

H. 4  
Tecnologia  
—  
Cart. G. 3. N. 49

DOCUMENTI PRINCIPALI  
RELATIVI ALLA CONCESSIONE

*17 Marzo 1856*

**DELLA STRADA FERRATA**  
**DELL' ITALIA CENTRALE**



**DOCUMENTI PRINCIPALI**  
RELATIVI ALLA CONCESSIONE  
**DELLA STRADA FERRATA**

DELL' ITALIA CENTRALE

*accordata nel 17 Marzo 1856*

DAGLI ECCELSI GOVERNI

DI ROMA, AUSTRIA, MODENA, PARMA E TOSCANA

A S. E. IL SIGNOR MARCHESE

**RAFFAELE DE-FERRARI**

DUCA DI GALLIERA

MANDATARIO DELLA SOCIETÀ CONCESSIONARIA

DELLE FERROVIE LOMBARDO-VENETE



Tipografia di Andrea Rossi

1857

## CONVENZIONE

STIPULATA IN ROMA

**DAI CINQUE PLENIPOTENZIARI**

DEI GOVERNI

PONTIFICIO, AUSTRIACO, ESTENSE, PARMENSE E TOSCANO

il 1.º maggio 1851.

---

IN NOME DELLA SANTISSIMA ED INDIVISIBILE TRINITÀ

SUA SANTITÀ,

SUA MAESTÀ L'IMPERATORE D'AUSTRIA, RE D'UNGHERIA E DI BOEMIA ECC. ECC. ECC.,

SUA ALTEZZA REALE L'ARCIDUCA DUCA DI MODENA ECC. ECC. ECC.,

SUA ALTEZZA REALE L'INFANTE DI SPAGNA, DUCA DI PARMA ECC. ECC. ECC., E

SUA ALTEZZA IMPERIALE E REALE L'ARCIDUCA, GRAN DUCA DI TOSCANA ECC. ECC. ECC.

**A**nimati dal desiderio di procurare ai rispettivi Stati i vantaggi che possono loro risultare dall'apertura di una strada destinata a congiungere le reti di strade ferrate austro-lombarde con quelle delle consimili strade esistenti in Toscana, hanno determinato di divenire a tale effetto alla stipulazione di una Con-

venzione speciale, ed hanno a tal fine nominato in Loro Plenipotenziarii:

**Per parte della Santa Sede:**

Sua Eminenza il signor Cardinale GIACOMO ANTONELLI, Pro-Segretario di Stato di Sua Santità.

**Per parte dell' Austria:**

Il Signor Conte MAURIZIO NICOLA ESTERHAZY-GALANTHA-FORCHTESTEIN, Gran Croce dell' Ordine Pontificio Piano, di quello Granducale di S. Giuseppe di Toscana, di quello Reale di S. Gennaro delle due Sicilie e dell' Ordine Costantiniano di S. Giorgio di Parma, Ciambelano di Sua Maestà Imperiale e Reale Apostolica, Suo Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario presso la Santa Sede.

**Per parte di Modena:**

Il signor Conte FRANCESCO MALAGUZZI, Tenente Colonnello e Ciambelano di Sua Maestà Imperiale Reale Apostolica, Cavaliere di seconda Classe di S. Anna di Russia, Commendatore dell' Ordine Pontificio di S. Gregorio Magno, e di quello di S. Giorgio della Riunione, Cavaliere di terza Classe dell' Aquila rossa di Prussia.

**Per parte di Parma:**

Il signor Dottore MARCO AURELIO ONESTI, Commenda-

tore del sacro angelico Imperiale Ordine Costantiniano di S. Giorgio di Parma, e del Reale Ordine di Francesco I. delle due Sicilie, Consigliere di Stato effettivo, Ministro di Stato pel Dipartimento delle finanze.

**Per parte della Toscana:**

Il signor Consigliere GIOVANNI BALDASSERONI, Senatore della Toscana, Cavaliere dell' Ordine insigne e militare di S. Stefano Papa e Martire, Cavaliere Gran Croce dell' Ordine del Merito sotto il titolo di S. Giuseppe, Gran Croce dell' ordine Imperiale Austriaco di Leopoldo, Gran Croce decorato del gran Cordone della sacra Religione ed Ordine militare dei SS. Maurizio e Lazzaro di Sardegna, Gran Croce dell' Ordine Pontificio di S. Gregorio Magno, Gran Cordone dell' Ordine di S. Gennaro delle due Sicilie, Senatore Gran Croce del sacro angelico Imperiale Ordine Costantiniano di S. Giorgio di Parma, decorato della Croce di prima classe pel Merito civile dell' Ordine Parmense di S. Lodovico, Ciambelano di Sua Altezza Imperiale Reale il Gran Duca, Suo Ministro-Segretario di Stato pel Dipartimento delle finanze, del commercio e di lavori pubblici, Presidente del Consiglio dei Ministri ecc. ecc.

I quali essendosi riuniti in Roma ed avendo esibiti i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma e quelli scambiatisi, hanno convenuto e stipulato gli Articoli seguenti con la riserva delle ratifiche pei rispettivi Sovrani:

*Articolo 1.*

La Santa Sede, l'Impero Austriaco, i Duchi di Modena e di Parma, ed il Gran Duca di Toscana penetrati dalla importanza di agevolare i mezzi di comunicazione fra i Loro Stati ed ampliare così le scambievoli relazioni di buona vicinanza, concordano la costruzione di una strada ferrata che assumerà il nome di STRADA FERRATA DELL'ITALIA CENTRALE, e che partendo, per una parte da Piacenza si debba dirigere per Parma a Reggio, e per l'altra parte staccandosi da Mantova proceda ugualmente a Reggio, e di colà per Modena e Bologna a Pistoja od a Prato, secondo che sarà riconosciuto più agevole e men dispendioso il passaggio dell'Apennino, congiungendosi infine, nell'una o l'altra di dette città, alla rete delle strade ferrate toscane.

*Articolo 2.*

È annessa alla presente Convenzione la carta geografica sulla quale è in colore azzurro tracciato l'andamento della linea con la quale sviluppassi il concetto espresso nell'Articolo precedente, fermo sempre quanto è in esso avvertito circa al punto nel quale la strada traversa l'Apennino per congiungersi alle strade toscane, ciò che si riserva, nel migliore interesse dell'impresa, a studii e verificazioni ulteriori.

*Articolo 3.*

Il Governo Imperiale Austriaco si obbliga di ultimare a tutte sue spese e contemporaneamente alla strada che forma soggetto della presente Convenzione, le proprie strade ferrate tanto fino a Piacenza quanto fino a Mantova, permettendo in ambedue questi punti che le strade stesse si congiungano alla nuova strada centrale italiana.

*Articolo 4.*

Il R. Governo Toscano ugualmente promette che le proprie strade ferrate da Pistoja a Lucca, e da Pistoja a Firenze saranno ultimate contemporaneamente, se non prima, della nuova strada centrale.

*Articolo 5.*

La costruzione della strada ferrata per l'Italia centrale sarà affidata ad una o più Società intraprenditrici, a quelle migliori condizioni che sarà possibile di stabilire per diligenza della Commissione, di cui sarà parlato in appresso. Frattanto i Governi interessati concordano fin d'ora di assicurare alla Società, o alle Società suddivisate i seguenti beneficii e privilegi, cioè:

a) protezione ed assistenza efficace per eseguire tutti gli studii e successivamente tutti i lavori necessari per condurre l'impresa;

b) diritto di procedere per via di espropriazione coatta all'acquisto di qualsivoglia terreno o fabbrica che sia necessaria per l'esecuzione della strada, come per l'erezione di tutti gli stabili necessari al servizio della medesima, ritenuto nella Società espropriante l'obbligo di indennizzare pienamente i possessori espropriati e guarentire l'interesse a termini di giustizia, secondo le leggi veglianti nei rispettivi Stati ed i sistemi praticati in altri casi congeneri;

c) privilegio esclusivo per la durata non maggiore di anni cento, intendendosi che la maggiore o minore durata della concessione dovrà formare appunto articolo di negoziazione fra la Commissione e le Società concorrenti, e salvo in questo rapporto le dichiarazioni che si contengono nel successivo Articolo 24;

d) esenzione da qualunque imposta ordinaria, straordinaria e speciale sulla strada, suoi accessori ed esercizio della medesima, e libera introduzione franca di dazio o di altre gabelle per tutti i ferramenti, macchine, attrezzi ed oggetti strettamente ed esclusivamente necessari alla costruzione della strada, primo armamento ed attivazione della medesima; esenzione dal diritto proporzionale di cui fossero passivi tutti gli atti che la Società dovesse stipulare per la costruzione della strada, quali saranno registrati, o come dicesi, interinati col pagamento del *minimum* fra i diritti fissi stabilito dalle leggi dei rispettivi paesi. È però ben inteso che la Società continuerà a pagare l'imposta territoriale sulla cifra per la quale i terreni o le

fabbriche da essa acquistate figuravano ai pubblici Catasti secondo la precedente loro destinazione;

e) garanzia di un *minimum* di interesse sul capitale che, dentro certi limiti, sarà effettivamente impiegato nella costruzione della strada.

#### Articolo 6.

In compenso agli accennati benefizii, la Società concessionaria dovrà sottomettersi a tutte le condizioni ed oneri inerenti a simili intraprese e fra le altre a quella che appresso:

a) ultimare gli studii preparatorii atti a scegliere e tracciare la linea stradale, entro un anno dal momento che verrà stipulato con essa l'atto di concessione. E segnatamente per ciò che riguarda la comunicazione fra Bologna e la Toscana, la Società concessionaria dovrà studiare ugualmente la linea fra Bologna e Pistoja, che quella fra Bologna e Prato, onde porre i Governi in istato di scegliere quella più conveniente all'impresa, e per la linea da Bologna per la Porretta a Pistoja, come per quelle dei Ducati di Modena e di Parma potrà profittare degli studii che fossero già fatti, di contro al debito compenso verso i proprietari dei medesimi;

b) incominciare contemporaneamente i lavori in cinque punti entro il termine di un mese da che la linea sarà stata definitivamente approvata, attaccando l'opera da cinque parti, cioè Pistoja, o Prato, Bologna,

Modena, Piacenza e Mantova, dividendoli in modo tale, che la strada tutta debba essere terminata in quattro, anni, decorrendi dal giorno in cui l'intera linea stradale sarà stata definitivamente approvata e specialmente quanto alla comunicazione fra Bologna e la Toscana è determinato che i lavori si comincino insieme dal punto di confine dei due Stati e di là si scenda verso le città che si debbono collegare;

e) sottomettersi intieramente alla sorveglianza ed ispezione tecnico-amministrativa della Commissione, di che appresso, come degli Ingegneri ed Ispettori che saranno dalla medesima delegati;

d) stabilire d'accordo con essa Commissione non tanto il termine di durata della concessione, quanto il minimo dell'interesse che dovrà esserle garantito, il numero delle stazioni di che la strada deve essere corredata, la località delle medesime, il numero delle corse che per il meno dovranno eseguirsi, il massimo dei prezzi esigibili per il trasporto delle persone o delle merci, ed ogni altra disposizione di disciplina conveniente a cautelare la sicurezza personale e l'interesse degli utenti la strada, analogamente a quanto si pratica sopra altre strade ferrate italiane.

