

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 maggio 1883.

UMBERTO

*Registrato alla Corte dei conti addì 22 maggio 1883*

*Reg. 127 Atti del Governo a f. 160. PELLIZZOLI.*

*Luogo del Sigillo. V. Il Guardasigilli G. ZANARDELLI.*

A. MAGLIANI.

N. 1333 (*Serie 3<sup>a</sup>*)

REGIO DECRETO *che approva la concessione della ferrovia da Arezzo a Stia.*

29 aprile 1883

*(Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Regno il 4 giugno 1883, n. 129).*

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della facoltà concessa al governo col l'articolo 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (*serie 3<sup>a</sup>*);

Sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici ed il consiglio di Stato;

Udito il consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretarii di Stato pei lavori pubblici e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Articolo unico.

È approvata la convenzione stipulata il giorno 20 aprile 1883 fra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze per l'amministrazione dello Stato, ed i signori avvocato Tommaso Minucci, avv. Alessandro Cherici ed avv. Eliseo Sarri delegati del consorzio costituito per la ferrovia da Arezzo a Stia per la concessione della costruzione e dello esercizio al consorzio medesimo di una ferrovia a sezione ridotta da Arezzo a Stia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1883.

UMBERTO

*Registrato alla Corte dei conti addì 23 maggio 1883*

*Reg. 127 Atti del Governo a f. 163. PELLIZZOLI.*

*Luogo del Sigillo. V. Il Guardasigilli G. ZANARDELLI.*

A. BACCARINI.

A. MAGLIANI.

## CONVENZIONE

*per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Arezzo a Stia (a sezione ridotta) chilometri 44.687.*

---

Fra le loro eccellenze il comm. Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'amministrazione dello Stato, ed il Consorzio costituito per la ferrovia da Arezzo a Stia, rappresentato dai signori avvocato Tommaso del fu Pietro Paolo Minucci, presidente, avvocato Alessandro del fu Ascanio Cherici e avvocato Eliseo del fu Lorenzo Sarri, delegati, come da estratto del processo verbale dell'assemblea generale di detto Consorzio, in data 2 novembre 1882. Si è convenuto, si conviene e si stipula quanto appresso :

### Art. 1.

Il governo accorda al Consorzio costituito per la ferrovia Arezzo-Stia la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Arezzo a Stia che il Consorzio si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio a pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2<sup>a</sup>) della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3<sup>a</sup>) e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato F, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente con-

venzione e del capitolato relativo ad essa, allegato sotto il numero secondo.

## Art. 2.

Il concorso a carico dello Stato ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2<sup>a</sup>) sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile, a sezione ridotta.

L'ammontare di tale concorso è stabilito colle norme dell'articolo 11 della predetta legge nella somma di lire 2,144,976,00 compreso il materiale mobile sul costo totale di lire 3,574,960 corrispondente a lire 80,000,00 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi della lunghezza di metri 44 687 a sezione ridotta.

Saranno comunicati al governo i contratti d'appalto che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente nei rapporti col governo e coi terzi dello esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale o lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea ai termini dell'articolo 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2<sup>a</sup>) si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della provincia ed enti interessati coi criteri dell'articolo 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa a sezione ridotta e relativo materiale mobile e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto del costo totale di lire 3 574.960,00 sarà ragguagliatamente detratta da concorso

governativo come sopra fissato, de ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il concessionario stabilisse dei contratti a *forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti coi criteri dell'articolo 11 della legge predetta sull'ammontare della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di lire 2,144,976 come sopra stabilito, rimanendo sempre fermo il diritto del governo d'invigilare i lavori e di accertare in qualunque tempo e luogo le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea, e di stabilire lo ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questi risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di lire 3,574,960 come sopra fissata per la esecuzione della linea a sezione ridotta, compreso il materiale mobile, secondo il tipo n. 4 delle ferrovie economiche.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in sette anni a decorrere dal 1892 perchè così d'accordo convenuto, ed in 7 rate annue senza interessi nella seguente misura:

Nell'anno	1892	L.	144.976,00
»	1893	»	300.000,00
»	1894	»	300.000,00
»	1895	»	300.000,00
»	1896	»	300.000,00
»	1897	»	300.000,00
»	1898	»	500.000,00

Sono L. 2.144.976,00

Art. 3.

Resta in facoltà del Consorzio di eseguire la ferrovia

a larghezza ordinaria, a condizione che il concorso dello Stato nella spesa, non sia maggiore di quello fissato nell'articolo precedente per la linea a sezione ridotta, ed il relativo progetto sia approvato dal ministero dei lavori pubblici.

