravalle (Officina calce idraulica)	85	
Sesto Calende-Gallarate	235	
» -(Ponte sul Ticino a)	125	
» -Rho	9	5
Sissek-Steinbrück	43	40
Società (Sede della)	142	79
Spezia-Parma	150	
Stabilimenti della Società	85	
Stazione di Casale	130	
» internazionale di Chiasso	126	
Stazione di Firenze	—	201
» di Genova Piazza Brignole	201	
» » » Principe	201	
» di Kufstein	94	
» Centrale di Milano	10	121
» di Modena	—	193
» di Monza	227	
» di Novara	130	
» di Novi	130	
» fluviale di Pontelagoscuro	157	
» di Savigliano	102	
» di Torino Porta Nuova	127	
» di Treviglio	233	
» di Udine	223	
» marittima di Venezia	190	179-180
» internazionale di Ventimiglia	—	210
Steinbrück-Reichenburg	43	
» -Sissek	43	40
Stradella-Alessandria	101	109
» -Piacenza	101	102
Susa-Modane	106	104-210-213
» -Torino	106	104-138-210 213
T		
Tarvis-Pontebba	223	185
Ticino-Milano	—	71
» (Ponte sul) a Buffalora	71	
» (Ponte sul) a Sesto Calende	125	
» -Rodano	104	138-210
» -Torino	104	71-105 106-111-113
» » (Stazione internazionale)	104	
Tirolo (Linee del)	44	40-63-185
Torino-Ciriè	123	
» -Cuneo	102	104
» -Genova	98	101-104-107 127-139-210
» -Pinerolo	107	104
» -Porta Nuova (Stazione di)	127	
» -Savona	204	104-201

Digitized by Google

	NUMERO della Nota relativa alla Linea, Stazione, ecc.	NUMERO delle Note nelle quali una Linea, Stazione, ecc. è incidentalmente nominata
Torino-Susa	106	104-138-210 213
» -Ticino	104	71-105-111 113-116
» » (Stazione internazionale)	104	
Torre Annunziata-Napoli	—	1
Torreberetti-Pavia	115	72-186-235
Tortona-Novi	101	104
Trento-Bassano	—	235
» -Verona	2	44
Treviglio-Bergamo	1	232-233
» -Coccaglio	38	39-70-232
» -Cremona	—	5-232-233
» -Milano	1	10-38
» -Rovato	232	
» (Stazione di)	233	
Treviso-Mestre	1	
» -Udine	—	161
» -Vicenza	235	149
Trieste (Aquedotto Auresina di)	45	40
» -Mürzuschlag	41	
» (Porto di)	164	180
» -Vienna	41	40
Trofarello-Chieri	219	220
Turche (Ferrovie)	235	
U		
Udine-Pontebba	223	224
» (Stazione di)	223	
» -Treviso	—	161
V		
Valenza-Casale-Vercelli	105	104
Varese-Gallarate	96-97	
Vercelli-Casale-Valenza	105	104
» -Mortara	120	104-121
Vergato (Officina calce idraulica)	85	
Verona-Bolzano	44	2
» (Dossobuono)-Legnago	234	
» -Mantova	—	234
» -S. Antonio (Mantova)	1	
» -Trento	44	2
Verona-Vicenza	1	
Venezia-Coccaglio	1	
» -Milano-Lago di Como	1	
» -Milano	1	38-234
» (Ponte sulla Laguna di)	—	1
» (Stazione marittima di)	190	179-180
Ventimiglia-Genova	201	
» (Stazione internazionale di)	—	210
Via Albertina	98	
Viareggio-Lucca	203	
Vicenza-Padova	1	
» -Thiene-Schio	235	
» -Treviso	235	149
» -Verona	1	
Vienna-Esseg	48	
» -Gloggnitz	41	
» -Pottendorf-Wiener Neustadt	228	
» (Strada di circonvallazione di)	199	46
» -Trieste	41	40
Vigevano-Abbiategrasso-Milano	121	108-120
» -Mortara	108	120-121
» (Ponte sul Ticino della Linea di)	121	
Villach-Bressanone (Brixen)	195	224
» -Klagenfurth-Marburg	42	
Villany-Esseg	50	
Voghera-Pavia	186	115-235
Voltri-Genova	201	104-122
» -Savona	201	
Vordernberg-Leoben	221	166
W		
Wiener Neustadt-Grammat Neusiedl	228	
» -Katzelsdorf	41	
» -Oedenburg	41	
» -Pottendorf	228	
Z		
Zákány (Kanizsa)-Agram	51	
Zug-S. Adrian	136	

Digitized by Google 568420

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

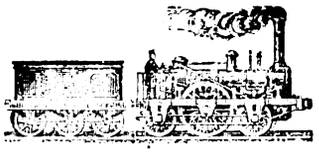
311950

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google