#### Articolo 7.

Fino al totale del compimento della strada centrale, gli introiti eventuali sopra i tronchi che già fossero in esercizio, si devolveranno a reintegrare il

capitale impiegato nella costruzione, a carico del quale cadranno gli interessi che la Società dovesse corrispondere sopra i versamenti fatti dagli Azionisti, e computabili a scala in ragione di tempo dalla data dei versamenti medesimi

#### Articolo 8.

Per quanto sia possibile, si fisserà fin da principio, sul risultato di perizie estimative, con la Società intraprenditrice il capitale sociale, dentro la concorrenza del quale vuolsi ristretta la garanzia di un *minimum* di interesse a carico dei Governi contraenti.

Tutte le volte che ciò non si possa assolutamente conseguire, si darà luogo a stipulare e quindi operare come appresso:

Condotta la strada sotto la assoluta dipendenza ed ispezione della Commissione sarà, al momento dell'apertura totale di essa, verificata tutta la spesa occorsa per la costruzione, armamento e corredo di esercizio della medesima, e quella somma costituirà il capitale sul quale si intende dai Governi garantito quel *minimum* d'interesse che sarà concordato.

#### Articolo 9.

Qualora dopo i primi due anni dal momento della totale apertura della strada risultasse dai conti dell'esercizio della medesima che gli utili netti non fossero

nel loro complesso tali da coprire il minimum dell'interesse stato garantito sul capitale determinato come nell'Articolo precedente, in tal caso la Società avrà il diritto di convenire coi Governi contraenti che venga portata ad effetto l'assicurazione di quell'interesse nel limite pattuito. L'effetto di questa convenzione è retroattivo alle due annate precedenti.

*Articolo 10.*

Con la garanzia che si assumono, gli Stati contraenti non resteranno mai esposti ad altre obbligazioni che a quella di pagare la sola differenza che si verifichi fra la rendita netta realizzata sull'intero andamento della strada centrale e l'importare dell'interesse garantito sul capitale sociale determinato.

*Articolo 11.*

La rendita netta per gli effetti espressi nell'Articolo precedente sarà quella che risulterà dagli annui incassi, detratte le spese del mantenimento della strada e suo esercizio, esclusa ogni qualunque prelevazione di fondo di riserva, ed esclusa altresì ogni spesa dipendente da qualsivoglia ristauero straordinario, di cui per qualunque causa si verificasse il bisogno.

*Articolo 12.*

All'oggetto che dette spese siano tenute nei giusti

limiti, nè venga la rendita, per detrazione delle medesime, oltre la debita misura diminuita, dovrà ogni anno essere sottoposto alla Commissione governativa, per la conveniente approvazione, uno stato di previsione di esse spese, nè oltre la cifra da questo stato risultante potranno valutarsi le spese nello stabilire la differenza fra la rendita netta e l'importare dell'interesse garantito.

*Articolo 13.*

Se per caso fortuito straordinario o di forza maggiore restasse interrotto, per un lasso di tempo non breve, il regolare esercizio della strada, o in totalità o per un tratto superiore alla terza parte della lunghezza della medesima, si intenderà pure sospeso, durante la detta interruzione l'effetto della accordata garanzia.

*Articolo 14.*

Le somme che gli Stati contraenti dovessero pagare alla Società concessionaria in conseguenza della garanzia precitata, dovranno essere loro rimborsate sopra le eccedenze che al di là dell'interesse garantito, si verificassero nei prodotti degli anni successivi.

*Articolo 15.*

All'effetto poi di stabilire più particolarmente la

misura dell'impegno che ciascun Governo assume nel garantire alla Società concessionaria un *minimum* di interesse sul capitale che verrà impiegato nella costruzione ed attivazione della strada centrale italiana, resta concordemente determinato quanto appresso:

Sarà tenuto conto distinto dirimpetto a ciascun Governo delle somme tutte impiegate esclusivamente nella costruzione ed armamento del piano stradale dentro il territorio del rispettivo Stato; come per le opere e fabbriche qualunque erette dalla Società nel territorio suddetto per necessario servizio della strada medesima.

La spesa occorsa per provvista di macchine, carrozze, carri e quanto altro occorra per l'esercizio della strada, e che servir debba a promiscuo servizio sopra la linea della medesima, verrà ripartita per ugual porzione, e così per un quinto fra i cinque Governi contraenti.

Ed il cumulo delle somme precedenti dai due titoli anzidetti, costituirà il capitale sul quale ciascun Governo sarà tenuto a garantire, per la sua quota, l'interesse pattuito con la Società.

Rimane però corresponsivamente stabilito che anche i prodotti che si realizzeranno sopra tutta la linea stradale debbono essere dimostrativamente imputati a vantaggio di ciascun Governo sopra la proporzione stessa del capitale sul quale ha l'obbligo di garantire l'interesse, così che niuno dei Governi contraenti rimanga mai esposto oltre la differenza che per av-

ventura si verifichi tra la quota dei prodotti totali della strada, che deve essergli attribuita, e la quota dell'interesse, di cui ha assunto la garanzia, l'una e l'altra ugualmente calcolata sulla base del capitale risultante dal cumulo delle spese surriferite.

Siccome rimane, per ultimo, dichiarato che al termine della concessione ciascun Governo entrerà liberamente al possesso del tronco o tronchi stradali esistenti sul rispettivo territorio e delle fabbriche di ogni genere, che fossero state costruite per servizio della strada.

#### Articolo 16.

I Governi contraenti si riserberanno finalmente dirimpetto alla Società concessionaria, e corresponsivamente alla garanzia che le accordano, i diritti che appresso:

a) di invigilare nel più lato modo l'amministrazione economica dell'impresa; di richiedere tutti gli schiarimenti e comunicazioni che crederanno opportuni; di farsi rappresentare nelle adunanze generali per mezzo di due o tre Commissarii, e di prendere parte attiva non tanto nelle discussioni, quanto anche nelle deliberazioni delle medesime:

b) di ordinare un cambiamento di tariffe parziali o generali, quando l'esperienza dimostrasse che con quelle in corso non si può raggiungere una rendita che valga a coprire, oltre le spese, il garantito interesse.

*Articolo 17.*

La Società concessionaria dovrà permettere che i Governi concedenti erigano a proprio conto e per loro servizio i telegrafi elettrici lungo la linea stradale; avrà l'obbligo di dar comodo nelle stazioni per la residenza dei Gabinetti telegrafici, e farà che le persone addette al suo servizio si prestino pure a sorvegliare la manutenzione dei telegrafi medesimi. Corrispettivamente i Governi concederanno alla Società l'uso gratuito dei telegrafi per le comunicazioni interessanti esclusivamente il servizio della strada ferrata, osservate sempre le discipline convenienti.

*Articolo 18.*

Tutte le volte che gli Stati contraenti si troveranno d'accordo per ridurre ad atto la facoltà riservatasi di stabilire la linea telegrafica, di che è sopra parola, ciascuno contribuirà alla spesa nella percorrenza del proprio territorio, e dentro i limiti del medesimo avrà il carico del personale necessario. Per altro ogni comunicazione tra Governo e Governo per mezzo della linea telegrafica, sarà gratuita, e quando la linea stessa dovesse esser messa a disposizione anche del pubblico, ciò formerà subbietto di accordo separato.

*Articolo 19.*

La Società concessionaria dovrà pure obbligarsi

alla condizione di condurre gratis con i treni stabiliti un vagone postale, o di dare altrimenti comodo, a piacere dei Governi interessati, per il trasporto delle corrispondenze postali, regolando le corse e le fermate dei convogli in modo che possa lungo la linea essere disimpegnato il servizio postale.

La Società dovrà in ultimo obbligarsi tanto ad assicurare per un prezzo discreto, da convenirsi, il trasporto dei militari della forza politica e degli arrestati che fossero alla loro rispettiva custodia commessi, in guisa che siavi per questi ultimi la sicurezza necessaria, quanto a stipulare ogni maggiore facilità combinabile per il trasporto dei militari che viaggiano isolati od in corpo, secondo quello che nei rispettivi casi si pratica sopra altre strade di ferro già attivate.

*Articolo 20.*

Il Governo Austriaco, come ciascun altro dei Governi contraenti permetterà che la Società si formi in qualunque delle città del rispettivo dominio, ed abbia sede nella medesima, con che per altro debba in ogni caso essere costituita un'amministrazione generale residente in Modena, che viene riguardata come luogo centrale per gli interessi della impresa.

*Articolo 21.*

Le azioni della 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.

*Articolo 22.*

La Commissione, di che è parola negli Articoli precedenti, si comporrà di cinque membri, uno per ciascun Governo, ed avrà la sua sede pure in Modena. Ciascun Governo sosterrà la spesa del Commissario rispettivo; ma tutte le spese occorrenti per il personale subalterno ed altre di ufficio, saranno sostenute dalla Società e portate annualmente nel bilancio di previsione prescritto dall'Articolo 12 surriferito.

*Articolo 23.*

Con regolamento speciale da concordarsi, verrà stabilita la sfera di attribuzioni della Commissione prenominata, così dirimpetto ai Governi contraenti, quanto verso la Società.

*Articolo 24.*

All'effetto che resti precisamente determinata la portata del privilegio che i Governi contraenti intendono di accordare alla Società concessionaria, è dichiarato che, conseguentemente al medesimo, eglino si obbligano solamente a non autorizzare, per tutta

la durata della concessione, altra strada ferrata che serva direttamente alle medesime comunicazioni dei luoghi allacciati con la linea di strade che forma il soggetto della concessione medesima.

Mentre all'opposto si riservano rispettivamente la facoltà di eseguire od autorizzare la costruzione di nuove strade, o bracci di strade, tanto ordinarie, quanto ferrate, anche in comunicazione od in prolungamento di quelle sopra enunciate.

*Articolo 25.*

Il cambio delle ratifiche della presente Convenzione avrà luogo in Roma nello spazio di giorni quaranta, o più presto, se sarà possibile.

In fede di che la presente Convenzione è stata in cinque originali firmata dai Plenipotenziarii suddetti, che vi hanno apposto l'impronta dei loro stemmi.

Roma il giorno primo del mese di Maggio dell'anno mille ottocento cinquantuno.

(L. S.) G. Cardinale ANTONELLI m. p.

(L. S.) M. ESTERHAZY m. p.

(L. S.) MALAGUZZI m. p.

(L. S.) A. ONESTI m. p.

(L. S.) G. BALDASSERONI m. p.