Art. 4.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto reale.

Fatta a Roma quest'oggi venti del mese di aprile dell'anno milleottocento ottantatre.

Il Ministro dei Lavori Pubblici  
A. BACCARINI.

Il Ministro delle Finanze, *interim* del Tesoro  
A. MAGLIANI.

*I Rappresentanti del Consorzio*

Avvocato TOMMASO MINUCCI N. N. — Avv. ELISEO SARRI N. N. — Avv. ALESSANDRO CHERICI N. N. — Gianatti Gio. Vincenzo, testimone — Zugaro Raffaele, testimone.

Quest'atto consta di numero due fogli di carta bollata scritti di mano e carattere del signor Zugaro Raffaele ufficiale d'ordine presso questo ministero sopra facciate otto questa esclusa e contiene numero due inserzioni per foglietti diciotto scritti sopra facciate trentaquattro.

In fede

M. FRIGERI, capo sezione.

## ESTRATTO DEL PROCESSO VERBALE

dell'assemblea generale del Consorzio per la Ferrovia  
Arezzo-Stia del 2 novembre 1882.

*Omissis.*

Considerando che il Consorzio non appena riunitosi regolarmente colla sua prima deliberazione del 9 ottobre 1881 stabilì che la linea dovesse essere costruita a sezione ordinaria (3° tipo) e con la successiva deliberazione del 23 del mese stesso, confermando questo concetto, scelse per l'esecuzione il progetto dell'ing. Giovanni Negri in base al quale ordinò al suo presidente di far l'opportuna domanda di Concessione.

Considerando che una tale domanda fu riconosciuta ammissibile dal Consiglio Superiore delle Ferrovie col suo voto 15 luglio p. p. che fu adottato dal ministero dei lavori pubblici, ma sorse contestazione sulla misura del concorso governativo, avendo quel Consesso opinato che la linea Arezzo-Stia non avesse i requisiti d'una linea principale e dovesse quindi il governo concorrere nella spesa che sarebbe occorsa per la costruzione d'una linea a sezione ridotta, anche quando il Consorzio avesse avuto intendimento di costruirla a sezione ordinaria.

Considerando che al seguito di questo voto, confermato da quello successivo del 5 agosto, il ministero con le sue ufficiali del 18 luglio e 5 agosto ultimi invitò il Consorzio a deliberare se accettava incondizionatamente il sussidio offerto in ragione di L. 80,000 al chilometro.

Considerando che in questo stato di cose non possa dubitarsi delle necessità di accettare il concorso gover-

nativo nella misura proposta e solo possa esaminarsi se convenga insistere nel domandare la concessione per una linea a sezione ordinaria o piuttosto deliberare di costruirla a sezione ridotta.

Considerando che le ragioni, le quali persuasero il Consorzio a deliberare che la linea fosse costruita a sezione normale, fra le quali primeggia il desiderio in mille modi espresso dalle popolazioni dell'Agro Aretino e del Casentino, sussistono nella loro integrità nè perdono importanza di fronte all'aumento di spesa che verrà a gravare il Consorzio.

Considerando d'altra parte che il Consorzio aveva già predisposti i mezzi per questa impresa in modo che possa oggi sopportare anche il maggior onere che dallo scemato concorso governativo potrà derivargli.

### *Delibera*

Di accettare incondizionatamente il concorso offerto dal ministero dei lavori pubblici per la costruzione della linea Arezzo-Stia in ragione di 6<sub>10</sub> sul prezzo di L. 80,000 al chilometro.

Di mantenere ferma la domanda di concessione per una linea a sezione ordinaria (3° tipo) obbligandosi a sopportare ogni differenza della spesa occorrente oltre il sussidio governativo.

D'incaricare la presidenza di far le maggiori possibili premure per sollecitare il decreto di concessione.

Di delegare fin d'ora una commissione di tre membri per stipulare il regolare contratto col ministero dei lavori pubblici e con quello del tesoro per l'esecuzione della domandata concessione con tutte le facoltà a ciò occorrenti senza eccezione alcuna.

Passando poi alla nomina di questa commissione e fatto lo spoglio delle schede risultarono eletti a farne parte i delegati: avvocato Tommaso Minucci, avv. Alessandro Cherici e Eliseo Sarri.

Il Segretario  
ENRICO PARRINI

Il Presidente  
TOMMASO MINUCCI

Per copia conforme all'originale

Il Presidente  
TOMMASO MINUCCI.

Si certifica da me sottoscritto notaro della verità della firma qui sopra posta dal sig. avv. Tommaso Minucci a me cognito.