**CONCESSIONE**

DELLA

**STRADA FERRATA CENTRALE ITALIANA**

**I**n Nome dei cinque eccelsi Governi segnatari della Convenzione di Roma 1 Maggio 1851 i sottoscritti Rappresentanti con speciali e straordinari poteri

**per la Santa Sede:**

Conte GAETANO ZUCCHINI, Consigliere ordinario di Stato di Sua Santità;

**per l'Austria:**

Conte ANTONIO PAULOVICH, I. R. Consigliere ministeriale:

**per gli Stati di Modena e di Parma:**

Conte TEODORO BAYARD DE VOLO, Ciambellano di S. A. R. il Duca di Modena;

**e per la Toscana:**

GIUSEPPE MANTELLINI, Avvocato Regio e Direttore delle riformazioni del Gran Ducato di Toscana;

dopo aver preso in maturo esame un relativo progetto, già presentato da S. E. il Marchese Raffaello de Ferrari, Duca di Galliera, danno, trasferiscono e concedono al prefato Sig. Duca come Mandatario dei Signori Concessionarii delle strade di ferro Lombardo-Venete

il diritto di costruire, e di attivare nel proprio interesse e a loro spese, rischio e pericolo la strada ferrata centrale italiana ai seguenti patti e condizioni:

**§. 1.**

La strada ferrata centrale Italiana dovrà partirsi dalla sponda destra del Pò presso Piacenza per congiungere con la linea più retta e normale questa città con Parma, Reggio, Modena e Bologna, donde per la valle del Reno attraverserà l' Apennino per quindi incontrare a Pistoja le strade ferrate Toscane. Un braccio della stessa strada dovrà inoltre staccarsi da Reggio, e toccata Guastalla e Luzzara, passare con apposito ponte il Pò a Borgoforte, dove anderà a immettere nelle strade ferrate Lombardo-Venete per Mantova.

**§. 2.**

Agli effetti del presente atto di concessione la strada centrale dovrà ritenersi divisa in tre tronchi principali:

il primo dalla sponda destra del Pò presso Piacenza fino a Bologna compresa la stazione in quest' ultima città:

il secondo da Bologna a Pistoja compreso il necessario aumento della stazione già esistente in questa ultima città in servizio delle strade ferrate Lucchesi, e della Maria Antonia, o una nuova stazione da ivi destinare a esclusivo servizio della centrale;

il terzo da Reggio alla sinistra sponda del Pò fino all'incontro delle Lombardo-Venete per Mantova.

§. 3.

Il primo tronco dovrà esser messo in piena attività pel trasporto dei viaggiatori e delle merci dentro tre anni, il secondo dentro cinque, ed il terzo dentro sei anni dal 1 Luglio 1856, con facoltà nei Signori Concessionarj di consegnare definitivamente ultimate le stazioni del primo e del secondo tronco dentro i sei anni assegnati al compimento del terzo.

§. 4.

Sarà nell'obbligo dei Signori Concessionarj di costruire la strada, di corredarla di tutte le opere accessorie, di fornirla di tutto il materiale mobile occorrente al suo esercizio, di tenerla in perfetto stato di manutenzione e d'esercitarla di maniera che se ne ricavano tutti quei materiali vantaggi, che i Governi interessati sono nel diritto di ripromettersi da un' opera così grandiosa.

§. 5.

A garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi come sopra assunti il Signor Duca di Galliera, in nome dei Signori Concessionarj, promette di depositare dentro Luglio prossimo venturo presso l'Ufficio Permanente

di Modena in tante obbligazioni delle Lombardo-Venete, un valore effettivo, secondo il corso d'allora, di cinque Millioni di Lire italiane da restituirsi appena attivato il primo tronco della Centralé, che rimarrà vincolato per la stessa garanzia.

§. 6.

L'opera di che si tratta essendo già stata dichiarata nei cinque Stati di pubblica utilità, a tutti gli effetti i Signori Concessionarj goderanno del diritto della espropriazione coatta dei terreni e delle fabbriche investite dalla linea o dalle sue opere accessorie con sottostare all'obbligo di soddisfare alle indennità verso i terzi stabilite dalle regole e secondo le procedure vigenti nei cinque stati.

§. 7.

Sono mantenuti ai Signori Concessionarj i benefizj e privilegj inseriti nell'art. V. lettere *a, b, d*, della Convenzione di Roma del 1 Maggio 1851.

§. 8.

Tenuto fermo il disposto dell'art. 24 dell'indicata Convenzione di Roma, i Signori Concessionarj avranno altresì a condizioni uguali una preferenza sopra gli altri concorrenti per la Concessione d'altre strade

ferrate che in alcuno dei territorj dei cinque Stati andassero a congiungersi con la Centrale, salvi però e rispettati i preesistenti impegni, che relativamente a ciò si fossero già assunti dai rispettivi Governi.

§. 9.

I Signori Concessionarj sono autorizzati a combinare l'operazione finanziaria per raccogliere il capitale occorrente all'impresa su quelle basi e sotto quelle forme, che riputeranno del loro interesse. I titoli per altro rappresentativi il Capitale della Centrale saranno contraddistinti da quelli delle Lombardo-Venete, e la emissione ne sarà regolata per modo che in interesse e in fondo di ammortizzazione non giungano mai a superare l'annualità garantita come rendita minima della strada dal successivo articolo 18.

§. 10.

I titoli così emessi godranno ugualmente in tutti gli Stati dei Governi contraenti le garanzie, prerogative e facilità che si accordano rispettivamente ai titoli delle Società indigene, conforme è detto nell'artic. 21 della Convenzione di Roma 1 Maggio 1851.

§. 11.

In una Città d'alcuno dei cinque Stati dovrà dai

Concessionarj istituirsi un apposito Consiglio di Direzione e di Amministrazione per la Centrale Italiana, composto del Signor Duca di Galliera e di altre due persone interessate nella impresa. Quando il Consiglio non risieda in Modena dovrà tenervi una Direzione o Rappresentanza munita dei necessari poteri per mantenersi nei rapporti prestabiliti con la Commissione Internazionale e col di lei Ufficio Permanente.

Tanto la nomina del Consiglio di Direzione e di Amministrazione, che de' suoi Rappresentanti in Modena dovrà essere ufficialmente partecipata all'Ufficio Permanente, non più tardi del 30 Giugno prossimo venturo.

§. 12.

L'Amministrazione e la Contabilità della strada ferrata centrale italiana dovranno essere con la maggiore accuratezza tenute distinte da quelle delle Lombardo-Venete, per trattarsi di negozj separati, e nei quali i Governi concedenti non hanno l'istesso interesse; talchè l'effetto sia che in qualunque epoca e per ogni occorrenza sia dato rilevare la spesa della costruzione, attivazione ed esercizio della Centrale italiana separatamente da quella delle Lombardo-Venete comunque tanto l'una, che le altre vadano a condursi da una medesima Società.

§. 13.

La Commissione Internazionale dei cinque Governi

conserva le sue attribuzioni, quali appariscono definite agli articoli 5, 8, 12, 16, 22, 23 della Convenzione di Roma con dovere col mezzo di essa Commissione o del suo Ufficio Permanente di Modena passare tutti i rapporti dipendenti dall'atto presente fra i cinque Eccelsi Governi ed il Rappresentante dei Signori Concessionarj.

§. 14.

Dentro il 30 Giugno prossimo venturo i Signori Concessionarj, col mezzo di loro Mandatario debitamente accreditato all'Ufficio Permanente in Modena della Commissione Internazionale, riceveranno dal Comitato della Società che cessa ma sotto l'ispezione dell'Ufficio Permanente la consegna delle opere, degli stabili occupati, materiali, mobili, studj e generalmente di tutto l'attivo dell'Amministrazione passata che viene a esser loro trasferito nello stato in cui sarà in allora per ritrovarsi, escluso il resto di cassa. Quanto alle espropriazioni rimangono a carico dei nuovi Concessionarj le conseguenze delle liquidazioni scadenti.

§. 15.

Dentro lo stesso termine del Giugno i Signori Concessionarj depositeranno nella cassa della R. Depositeria in Firenze Lire italiane sei milioni e ottocento quarantamila in effettivo contante per stare a disposizione della Commissione Internazionale, con la

qual somma e col resto di cassa dell'Amministrazione che cessa saranno saldati i lavori eseguiti, ritirate le obbligazioni (debentures) sotto garanzia dei Governi accordate in parziale pagamento agli Accollatarj, rimborsate le Azioni, e disinteressato il Comitato della Società disciolta.

§. 16.

Appena pagate le somme di che nel precedente art. i nuovi Concessionarj rimarranno affatto liberi ed esenti da ogni responsabilità per gli atti della precedente Amministrazione e per le sue conseguenze, dalle quali saranno dai cinque Eccelsi Governi pienamente affrancati e garantiti.

§. 17.

La durata dell'attual Concessione è fissata a tutto l'anno 1948; durante la quale epoca i Signori Concessionarj goderanno esclusivamente a ogni altro del diritto di trasportare sulla strada centrale viaggiatori e merci per un prezzo a tariffa nel modo che sarà detto nel capitolato.

§. 18.

Quando tutta la strada centrale italiana come è descritta nell'art. 1.º sarà messa in piena attività di

esercizio pel trasporto dei passeggeri e delle merci, e col necessario corredo delle stazioni delle opere accessorie, del capitale mobile ecc., i cinque Eccelsi Governi segnatarj della Convenzione di Roma, garantiscono ai Signori Concessionarj per tutta la durata della Concessione e così a tutto l'anno 1948 che non sarà mai per produrre una rendita annua al netto minore di sei milioni e mezzo di Lire italiane, agli effetti e nei termini indicati agli articoli 10, 11, 12 13 e 14 della Convenzione di Roma suddetta, secondo la interpretazione data negli articoli 42 e 43 del Capitolato.

§. 19.

E perchè il riparto fra Stato e Stato dei sei milioni e mezzo di rendita minima della strada garantita dai cinque Governi, deve fra loro regularsi in base all'art. 15 del più volte ricordato Trattato di Roma, così i Concessionarj e per essi il loro Consiglio di Amministrazione si metterà più specialmente in grado di esibire all'Ufficio Permanente della Commissione le più esatte e documentate dimostrazioni delle spese incontrate nella costruzione ed armamento dei tratti di strada ricorrenti in ciascuno dei cinque Stati non che del Capitale mobile nel suo complesso.

§. 20.

Per quando prima della attivazione della intera

linea si devenga ad attivare un tronco di pianura, i Governi degli Stati nel territorio dei quali sia per ricorrere, garantiscono a tutto loro carico, e salvi i compensi e riparti equitativi fra Essi, che non sarà per produrre una rendita annua minore di Lire italiane quattordici mila il chilometro. Quando poi si attivasse l'intera linea dalla sponda destra del Pò presso a Piacenza fino a Pistoja, allora gli Stati della Chiesa, di Modena, di Parma e di Toscana garantiscono una rendita minima che stia a sei milioni e mezzo come il numero dei chilometri della linea attivata, sta a quello della intera Centrale italiana.

§. 21.

Ciascuno dei cinque Governi rappresenterà alla scadenza rispettiva in Modena in effettivo danaro contante la quota che sia per fargli debito, onde supplire alla differenza in meno che fosse per verificarsi fra la rendita effettiva della strada, e la rendita minima garantita come sopra. E l'I. R. Governo Austriaco assume di garantire per se e per gli altri Stati che all'epoche convenute le somme necessarie a ripianare quella differenza, saranno effettivamente contate e numerate nella cassa della Commissione per stare a disposizione dei Concessionarj.

§. 22.

Decorso l'anno 1888 avranno i cinque Governi il

diritto di redimere la Concessione della strada, ben inteso che si risolvano a farlo contemporaneamente ciascuno pel tratto ricorrente nel suo territorio. In questo caso si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dai Concessionarj nel corso dei sette anni precedenti quello in cui la redenzione sarà effettuata, si dedurranno le due minori annate e si stabilirà il medio utile netto delle altre cinque annate. Se questo medio utile netto eccederà i sei milioni e mezzo di Lire italiane formerà esso l'annualità da pagarsi ai Concessionarj per tutto il tempo necessario a consumare la durata della concessione, mentre l'annualità stessa sarà determinata da sei milioni e mezzo quando non vengano superati dal medio utile ricavato come sopra.

§. 23.

La strada ferrata centrale italiana è considerata tanto nel privilegio, che nel suo esercizio come indivisibile, donde è vietato ai Concessionarj di cedere l'uno o l'altro per qualsivoglia titolo anche temporario sopra tronchi parziali.

§. 24.

Al termine della Concessione e così alla fine dell'anno 1948 i Concessionarj dovranno consegnare in buono stato di manutenzione a ciascuno dei cinque Governi interessati e senza alcun loro disborso il ma-

teriale immobile interessante il tratto di strada ricorrente dentro il territorio del rispettivo Stato; quanto al capitale mobile, come macchine, veicoli, attrezzi, provviste ecc. dovendo essere agli stessi Concessionarj rimborsato a prezzo di stima.

§. 25.

Il modo di costruzione, di mantenimento, e di esercizio della strada, i rapporti fra i cinque Governi, la Commissione Internazionale e il suo Ufficio Permanente, coi Concessionarj e loro Rappresentanti, e generalmente tutto quanto attiene alla presente Concessione, rimane sulle basi dell'atto presente determinato da un capitolato che ne forma parte integrale.

§. 26.

In tutto quello e quanto non è specialmente contemplato e previsto nell'atto presente o nell'annesso capitolato, conserva il suo pieno effetto e vigore la Convenzione di Roma del 1 Maggio 1851.

I Signori Rappresentanti della Santa Sede, d'Austria, Toscana firmano l'atto presente salva la ratifica dei Loro Governi, nella speranza in cui sono che vi accederanno i R. Governi di Modena e Parma, il Rappresentante dei quali ha dichiarato di astenersi dal firmare per sopraggiuntegli istruzioni.

G. ZUCCHINI m. p.

A. PAULOVICH m. p.

G. MANTELLINI m. p.

S. E. il Duca di Galliera accetta la Concessione dell'Atto presente in nome dei Signori Concessionari per le strade ferrate Lombardo-Venete in ordine al Mandato di Procura 14 Marzo 1856. S. E. il Duca dichiara per altro annullata questa sua accettazione, se quando dentro un mese da oggi non gli sia comunicata, o al suo domicilio in Parigi, o in Vienna presso la Banca di Credito la ratifica della Santa Sede, Austria, e Toscana, e l'adesione di Modena e Parma.

Vienna 17 Marzo 1856.

Duca di GALLIERA m. p.

Ing. CARLO BINGLER, }  
Giov. PELLEGRINI, } testimoni alle firme.

## CAPITOLATO

### PARTE I.

#### Parte relativa alla costruzione.

##### Articolo 1.

L'andamento e direzione generale della strada ferrata centrale Italiana sarà mantenuto in base di quanto aveva in addietro stabilito con apposite approvazioni dei rispettivi Governi la Commissione Internazionale, quando non trattisi di un evidente vantaggio di condizioni il quale ne renda apprezzabile presso la Commissione suddetta le coerenti proposte di cambiamento. Saranno sottomesse all'approvazione della Commissione la collocazione delle sue stazioni e dei principali suoi ponti, l'esecuzione dell'intera opera e delle officine.

##### Articolo 2.

Su tutta la estensione della strada meno il passo dell'Apennino le curve dovranno essere amplissime, nè avere in alcun caso un raggio minore di metri 500. Nell'Apennino, e quando siavene l'assoluta necessità il minimo raggio potrà essere di 300 metri. Quanto allo sviluppo altimetrico si procurerà di ottenere le livellette, ossia le inclinazioni dei varj tronchi

di strada, più convenienti, e per quanto sia possibile orizzontali nè si ammetteranno mai pendenze maggiori di uno in dugento. Solamente nello sviluppo della strada nell'Apennino potrà adottarsi la pendenza fino all'uno in quaranta; e qualora avvenga che dietro accurati studj i Concessionarj credessero proporre anche una più forte pendenza il progetto sarà presentato alla Commissione Internazionale. Se al personale tecnico della detta Commissione il progetto incontrasse delle opposizioni, il relativo giudizio sarà rimesso alla decisione dell'I. R. Direzione centrale per la costruzione delle strade ferrate in Vienna.

Questa Direzione dovrà decidere se l'aumento di pendenza, e il risparmio da ottenersi con questo mezzo nella costruzione delle opere, siano compatibili con un servizio regolare nell'esercizio della strada.

*Articolo 3.*

L'inclinazione delle scarpe sarà generalmente dell'uno e dell'uno e mezzo di base per uno di altezza secondo la natura dei terreni e l'elevazione del piano stradale. Nei tratti in roccia, l'inclinazione dei cavamenti sarà stabilita secondo la natura della roccia stessa.

*Articolo 4.*

Il ponte sul Pò presso Borgoforte, non meno che tutti gli altri ponti di maggiore o minore luce, via-

dotti e chiaviche saranno solidamente costruiti in opera muraria, o in ferro fuso o battuto. Il legname non vi sarà ammesso che nelle opere accessorie.

Ciò intenesi applicato in genere a qualunque manufatto attinente alla strada, salvo di accogliersi i progetti giustificabili da circostanze eccezionali.

*Articolo 5.*

Le stazioni a qualunque classe appartengono, le officine, i magazzini, le casette da guardiano ed ogni altra opera attenente alla strada, dovranno essere costruite in perfetta regola d'arte in opere stabili e murarie e colla maggior solidità; soddisferanno non solo al bisogno dell'esercizio presumibile, ma anche al decoro dell'impresa e delle città e luoghi cui sono annessi; ciò nonostante potranno essere di semplice architettura.

*Articolo 6.*

Le stazioni dovranno essere provviste dei necessari scambi, piattaforme, rifornitori, ed altri attrezzi, e di tutto ciò che occorre al ben regolato servizio della strada, come pure non dovranno mancare i locali per il carico e scarico delle merci, per i servizi doganali, sanitari, di polizia, ed infine per tutto quanto riguarda un perfetto servizio.

*Articolo 7.*

Tutta la strada sarà munita, in un numero che prossimamente corrisponda a quello de' chilometri di sua lunghezza, di casette in muramento per uso dei guardiani, composte di camera, cucina e piccolo magazzino. La loro distanza rispettiva sarà maggiore o minore a seconda delle circostanze.

*Articolo 8.*

Saranno apposte lungo tutto il piano stradale colonnette di chilometro in chilometro, come suole generalmente praticarsi lungo le strade ferrate.

*Articolo 9.*

Ove occorrerà di attraversare o costeggiare colla strada ferrata fiumi, torrenti, canali di irrigazione e navigabili e scoli d'acqua, i concessionari devono procurare che non sia recato danno al loro corso, nè ai fondi adjacenti, onde evitare giusti reclami per parte dei rispettivi possessori, come devono ristabilire ed assicurare a tutte loro spese quegli alvei che fossero stati tagliati, trattenuti o modificati, e rimanere responsabili interamente di tutti i suddetti danni derivati dall'innosservanza del presente patto.

Gli acquedotti che per sì fatto oggetto occorresse costruire sotto le strade pubbliche e sotto la strada ferrata saranno di ferro o di opera muraria.

*Articolo 10.*

Ovunque la strada ferrata attraverserà strade ordinarie in piano, dovranno eseguirsi le convenienti opere ed apporsi i necessari cancelli colle guardie incaricate di aprirli e chiuderli secondo il bisogno.

E allorquando la strada ferrata sia più elevata delle strade ordinarie da essa traversate, e queste debbano esser rialzate, non si dovrà mai dare alle montate di unione una pendenza maggiore del 5 % restando sempre tutte le spese a ciò necessarie a carico della Società. Ben inteso che per la classificazione delle strade pubbliche cui applicare la presente disposizione si seguirà il praticato in simili casi nel Regno Lombardo-Veneto.

Dipenderà dalla Commissione l'approvare quegli allacciamenti che in alcune località, dove le strade da attraversare fossero molto frequenti, potrebbero operarsi senza sensibili allungamenti di cammino e senza grave incomodo e danno degli utenti delle strade stesse.

*Articolo 11.*

La separazione della strada ferrata dai fondi adjacenti sarà fatta secondo le diverse località per mezzo di muri, e steccati, o siepi o fosse arginate. Le fosse dovranno avere almeno la profondità di un metro, e quando ciò non sia praticabile, dovrà oltre la fossa essere posta una siepe od uno steccato.

*Articolo 12.*

Quando nel costruire la strada ferrata si arrecchi impedimento al sicuro e comodo transito per le altre strade ordinarie che essa avvicina e attraversa, dovranno essere presi a cura e spese della società i necessari provvedimenti come passi provvisori, ripari od altro.

*Articolo 13.*

Nella costruzione delle gallerie sotterranee, dove occorrono pozzi per dar loro aria, questi non dovranno aver l'apertura sopra alcuna pubblica via e saranno alla loro bocca superiore contornati da un muro di due metri di altezza, e secondo i casi anche coperti con rete metallica.

*Articolo 14.*

Laddove abbisogni cavar terra dai fondi adiacenti per istabilire in riempimento il piano stradale, l'estrazione della terra necessaria a quest'oggetto non che alla formazione degli argini e di ogni altro qualsiasi ripieno della strada ferrata e sue dipendenze, dovrà essere fatta con regolarità, tanto per rendere possibilmente minore il danno dell'agricoltura, quanto per non dar luogo a ristagni d'acque con pregiudizio della salubrità dell'aria.

Dove siffatti ristagni si verificassero inevitabili, la

società dovrà eseguire a proprio carico tutti i lavori atti a rimuoverli, presi gli opportuni concerti con la Commissione.

*Articolo 15.*

Il piano stradale, compreso i ponti, sarà formato per due binari in tutta la strada in pianura e fino al piede dell'Appennino.

Quanto al ponte sul Po presso Borgoforte la determinazione della formazione per semplice o doppio binario sarà rimessa all'approvazione del progetto. Ma nell'Appennino sarà costruito il piano stradale per un solo binario, tranne in quei luoghi ove occorreranno sviamenti. La larghezza del piano stradale a due binari sarà di otto metri da ciglio a ciglio, e quella per un binario solo sarà di cinque metri. La distanza fra l'una e l'altra guida di ferro è stabilita da metri 1,43 a metri 1,45 per accordarsi colle larghezze delle carreggiate nelle strade esistenti.

*Articolo 16.*

L'armamento del piano stradale consisterà in uno abbondante letto di ghiaja disposta orizzontalmente nella quale verranno collocate le traverse di rovere, di castagno, di larice o di pino, con sovrapposte le guide di ferro. Il peso di queste guide non sarà minore di chilogrammi 25 per metro corrente per la pianura, nè di chilogrammi 30 per le pendenze eccedenti l'uno in 200.

Rispetto poi all'armamento in genere la Società concessionaria sarà in libertà di proporre qualunque altro sistema purchè corrisponda agli ultimi progressi dell'arte e che sia stato sperimentato per buono; e la Commissione ne farà soggetto di opportuno esame per decidere se sia da adottare.