Roma, diciotto aprile 1883.

Dottor FELICIANO DE LUCA, Notaro.

## CAPITOLATO

*per la concessione della costruzione e dell'esercizio di  
una strada ferrata da Arezzo a Stia.*

## TITOLO I.

SOGGETTO DELLA CONCESSIONE.

## Art. 1.

*Indicazione della strada ferrata che forma oggetto  
della concessione.*

Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Arezzo a Stia secondo il tracciato stabilito nel progetto di massima redatto dall'ingegnere Negri in data 9 dicembre 1881 ed approvato dal consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 17 dicembre 1881, n. 2850, salvo l'approvazione del ministero dei lavori pubblici del progetto esecutivo tanto se la linea è costruita a sezione ridotta quanto nel caso che il concessionario faccia uso della facoltà accordatagli coll'art. 3 della convenzione per la costruzione della linea a sezione ordinaria.

## Art. 2.

*Termini per l'ultimazione dei lavori.*

Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di sei anni decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

### Art. 3.

#### *Decadenza della concessione.*

Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario si intenderà decaduto dalla concessione e non potrà più ottenerne una seconda.

## PROGETTI E CONDIZIONI DI ESEGUIMENTO.

### Art. 4.

#### *Tipo da adottarsi.*

Nella costruzione della linea a sezione ridotta sarà adottato il tipo 4.° delle ferrovie economiche.

### Art. 5.

#### *Progetto definitivo.*

Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea anche per tronchi.

Una copia del progetto, dopo seguita l'approvazione, verrà depositata a corredo degli archivi del ministero dei lavori pubblici.

## Art. 6.

*Stagni e paludi.*

Nella esecuzione dei lavori della linea sono assolutamente proibiti gli scavi atti a cagionare ristagni d'acqua od impaludamento lungo la ferrovia.

## Art. 7.

*Traversate a livello.*

L'incrociamiento delle vie ordinarie con la strada ferrata dovrà eseguirsi sotto un angolo che non sia minore di  $45^{\circ}$  a meno che, per circostanze eccezionali, il prefetto, sentito l'ufficio del Genio Civile, non riconosca la necessità di ammettere un angolo più piccolo.

I cancelli e le barriere di cui dovranno essere munite le traversate a livello da ambo i lati della strada ferrata, nei luoghi pericolosi, saranno distanti almeno metri 3,50 dalla rotaia più vicina.

Dette chiusure dovranno lasciare la larghezza libera di varco, misurata a squadra della strada attraversata, dai quattro ai sei metri, secondo la maggiore o minore importanza della strada medesima.

Questa larghezza di varco nelle strade vicinali o private ed in quelle non carreggiabili sarà da metri 2 a metri quattro.

Sono ammesse le barriere da chiudersi a distanza, e per le strade mulattiere e pei sentieri le barriere fisse limitando la custodia ai passaggi più frequentati.

In tutte le traversate a livello ambo le rotaie saranno munite di controrotaie di ferro la lunghezza delle

quali dovrà eccedere di circa metri 1,50 la larghezza libera del varco determinato con le norme precedenti.

Si darà accesso a queste traversate a livello mediante rampe in salita od in discesa, aventi l'inclinazione più o meno dolce secondo l'importanza delle esistenti strade e previi i necessari accordi con le amministrazioni interessate e la relativa autorizzazione nei termini di legge.

Dette rampe dovranno sempre raggiungere la strada ferrata mediante un conveniente tratto orizzontale da ambo le parti.

La inclinazione delle rampe non potrà superare il 5 per cento, tranne nei casi eccezionali con autorizzazione dell'autorità competente.

Saranno poi coperte da acciuci materiali in conformità dei tronchi continuativi delle strade medesime.

#### Art. 8.

##### *Chiusura della strada.*

La ferrovia sarà isolata con siepe viva o con altro sistema di chiusura lungo tutto il percorso.

#### Art. 9.

##### *Stazioni e stabilimenti accessori.*

Le stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: Arezzo, Giovi, Subbiano, Santa Mama, Rassina, Bibbiena, Poppi, Porrena, Pratovecchio, Stia.

Il ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal ministero salvo le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli aghi degli scambi dei binari secondari, saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine, cave ecc. cogli opportuni binari di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle stazioni avrà una pendenza non superiore al 3 per mille.

## TITOLO II.

### STIPULAZIONI DIVERSE.

#### Art. 10.

##### *Durata della concessione.*

La concessione della strada ferrata che forma oggetto del capitolato presente è fatta per anni 90 a decorrere dalla data del decreto reale di approvazione della concessione medesima.