#### Articolo 17.

Per la prima attivazione tanto dei tronchi parziali che dell'intera linea la Società concessionaria non è obbligata a fornire la strada armata se non che di un solo binario corredandolo per altro degli sviamenti, scambj, piattaforme ed altri mezzi necessari al pronto, e sicuro esercizio della strada ferrata tanto nelle stazioni di cui al precedente articolo 6, quanto nei tratti che saranno destinati al baratto dei treni. I suddetti mezzi saranno per modo disposti che alla circostanza di dover collocare l'armamento del secondo binario occorra meno che possibile alterare e rimuovere ciò che serviva al binario semplice.

La Società sarà in obbligo d'applicare il secondo binario tostochè la strada di rendita propria presenti un risultato netto di Ital. L. 24.000 al Chilometro in termine ragguagliato.

#### Articolo 18.

Il Concessionario farà alla Commissione la proposta

di quel sistema di macchine, carrozze e carri, ed altri mezzi di trasporto e di esercizio che crederà di adottare, ben inteso che in quanto alla quantità di simile materiale mobile abbia da essere corrispondente al movimento ed attività della strada. Sarà accettabile per rispetto alla Centrale quello stesso sistema e quantità proporzionale di materiale mobile che l'I. R. Governo approverà per le strade ferrate da costruirsi contemporaneamente nel Regno Lombardo-Veneto.

#### Articolo 19.

Dovranno incominciarsi i lavori della costruzione della Strada ferrata Centrale Italiana non più tardi del mese di Agosto 1856 contemporaneamente non solo in tratti o punti di pianura appartenenti ai varj Stati interessati, ma ben anche nell'Apennino, ogniqualvolta la Società trovi di potersi uniformare agli studi eseguiti dai precedenti Concessionarj.

#### Articolo 20.

Non più tardi del mese di Giugno p. v. pei lavori da incominciarsi i primi come all'articolo precedente, nè del Giugno 1857 per tutti gli altri lavori della strada e in ogni caso per lavori da intraprendersi nel frattempo, due mesi sempre innanzi di porvi mano si presenteranno dalla Società alla Commissione Internazionale i progetti i quali tanto per l'andamento stra-

dale quanto per le stazioni, pei manufatti principali, e pei ponti non minori di dieci metri di luce dovranno comporsi di sviluppi planimetrici ed altimetrici, e di sezioni orizzontali e verticali non meno che di prospetti esterni ed oltre a ciò di memorie descrittive e giustificative. Per tutte le opere minori si daranno tipi normali. E pel caso che gli studj già esistenti pel passaggio dell' Appennino non siano accettati dai Concessionarj, questi presenteranno i nuovi nel più breve termine possibile, e almeno in parte non più tardi del mese di Agosto, per mettersi in grado di riassumere i lavori due mesi dopo l'approvazione. Ai lavori più importanti, come i grandi viadotti ed i trafori si porrà mano non più tardi di due mesi dopo l'approvazione dei progetti o dopo le convenute loro riforme. Qualunque differimento che derivasse dalle pratiche, di cui la Commissione e suo Ufficio sono competenti non implicherà responsabilità alla Società concessionaria.

*Articolo 21.*

I Governi si riserbano di erigere a proprio conto e per loro servizio i telegrafi elettrici lungo la linea stradale; la Società in questo caso avrà l'obbligo di dare comodo nelle stazioni per la residenza dei gabinetti telegrafici e farà che le persone addette al suo servizio si prestino pure a sorvegliare la manutenzione dei telegrafi medesimi. Corrispettivamente i Governi concederanno alla Società l'uso gratuito dei telegrafi

per le comunicazioni interessanti esclusivamente il servizio della Strada ferrata, osservate sempre le discipline convenienti.

*Articolo 22.*

Si riserbano inoltre i Governi ad autorizzare e fare eseguire acquedotti, canali sì navigabili come di irrigazione e scoli d'acqua attraverso i territorj ove è situata la strada ferrata o in luogo vicino o lontano secondo i bisogni del servizio e comodo pubblico. La società non potrà opporsi a consimili costruzioni nè tampoco richiedere qualsiasi indennità purchè per esse non risulti impedimento alla circolazione sulla strada ferrata nè alcuna spesa a suo carico.

*Articolo 23.*

La strada ferrata non potrà essere messa in attivazione ed in esercizio, ossia aperta all'uso del transito pubblico, se non quando la Commissione dietro accurate e diligenti ispezioni si sarà accertata che i tratti compiuti presentano la necessaria sicurezza e sono forniti delle opere accessorie al rispettivo esercizio. Tutto ciò dovrà emergere da atto regolare di corrispondente permesso.

*Articolo 24.*

Entro un anno dal dì dell'attivazione dell'intera

strada al pubblico transito sarà fatta di essa esatta verificaione con regolare inventario, da deporsi nell'archivio della Commissione, corredato delle firme della Commissione stessa e dei Signori componenti il Consiglio di amministrazione.

## PARTE II.

### Manutenzione, esercizio, amministrazione

#### Articolo 25.

A carico dei Concessionarj posa la manutenzione della strada ferrata non meno che di tutte le opere accessorie e di tutto ciò che serve al suo servizio; la Commissione, quando le piaccia, potrà sempre verificare se lo stato e l'ordine di manutenzione sieno, come vuolsi, perfetti. Il prodotto dei trasporti si riguarderà come affetto ed obbligato all'onere della manutenzione di cui sopra, sia per la sostanza delle costruzioni, sia per le degradazioni dipendenti dall'uso della medesima.

#### Articolo 26.

I concessionarj proporranno alla Commissione il numero delle corse e quello dei treni ordinarj così nell'intero suo andamento, come nei tratti compresi fra le diverse stazioni.

#### Articolo 27.

I Concessionarj sono obbligati ad eseguire in ogni tempo le corse con esattezza e colla prescritta celerità.

#### Articolo 28.

Ai Concessionarj è conferito il diritto di percepire il prezzo dei trasporti a tenore della seguente tariffa. Viaggiatori a testa e per Chilometro

1. Classe, C<sup>mi</sup> 10,
2. „ „ 8,
3. „ „ 6.

Questa tariffa si potrà aumentare di 20 % per i convogli celeri con soli viaggiatori di prima e seconda Classe. La velocità di tali convogli non dovrà essere minore di quella degli analoghi convogli sulle strade ferrate austriache.

Mercanzie a piccola velocità per quintale metrico e Chilometro:

1. Classe C<sup>mi</sup> 1,
2. „ „ 1 ½,
3. „ „ 2.

La moneta di Tariffa sarà la Lira Italiana ed i pagamenti dovranno sempre farsi in oro od argento al suo ragguaglio col compimento in erosa od in rame. Il prezzo dei trasporti di qualsiasi altro oggetto, le tasse accessorie, la classificazione delle mercanzie e le condizioni di trasporto saranno fissate conformemente

alla tariffa promulgata il 24 Gennajo 1852 dalla Direzione della ferrata Sud-Est-Austriaca raggugliandola al valore della Lira Italiana.

*Articolo 29.*

I prezzi di trasporto portati dalle tariffe saranno calcolati in ragione di chilometro senza riguardo alle frazioni, sicchè ogni chilometro cominciato sarà considerato come finito. Il ponte sul Po a Borgoforte nei riguardi della tariffa verrà parificato a cinque chilometri. Per ciò che si riferisce al peso delle mercanzie si terranno a calcolo i ventesimi dei mille chilogrammi, cosicchè ogni peso minore di chilogrammi cinquanta pagherà in ragione di cinquanta chilogrammi, ogni peso compreso fra i cinquanta ed i cento pagherà in ragione di cento, e così di seguito.

I viaggiatori potranno avere con loro un bagaglio di peso non maggiore di 20 chilogrammi, senza andare soggetti ad alcun aumento di spesa.

*Articolo 30.*

Le tariffe accennate nei precedenti due articoli costituiscono un limite che non potrà essere oltrepassato senza autorizzazione della Commissione Internazionale. Quando per altro l'abbassamento di tariffa introdotto dalla Società nuocesse al migliore complessivo prodotto della strada, allora la Commissione avrà

la facoltà di richiedere il ristabilimento delle tariffe precedenti, o la fissazione di un termine medio fra le precedenti e l'abbassamento introdotto. Lo stesso dicasi per le facilitazioni che venissero richieste dagli speditori o appaltatori di trasporti, le quali quando sotto date condizioni venissero accordate ad alcuno, dovranno accordarsi a chiunque altro accetti identiche condizioni, sicchè mai si accordino favori individuali.

*Articolo 31.*

Qualsiasi tentativo diretto a defraudare i Concessionarj di quanto loro è dovuto per trasporto di merci o di viaggiatori, ogni falsa dichiarazione di qualità o di peso, come pure l'agglomeramento in un solo invio di articoli appartenenti a classi o persone diverse sarà punito col pagamento della triplice tassa, senza pregiudizio delle pene comminate dalle vigenti leggi.

*Articolo 32.*

Le tariffe per i trasporti sulla strada ferrata dovranno rimanere costantemente affisse in tutte le stazioni in luogo ben visibile, come vi saranno affisse parimenti le tariffe di ragguglio delle monete locali a Lire Italiane, e quelle dei pesi dei rispettivi Stati percorsi, a peso metrico.

*Articolo 33.*

In caso di incarimento straordinario di vettovaglie

potrà la Commissione Internazionale stabilire su quelle derrate la riduzione temporaria delle tariffe di trasporto fino ad  $\frac{1}{2}$  Centesimo di Lira Italiana per Chilometro e Quintale metrico.

*Articolo 34.*

I funzionarj pubblici incaricati della sorveglianza della strada e del controllo delle relative gestioni, qualora con apposita carta loro rilasciata dall'Ufficio della Commissione giustificino la loro qualità ufficiale, verranno trasportati gratuitamente.

*Articolo 35.*

I Concessionari sono obbligati a trasportare gratuitamente co' loro convogli ordinarj, tutte le volte che l'Amministrazione delle Poste lo richiegga, in un apposito vagone postale i dispaccj, pacchi e corrispondenze postali non meno che gli impiegati di servizio, con dovere almeno in un convoglio per giorno regolare le corse e le fermate in modo che possa lungo la linea essere disimpegnato il servizio postale.

*Articolo 36.*

I trasporti militari saranno effettuati a prezzo ridotto; cioè pei militari dal sergente abbasso la metà della tassa di 3<sup>a</sup> Classe. Ogniqualvolta l'amministra-

zione militare di uno degli Stati cointeressati farà trasportare sulla strada di ferro o truppe od effetti militari, pagherà un terzo della tariffa ordinaria. Pel trasporto di oggetti non classificati nella tariffa l'amministrazione militare pagherà solo i prezzi di tariffa stabiliti per le mercanzie di seconda classe.

Eguali facilitazioni sono applicabili per gli arrestati e per gli individui della forza pubblica che li hanno in custodia da trasportare in compartimento separato in guisa che siavi la necessaria sicurezza.

*Articolo 37.*

I Concessionarj nella percorrenza della Strada ferrata Centrale Italiana godranno l'esenzione del porto per le lettere e pacchi risguardanti il loro servizio e le operazioni che ne derivano, come pure la loro corrispondenza sotto fascia colle pubbliche Autorità dei varj Stati interessati colla commissione internazionale e coll'Ufficio permanente.

*Articolo 38.*

Con espressi regolamenti sarà in seguito provveduto all'esercizio, alla polizia, alla sicurezza del transito ed alla conservazione della strada ferrata ed opere accessorie. Le spese tutte inerenti alla esecuzione dei regolamenti che hanno immediato rapporto colla manutenzione, esercizio ed amministrazione della Strada ferrata saranno a carico dei Concessionarj.

*Articolo 39.*

Se per la mancata vigilanza e precisione di servizio negli Agenti dei Concessionarj accadessero infortunj, saranno inflitte le penali che le leggi locali stabiliscono.

*Articolo 40.*

Con la garanzia di una rendita netta di Italiane Lir 6,500.000 che assumono gli Stati contraenti verso i Concessionarj come all' articolo 18 dell' Atto principale di concessione non resteranno mai esposti ad altre conseguenze che a quella di pagare la sola differenza che si verifichi fra le rendite nette realizzate coll' esercizio della strada ferrata centrale e la suavertita somma complessiva di Ital. L. 6,500.000.

Ciò deve intendersi analogamente applicato ai casi delle provvisorie garanzie pei tronchi speciali. Ogni esuberanza di utili netti a confronto delle somme garantite, detraendovi prima quanto compete ai Governi in coerenza dell' art. 14 della Convenzione di Roma 1 Maggio 1851, andrà a beneficio dei Concessionarj.

*Articolo 41.*

Fermo stante il disposto dell' art. 12 della Convenzione di Roma quanto alla presentazione dei preventivi delle spese d' esercizio, il Consiglio d' amministrazione esibirà, tre mesi prima della scadenza dei paga-

menti degli interessi, i conti delle entrate e delle spese già verificate, e presumibilmente verificabili sulla strada all' Ufficio di Modena per la revisione, e l' Ufficio stesso ne darà immediata comunicazione ai cinque Governi per l' effetto di che negli articoli 20, 21 dell' atto di concessione.

*Articolo 42.*

Quando per qualunque ~~si~~asi avvenimento anche di forza maggiore l' esercizio della Strada rimanga interrotto i Concessionarj dovranno dentro il più breve termine provvedere ai convenienti ripari, e qualora per dato e fatto come per incuria degli stessi Concessionarj l' interruzione dell' esercizio di tutta o parte della Strada durasse un tempo più lungo del necessario all' attuazione delle provvidenze occorrenti, rimarrà proporzionatamente sospesa del pari la prestazione della garanzia. A questo solo effetto è limitata l' intelligenza, ed applicazione dell' art. 13 della Convenzione di Roma e dell' ultimo inciso dell' art. 11.

*Articolo 43.*

Per cinque anni dall' attivazione di tutta la linea i ripari straordinarj della Strada e delle opere accessorie dovranno entrare in conto capitali con restare conseguentemente a carico dei Concessionarj, e senza che possano figurare nel conto dell' esercizio a detrimento della rendita garantita dai cinque Governi.

## PARTE III.

## Disposizioni generali e d'ordine.

## Articolo 44.

I Concessionarj avranno il diritto di procedere per via di espropriazione coatta all'acquisto di qualsivoglia terreno o fabbrica, che sieno necessarj per l'esecuzione della Strada, come per l'erezione di tutti gli stabili necessarj al servizio della medesima, ritenuto nella Società espropriante l'obbligo d'indennizzare pienamente i possessori espropriati e garantirne l'interesse ai termini di giustizia, secondo le leggi e la procedura veglianti nei rispettivi stati e i sistemi quivi praticati in altri casi.

## Articolo 45.

I Concessionarj dovranno anche indennizzare a proprio carico i danni e pregiudizj che derivassero ai proprietarj dei terreni per conseguenze del tracciamento della Strada.

## Articolo 46.

Se dopo il tracciamento sul terreno della Strada ferrata venisse iniziata alcuna nuova fabbrica nello spazio destinato alla Strada e sue dipendenze, ovvero dentro i sei metri a destra ed a sinistra dai limiti

estremi dello spazio medesimo, i Concessionarj dovranno prevenire la Commissione, onde ne sia impedita la continuazione, dovendo essere siffatte fabbriche evitate.

## Articolo 47.

I Concessionari saranno esenti da qualunque imposta ordinaria, straordinaria e speciale sulla Strada, suoi accessorj ed oggetti per l'esercizio della medesima e godranno di libera introduzione franca di dazio e di altre gabelle per tutti i ferramenti, macchine, attrezzi ed oggetti strettamente ed esclusivamente necessarj alla costruzione della Strada, primo armamento ed attivazione completa della medesima.

## Articolo 48.

Gli acquisti e vendite di immobili fatti dalla Società per servizio o per immediata dipendenza della impresa da essa assunta sono esenti da qualunque tassa applicabile ai trapassi di proprietà. Gli atti e contratti a ciò relativi saranno registrati, o come dicesi, interinati col pagamento del *minimum* fra i diritti fissi stabilito dalle leggi dei rispettivi paesi. E in difetto di una disposizione speciale che determini questo *minimum* non soddisferassi per ciascheduno dei sopradetti atti diritto maggiore di Ital. Lire 3.

## Articolo 49.

Tutti gli atti, contratti, quitanze, certificati con-

cernenti le operazioni fatte dalla Società per l'esecuzione ed in virtù della presente concessione saranno esenti da qualunque tassa.

*Articolo 50.*

Nonostante il disposto nei precedenti art. 47 e seguenti i Concessionarj continueranno a pagare l'imposta territoriale dentro però la corrispondente cifra per la quale i terreni e le fabbriche da essi acquistate per la Strada figuravano ai pubblici catasti secondo la precedente loro destinazione. Saranno pure a loro carico tutte le spese occorrenti per le correzioni catastali e vulture da eseguirsi per causa delle nuove divisioni dei fondi operate col taglio della Strada ferrata ed opere accessorie.

*Articolo 51.*

La Società è autorizzata a creare pel bisogno del suo esercizio degli stabilimenti, officine, edifizj, a possedere cave di torbe, ligniti, ad acquistare boschi e foreste, subordinatamente alle leggi generali ed alle discipline degli Stati dove altrettanto trovasi esistente.

*Articolo 52.*

Nei luoghi dove la Strada ferrata dell'Italia centrale dovrà congiungersi con altre Strade ferrate preesistenti sarà cura dei Concessionarj di intendersi coi Concessionarj di quelle pel comune uso.

*Articolo 53.*

I Concessionarj potranno, procurandosi l'approvazione dei Governi, riunire alla impresa della Centrale sia parzialmente, sia in totalità per via di acquisti od in qualunque altro modo, altre strade di ferro attualmente concesse o che potrebbero esserlo in appresso.

*Articolo 54.*

In entrambi i casi previsti dai precedenti due articoli 52 e 53, come anche quando si costruisse un nuovo braccio di Strada ferrata comunicante colla Centrale, si regoleranno dalla Commissione, premesse le opportune pratiche presso il Governo locale e in concorso dei Concessionarj, le discipline per l'uso comune della Strada, stazioni ed accessorj, non meno che le variazioni che occorresse introdurre nelle tariffe della Centrale.

*Articolo 55.*

I Concessionarj affideranno la direzione tecnica della Strada ferrata centrale Italiana ad un Ingegnere in capo, il quale non abbia contemporaneamente a dirigere altre imprese, in guisa che possa essere sempre reperibile a qualunque occorrenza e richiesta della Commissione Internazionale e suo Ufficio permanente.

*Articolo 56.*

I Concessionarj preferiranno di occupare a pari

condizioni nei rispettivi tratti di Strada, tanto nella costruzione quanto nell'esercizio, individui degli stati ai quali questi tratti appartengono, ad eccezione dei primarj impiegati tecnici, dei macchinisti e degli operanti che fossero più degli indigeni atti ad una specialità di lavoro.

*Articolo 57.*

I Concessionarj durante la costruzione restano esonerati dalle spese di mantenimento e di stipendj dell'Ufficio permanente della Commissione internazionale che rimarranno a carico in parti eguali dei Governi interessati.

All'attivazione completa della Strada avrà ciononostante effetto lo stabilito dall'art. 28 della Convenzione di Roma 1 Maggio 1851.

*Articolo 58.*

Nella approvazione dei progetti, nella esecuzione dei lavori e nei loro collaudi, come anche nell'amministrazione ed esercizio della Strada, la Commissione internazionale, il di lei Ufficio permanente e gli Ufficiali ed Ingegneri ad essa adetti eserciteranno ogni più estesa e piena competenza di ispezione e sorveglianza e controllo.

*Articolo 59.*

Se i Concessionarj o loro dipendenti non adem-

piono alcuna delle obbligazioni della presente concessione, la Commissione internazionale è in diritto di prendere le disposizioni richieste nel senso della legge di concessione delle Strade ferrate Austriache 14 Settembre 1854 attualmente in vigore nell'Impero Austriaco, ed al bisogno di ordinare a spese della Società il rimedio di diritto che le parrà il più conveniente.

*Articolo 60.*

Per gli effetti civili della presente concessione i Concessionarj si assoggetteranno alle leggi e discipline vigenti negli Stati Estensi; come per ciò che si riferisce alla esecuzione dell'opera dichiarano di assoggettarsi alle leggi e discipline vigenti nei rispettivi Stati, dove si costruisce la Strada, e di essere trattati a parità dei sudditi degli Stati medesimi senza alcuna distinzione. E tuttociò durante il tempo della concessione.

*Articolo 61.*

Le contestazioni che potrebbero insorgere tra la Società e gli impiegati preposti a vigilare la buona esecuzione delle opere ed il regolare esercizio della Strada, le quali sieno motivate dalla interpretazione ed esecuzione delle condizioni qui contenute, o nei regolamenti che a forma di esse verranno per il seguito dettati dalla Commissione, saranno da questa inappellabilmente decise, considerandole come vertenze meramente amministrative.

*Articolo 62.*

In qualunque questione dell'indole contemplata nel precedente articolo 61 che involva diritto e non rivesta il carattere di meramente amministrativa, la Commissione pronuncerà il suo giudizio, riserbato però alla parte che si creda lesa il ricorso in ultima istanza al supremo Tribunale di Modena che giudicherà secondo le massime della legislazione Estense.

*Articolo 63.*

I Concessionarj decaderanno dalla concessione tanto allora che non incomincino i lavori dentro i termini degli articoli 19 e 20 del presente capitolato, quanto che non abbiano ultimati nei termini stabiliti dall'art. 3 dell'atto di concessione, e provvisti dell'occorrente materiale mobile i rispettivi tronchi di Strada ferrata per modo che possano essere con approvazione della Commissione aperti all'esercizio del Pubblico.

*Articolo 64.*

La Commissione avrà diritto di fare negli ultimi cinque anni precedenti il termine della concessione una prelevazione dei proventi della Strada ferrata per garanzia del ristabilimento in buono stato della medesima e delle sue opere accessorie, nel caso che la Società non corrispondesse a tale suo obbligo.