#### Art. 11.

##### *Tassa di registro.*

Saranno registrati col solo pagamento del diritto fisso di lire *una*

a) l'atto di concessione fatto dal governo;

b) l'atto con cui fosse dal concessionario allogata la costruzione e l'esercizio della linea;

c) il contratto con cui il Consorzio stipulasse un mutuo nel solo scopo della costruzione della ferrovia concessa;

d) gli atti relativi alle espropriazioni dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione della ferrovia concessa saranno soggetti alla tassa fissa di lire una per ogni proprietà.

#### Art. 12.

##### *Conservazione dei monumenti e proprietà degli oggetti d'arte trovati nelle escavazioni.*

I monumenti che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori della ferrovia non saranno menomamente danneggiati.

Il concessionario dovrà dare avviso al governo per mezzo del prefetto della provincia, il quale provvederà sollecitamente perchè siano trasportati, onde non impedire la continuazione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e per tutti gli oggetti antichi in genere si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

#### Art. 13.

##### *Spese di sorveglianza per la costruzione e per l'esercizio.*

Dalla data del decreto reale che approverà la presente concessione, sino al termine della concessione medesima, sarà pagata dal concessionario annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire venti per chilometro di linea di strada ferrata, in corrispettivo delle spese so-

stenute dal governo per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio.

Art. 14.

*Convogli ed orari.*

Il governo si riserva il diritto di prescrivere gli orari ed il numero dei treni sino a tre al giorno in andata e ritorno. All'infuori di questi aggiungerà il concessionario quei treni e fisserà quegli orari che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al prefetto della provincia.

Gli orari dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 15.

*Tariffe per trasporti.*

Pei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci dovrà il concessionario presentare al ministero dei lavori pubblici i prezzi delle tariffe da considerarsi come massimi agli effetti dell'articolo 272 della legge 20 marzo 1865, allegato F, sui lavori pubblici.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del governo e dei generi di privativa demaniali si applicherà la tariffa speciale in vigore per la rete delle strade ferrate Romane.

Art. 16.

*Trasporto gratuito dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza dell'esercizio.*

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare la gestione

del concessionario verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

A tale effetto il concessionario riceverà dal ministero dei lavori pubblici apposita richiesta di biglietti di libera circolazione, permanente o temporanea, su tutte o su alcune parti della ferrovia concessa, o di biglietti per una determinata corsa, nella quale richiesta sarà indicata la classe della vettura di cui il funzionario potrà valersi.

#### Art. 17.

##### *Servizio di posta.*

Il servizio di posta per tutte le lettere a pei dispacci del governo, nonchè pei pacchi postali da una estremità all'altra della linea di strada ferrata concessa o da punto a punto della medesima sarà fatto gratuitamente dal concessionario.

L'amministrazione delle poste potrà richiedere al concessionario che i capi-convoglio ricevono essi i pacchi di lettere e i dispacci nonchè i pacchi postali per consegnarli ai capi delle diverse stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna agli agenti o delegati dell'amministrazione delle poste incaricati di riceverli alle stazioni medesime.

#### Art. 18.

##### *Trasporto della corrispondenza di servizio.*

Il concessionario potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'amministrazione e l'esercizio della linea stessa.

## Art. 19.

*Stabilimento delle linee telegrafiche.*

Il governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la strada ferrata concessa, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali di quella costrutta dal concessionario.

Le linee telegrafiche destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata saranno sorvegliate e mantenute dal concessionario.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche fili pel servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curate dall'amministrazione dei telegrafi dello Stato, ed il concessionario corrisponderà all'amministrazione medesima, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di lire otto al chilometro pel primo filo ed altre lire cinque per ogni altro filo ad uso della società. Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni, che attraversano le gallerie, ed il prezzo di essi coi relativi arpioni non che le spese di mano d'opera, saranno pagate a piè di lista.

Gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche compatibilmente al loro servizio e sarà obbligo dei medesimi di denunziare alla prossima stazione telegrafica od all'autorità più vicina competente i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo la strada ferrata concessa.

## Art. 20.

*Telegrammi di servizio.*

Il concessionario non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici fuorchè quelli relativi al servizio della sua strada e sarà perciò sottoposto alla sorveglianza governativa.

## Art. 21.

*Telegrammi del governo e dei privati.*

Dietro richiesta del governo il concessionario dovrà anche assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui sarà possibile, e compatibilmente coi mezzi di cui dispone. Questo servizio sarà fatto a norma dei regolamenti dell'amministrazione dello Stato e delle istruzioni che verranno date dalla direzione generale dei telegrafi.