*Articolo 65.*

Scorso il termine stabilito dalla presente Concessione i Governi entreranno subito in possesso dei terreni, opere d'arte, lavori di terra, piano stradale ed armamenti della Strada non che sue dipendenze immobili, come stazioni, tettoje da carico e scarico, fabbriche nei punti di arrivo e partenza, casette di guardia e sorveglianti, coi loro annessi, macchine fisse ed ogni altro immobile. Gli oggetti mobili, come le locomotive, vagoni, utensili, materiale combustibile, approvisionamenti di ogni sorta verranno consegnati alla Commissione che ne pagherà il prezzo.

Questo o sarà combinato all'amichevole o, volendolo una delle parti, sarà fissato da periti.

*Articolo 66.*

La Società dovrà consegnare la Strada e suoi annessi in buono stato. In caso diverso ricadranno sopra di lei le spese di risarcimento. Nascendo disaccordo in proposito si procederà come all'articolo antecedente. In tal caso le somme da rimborsarsi dai Governi non saranno pagate ai Concessionarj che dopo conosciuta la decisione dei periti e regolate le spese di risarcimento che verranno prelevate su quelle somme.

*Articolo 67.*

I Concessionarj rimarranno proprietarj delle costru-

zioni speciali, cioè forni da calce, fabbriche di macchine ed altri congegni, docks ecc. che avessero stabilito dietro autorizzazione dei Governi, fissando espressamente, che non farebbero parte delle dipendenze della Strada.

Vienna li 17 Marzo 1856.

G. ZUCCHINI m. p.

A. PAULOVICH m. p.

G. MANTELLINI m. p.

DUCA DI GALLIERA m. p.

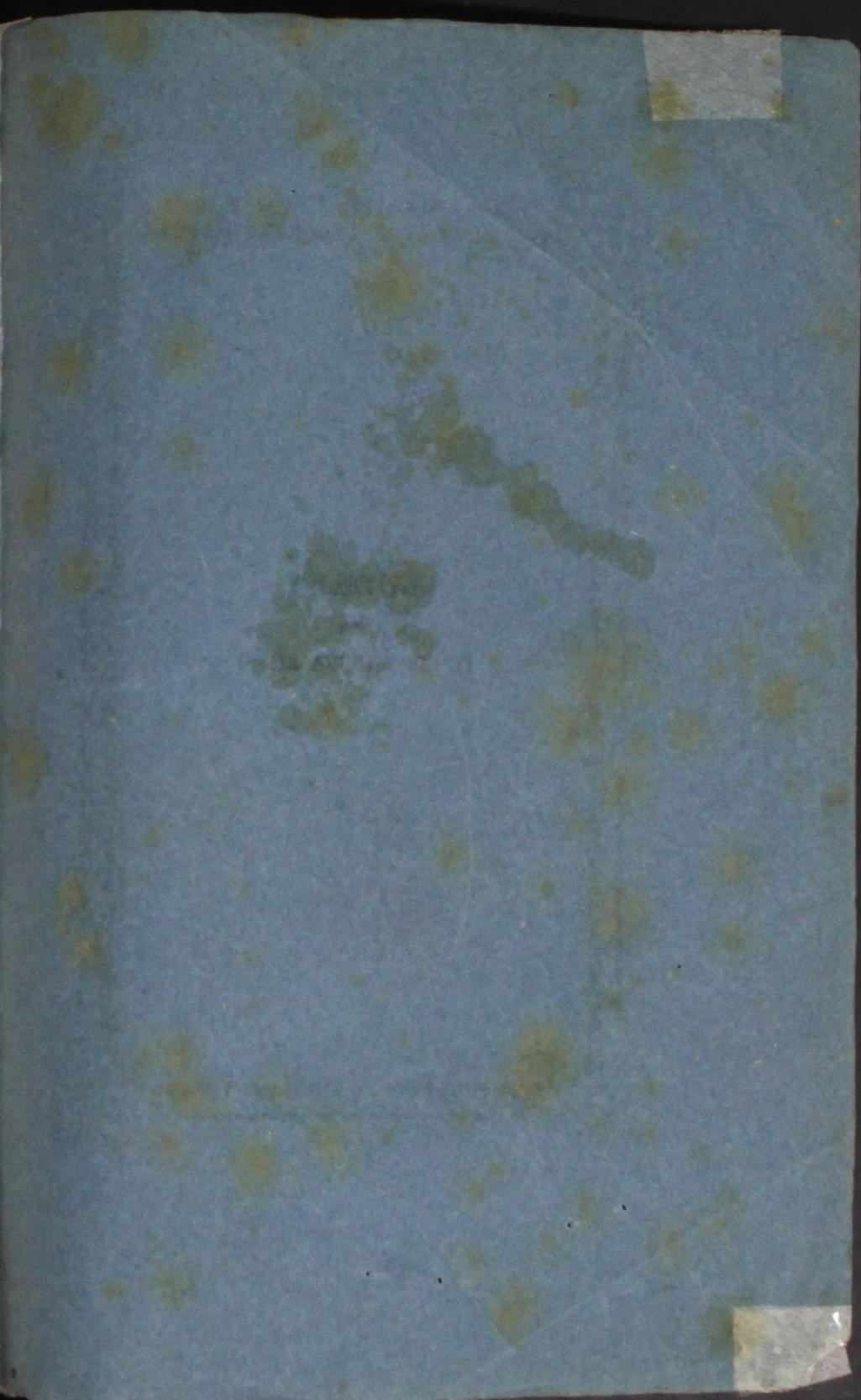
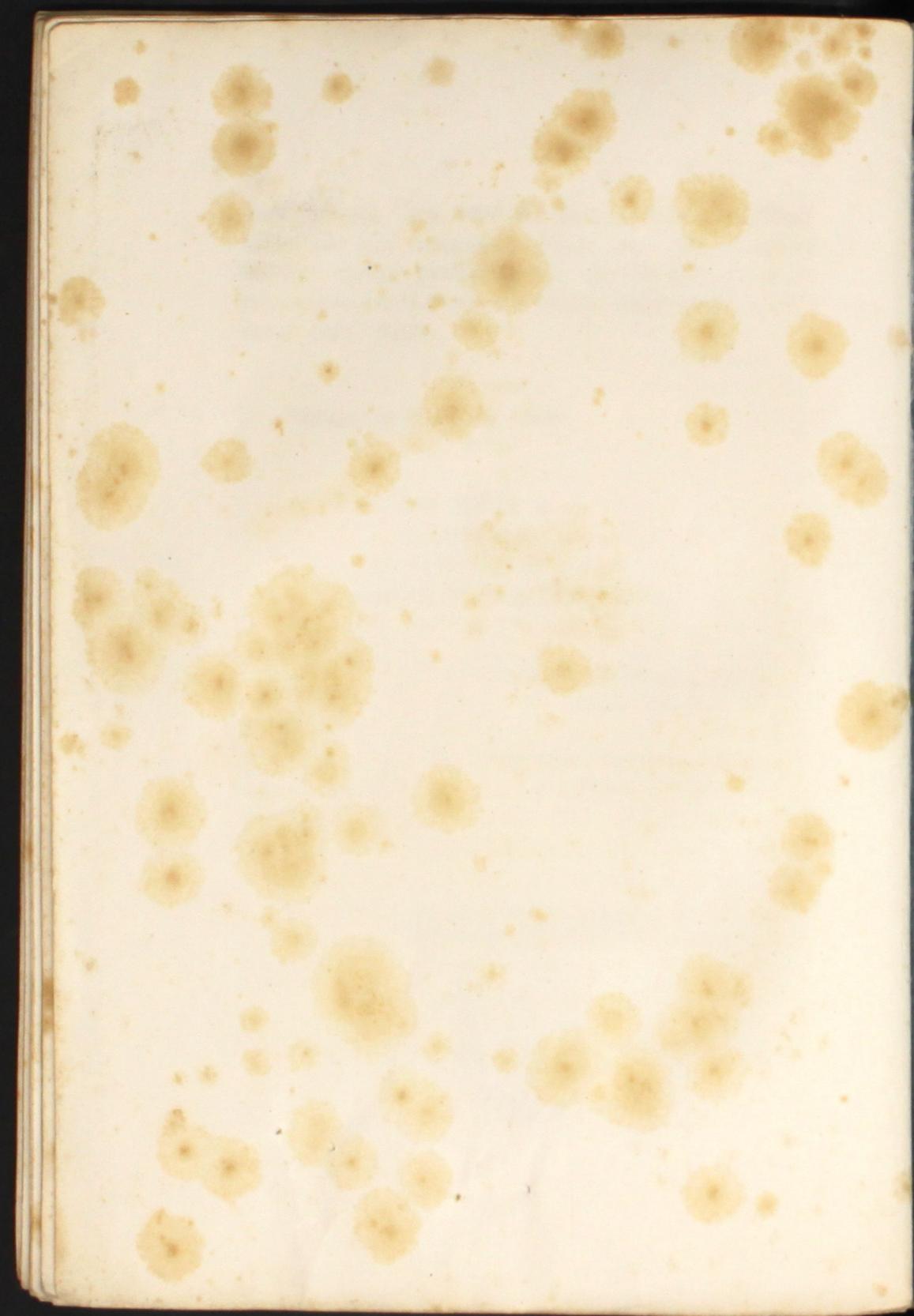
Ing. CARLO BINGLER m. p.,

testimonio alle firme.

GIOVANNI PELLEGRINI m. p.,

testimonio alle firme.





**REGOLAMENTO**

PER LA COMMISSIONE INTERNAZIONALE

**PELLA STRADA FERRATA**

DELL' ITALIA CENTRALE

**TITOLO I.**

## Costituzione della Commissione

**ARTICOLO PRIMO**

La Commissione Internazionale per la Strada Ferrata dell'Italia Centrale è composta di cinque Commissarj, uno per ciascuno degli Stati segnatarij della Convenzione di Roma 1 Maggio 1851. Ha la sua sede in Modena, e decide a maggioranza di voti.

**MODENA**

TIP. DI ANDREA ROSSI

1857

2.

Se uno dei Commissarj fosse impedito, verrà rappresentato da un Supplente eletto dal proprio Governo ed opportunamente accreditato.

3.

La Commissione si riunisce ordinariamente ogni anno il primo di Marzo e il primo di Ottobre; e straordinariamente ogni volta che ne ricorra il bisogno.

4

Nelle adunanze il Commissario rappresentante lo Stato della Chiesa vota il primo con votar quindi i Commissarj degli altri Stati in ordine alfabetico, cioè Austria, Modena, Parma e Toscana.

Lo stesso ordine sarà tenuto nella firma degli Atti della Commissione.

5.

Le Sessioni si tengono giornaliere meno i giorni festivi e salvo che la Commissione non disponga altrimenti. Vi assiste il Segretario che presenta l'elenco degli affari da trattare e ne trascrive a protocollo le deliberazioni. I protocolli saranno sottoscritti in cinque esemplari da tutti i componenti la Commissione.

6.

La Commissione costituisce una Autorità separata da ogni altra Autorità, con essere per suo mezzo che i Governi comunicano colla Società Concessionaria, come la Società Concessionaria comunica coi Governi in tutto ciò che possa in qualche modo riferirsi alla Strada Ferrata.

7.

Agisce sotto gli ordini della Commissione un personale Tecnico, Amministrativo e Contabile d'impiegati che Essa nomina, sottopone a giuramento, sorveglia, e secondo la gravità dei casi sospende e fin anche destituisce.