In compenso di detto servizio il concessionario riterrà per sè il 10 per cento delle tasse interne dei telegrammi privati, scambiati fra suoi uffici posti in località dove esistono pure uffici telegrafici governativi, senza distinzione di orario, oppure spediti all'estero o ad altre amministrazioni dai suoi uffici posti in località dove esistono uffici del governo, anche senza distinzione di orario.

Esso riterrà il 50 per cento delle tasse interne dei telegrammi privati spediti dai suoi uffici posti in località fornite di uffici del governo, senza distinzione di orario e diretti a località non provvedute di uffici governativi.

Riterrà il 90 per cento delle tasse dei telegrammi privati interni scambiati fra suoi uffici, posti in località

sprovvedute di uffici governativi oppure spediti dai suoi uffici posti in località non fornite di uffici del governo e diretti a località provvedute di uffici del governo, o all'estero o ad altre amministrazioni.

Sarà tenuto a versare nelle casse dello Stato, oltre al rimanente delle tasse interne, di cui agli alinea 2°, 3° e 4°, del presente articolo, anche l'ammontare intero delle tasse dei telegrammi di Stato accettati nei suoi uffici per l'interno e per l'estero, e l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati spediti all'estero.

#### Art. 22.

##### *Tronchi e stazioni comuni.*

Il concessionario sarà tenuto di concedere al governo ed a società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed in caso di dissenso stabilite da arbitri.

#### Art. 23.

##### *Questioni.*

Tutte le questioni d'indole tecnica ed amministrativa, che potranno insorgere in dipendenza della concessione saranno decise dal ministero dei lavori pubblici, sentito il parere del consiglio dei lavori pubblici ed occorrendo, anche quello del consiglio di Stato. Le altre questioni puramente civili saranno deferite al giudizio dei tribunali ordinari.

Però, verificandosi il caso di applicare gli articoli 252, 270 e 284 della legge 20 marzo 1865, allegato F, sui lavori pubblici, l'atto di compromesso stabilirà il procedimento ed i termini che dovranno osservarsi dagli arbitri.

#### Art. 24.

##### *Decadenza della concessione per mancato compimento dei lavori.*

Pel caso preveduto dall'articolo 254 della detta legge e quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, il concessionario sarà definitivamente decaduto da tutti i diritti della concessione, e le porzioni di strada già eseguite che si trovassero in esercizio cadranno immediatamente in proprietà dello Stato, il quale sarà libero di conservarle o di abbandonarle come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti, ed il concessionario non potrà pretendere alcun corrispettivo o prezzo per le opere già eseguite; e rispetto alle provviste sarà in facoltà dello Stato di acquistarle dietro stima fatta indipendentemente dalla loro destinazione o di lasciarle a disposizione del concessionario.

#### Art. 25.

##### *Riscatto della concessione.*

Il governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, semprechè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario e mediante il pagamento di un capitale uguale alla quota da esso conces-

sionario versata per la costruzione e per la provvista del materiale mobile.

Art. 26.

*Scelta degli impiegati pel servizio non tecnico.*

Pel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari e volontari congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e la età conveniente al disimpegno dei servizi cui potranno venir chiamati.

Art. 27.

*Trasporto dei membri del Parlamento.*

Il concessionario è obbligato a trasportare gratuitamente sulla propria linea i membri dei due rami del Parlamento.

Art. 28.

*Risoluzione delle questioni in via amministrativa.*

Al prefetto della provincia spetterà di regolare le questioni col concessionario.

In caso di dissenso la decisione della questione sarà devoluta al ministero.

Art. 29.

Il concessionario dovrà uniformarsi a tutte le disposizioni approvate dal governo pel servizio cumulativo ed interno delle altre ferrovie di proprietà dello Stato o dal medesimo sovvenzionate.

## Art. 30.

Il materiale d'armamento, in quanto sia possibile, il materiale mobile ed altro accessorio per l'esercizio saranno provveduti nel Regno.

Il Ministro dei Lavori Pubblici  
A. BACCARINI

Il Ministro delle Finanze, *interim* del Tesoro  
A. MAGLIANI.

*I Rappresentanti del Consorzio*

Avvocato TOMMASO MINUCCI N. N. — Avv. ELISEO SARRI N. N. — Avvocato ALESSANDRO GHERICI N. N. — Gianatti Gio. Vincenzo, testimone — Zugaro Raffaele, testimone.

Il capo sezione M. FRIGERI.