8.

Il personale di che nell' articolo precedente si compone:

*Per la parte Tecnica:*

d' un Ispettore,  
d' un suo Aggiunto,  
d' un Disegnatore.

*Per la parte Amministrativa:*

d' un Segretario,  
d' un Consulente Legale,  
d' un Protocollista.

d'un Capo Ragioniere.

Vi sono altresì due copisti,  
e due portieri.

9.

La Commissione secondo il bisogno può accrescere il personale dei proprii Impiegati stabili, previa approvazione dei Governi. In caso di lavoro straordinario si serve di Diurnisti che licenzia cessata la straordinarietà del lavoro.

10.

Gli Impiegati fruiscono gli stipendj fissi e gli emolumenti di indennità stabiliti dal ruolo normale approvato dalla Commissione; e in caso di giubilazione o di morte godono di una pensione che si trasmette alla Vedova o ai Figli secondo un Regolamento del pari approvato dalla Commissione.

11.

Fra una Tornata e l'altra della Commissione Internazionale resta incaricato a rappresentarla il suo Ufficio Permanente in Modena. L'Ufficio Permanente è presieduto dal Commissario Estense; si compone del personale stesso della Commissione, ed agisce se-

condo il proprio regolamento e le speciali attribuzioni conferitegli dalla Commissione.

## TITOLO II.

### Attribuzioni della Commissione

12.

La Commissione Internazionale ordina e provvede a tutto quanto attiene alla costruzione, all'esercizio, al mantenimento ed alla amministrazione della Strada Ferrata dell'Italia Centrale; con regularsi nei rapporti dei Governi fra loro con la Convenzione di Roma del primo Maggio 1851, con la Società Concessionaria secondo gli atti passati in Vienna nel 17 Marzo 1856; e nei rapporti col pubblico a forma dei regolamenti che saranno in appresso emanati.

13.

La Società Concessionaria presenta alla approvazione della Commissione Internazionale gli studj ed i progetti dei lavori per la Strada Ferrata nei modi prescritti dall'art. 20, ed in coerenza degli art. 1, 2, 58, del Capitolato. La Commissione delibera su

quegli studj e progetti dopo sentito il parere del suo Ispettore Tecnico.

## 14.

Le deliberazioni della Commissione vengono, Tornata per Tornata, rassegnate ai Governi a mezzo dei rispettivi Commissarj, ed è invocata la suprema Loro approvazione nei casi eccedenti le facoltà ad Essa attribuite dalla Convenzione di Roma, dal Contratto di Concessione e suo Capitolato.

## 15.

Se la Commissione non trovisi adunata e trattisi di indurre per urgenza qualche tenue modificazione richiesta dalla Società nell'atto pratico della esecuzione ai progetti già da Essa Commissione sanzionati; in tal caso l'Ufficio Permanente comunica il parere in proposito emesso dall'Ispettorato Tecnico al Commissario dello Stato nel cui Territorio cade la modificazione proposta per averne il voto. Se la opinione di questi coincida col parere dell'Ispettorato si darà luogo alla esecuzione immediata del modificato lavoro, con darne avviso agli altri Commissarj. Se siavi divergenza saran sentiti gli altri quattro Commissarj, e l'Ufficio Permanente risolverà secondo la maggioranza.

## 16.

Sotto la dipendenza dell'Ispettorato Tecnico agi-

scono uno o più Ingegneri o Sorveglianti locali secondo il bisogno. Questi saranno nominati e stipendiati dalla Commissione sulla proposta del Commissario nel cui Stato si eseguisce il lavoro, e cessata la occorrenza dell'opera loro verranno congedati.

## 17.

I detti Ingegneri o Sorveglianti corrisponderanno direttamente coll'Ispettorato per gli affari tutti che riguardano la costruzione delle opere ad essi affidate. Saranno altresì incaricati di presentare due volte al mese al Commissario dello Stato, ove esercitano il loro ufficio, uno stato sommario della situazione dei lavori in corso colla indicazione del numero e qualità degli operanti, corredato di opportune osservazioni, del quale trasmetteranno il duplicato all'Ispettore Tecnico. Al termine di ogni mese verrà dall'Ispettore trasmesso all'Ufficio Permanente un rapporto generale sulla situazione dei lavori lungo tutta la linea per essere diramato ai singoli Commissarj.

## 18.

Sarà in facoltà d'ogni Commissario di esercitare nel proprio Stato personalmente, o per mezzo di suo Delegato, quella sorveglianza sulla esecuzione dell'opera che reputerà opportuna, e verificandosi il caso che riconosca irregolare la condotta di essa ne darà sollecitamente parte all'Ufficio Permanente affinché

per mezzo dell'Ispettorato Tecnico venga l'inconveniente riparato.

19.

Incombe alla Commissione l'approvare gli allacciamenti delle strade ordinarie a comodo della Ferrara Centrale nei casi e nei limiti già indotti dall'art. 10 del Capitolato previa l'adesione, quando occorra, del Governo locale.

20.

La Commissione decide sempre in via amministrativa le questioni che potessero insorgere colla Società di che negli articoli 61, 62 del Capitolato.

#### Esercizio.

21.

Spetta alla Commissione il rilasciare il formale permesso richiesto per l'attivazione d'uno o più tronchi della Strada Ferrara al transito delle persone e delle merci; fatte le accurate e diligenti ispezioni riservate nell'art. 23 del Capitolato, e per le quali rimaner possa accertato che i tratti compiti presentano la necessaria sicurezza, e sono forniti delle opere accessorie pel rispettivo esercizio.

Spetta pure alla medesima l'approvare in ordine all'articolo 18 del Capitolato il numero e la quantità del materiale mobile; quanto alle macchine locomotive dovendo l'approvazione essere preceduta per ciascuna macchina da formale esperimento da constatarsi per regolare certificato.

22.

La Commissione sorveglia allo stabilimento delle Tariffe onde non siano ecceduti i limiti prefiniti dagli articoli 28 e seguenti del Capitolato: ragguglia le tariffe stesse ai pesi, e alle monete in corso nei diversi stati attraversati dalla linea, e nei congrui casi cura l'applicazione degli articoli 30 e 33 del Capitolato.

23.

D'accordo con la Società la Commissione determina il numero delle corse e gli orari dei treni ordinarj, così per l'intero andamento della Strada, come nei tratti compresi fra le diverse stazioni a mente dell'articolo 26; e regola il comune uso con altre Strade Ferrate messe in comunicazione con la Centrale dietro i concerti e nei modi di che nell'articolo 54 del Capitolato.

24.

In coerenza pure degli articoli 27 e 38 di detto Capitolato la Commissione provvede con apposito Regolamento all'uso, alla pulizia del transito, alla comunicazione della Strada Ferrata e delle sue opere accessorie, e al modo di regolare la celerità delle locomotive; non meno che alle prescrizioni relative ai trasporti tanto di moneta, oggetti preziosi e piccoli pacchi, quanto alle moli di grande peso, e alla esclusione delle materie che presentano qualche pericolo, come sarebbero le facilmente incendiabili; ed infine alle discipline tutte politiche e doganali per le quali è necessario l'approvazione dei rispettivi Governi.

25.

Quanto al personale di servizio la Commissione non ammette in massima per gli impieghi, specialmente pei secondarj, come inservienti, guardie ecc, se non che statisti in ordine all'articolo 56 del Capitolato.

Essa se ne procura l'elenco, e vi esercita la più lata autorità di sorveglianza fino a provocare il licenziamento di quelli che per incapacità, trascuratezza o maniere inurbane non corrispondessero agli obblighi di buon servizio.

## Mantenimento.

26.

La Commissione invigila alla più perfetta conservazione del piano stradale, dei manufatti, dei ponti, dei sopra e sotto passaggi, del materiale mobile e di tutto quanto si riferisce alla strada e suoi accessorj, applicando in quanto occorrer possa l'articolo 25 del Capitolato che vi destina con prelazione le rendite della Strada.

27.

In esecuzione dell'articolo 24 del Capitolato riceve la consegna della Strada e de' suoi accessorj facendone esatta verificaione e dentro l'anno dalla completa sua attivazione, compilandone diligente inventario da firmarsi anche dai componenti il Consiglio d'Amministrazione della Società.

28.

Più particolarmente prima dello spirare del quinquennio, di che nell'articolo 43 del Capitolato, sorveglia a che vengano a carico della Società e in *conto capitale* eseguiti i ripari straordinarj che fossero per occorrere nelle opere della Strada; come negli ultimi cinque anni della Concessione procura che abbia effetto quanto è disposto nell'articolo 64 del Capitolato.

La Commissione denunzia in fine ai Concessionarj i ritardi frapposti a provvedere ai convenienti ripari per le conseguenze previste dall' articolo 42 del Capitolato quanto alla sospensione della garanzia prestata dai Governi.

#### Amministrazione.

30.

La Commissione cura particolarmente l'osservanza:

(a) dell' articolo 9 dell' Atto di Concessione che vuole contraddistinti i titoli rappresentativi il capitale della Centrale da quelli delle Lombardo-Venete; e ne limita la emissione per modo che in interesse e in fondo d'ammortizzazione non giungano in ogni caso mai a superare l'annualità garantita in Italiane Lire 6,500,000 come rendita minima della Strada:

(b) del successivo articolo 19 che a regola del reparto fra i cinque Stati interessati dei disborsi conseguenti alla prestata garanzia impone ai Concessionarj l'obbligo di esibire la più esatta e documentata dimostrazione delle spese incontrate nella costruzione ed armamento dei tratti di strada ricorrenti in ciascuno dei cinque Stati, nonchè del capitale mobile nel suo complesso:

(c) delle disposizioni date all' Ispettorato Tecnico a completamento del suddetto reparto di eseguire la

stima dei lavori che nei diversi stati furono costruiti dalla disciolta società, affinchè l'importo ne sia contemplato nel reparto medesimo.

31

La Commissione richiama pertanto i Concessionarj a dimostrare che i loro titoli di emissione soddisfano alle esigenze dell' articolo 9 suddetto, ed a concertare con Essa il sistema di verificaione della spesa non tanto in rapporto agli articoli citati, che all' articolo 12 dell' atto stesso di concessione, e una volta combinato il sistema ne procura la puntuale osservanza.

32.

La Commissione riceve ed approva i bilanci preventivi e consuntivi delle spese d' esercizio; e in caso di una differenza in meno fra la rendita effettiva della Strada e la garantita ne stabilisce il reparto in base all' articolo 15 della Convenzione di Roma fra i cinque Governi; ai quali ne trasmette immediata comunicazione dentro i termini e per gli effetti previsti dall' articolo 41 del Capitolato, cui si riferisce pure l' articolo 4 Conferenza X. Tornata Undecima.

33.

La Commissione infine compila i bilanci preven-

tivi e consuntivi delle sue spese interne durante la costruzione per gli effetti dell' articolo 57 del capitolato, e dopo che la Strada resti completamente attivata per l' effetto di che nell' articolo 22 della Convenzione di Roma.

*Modena 30 Novembre 1857.*

G. ZUCCHINI m. p.

A. PAULOVICH m. p.

S. FERRARI m. p.

G. MONTECCHINI m. p.

A. MANETTI m. p.

*Il Segretario*

**LUIGI MONTANARI Ing.**