CHE APPROVA LE CONVENZIONI PEL RISCATTO DELLE FERROVIE VICENZA-THIENE-SCHIO, VICENZA-TREVISO PADOVA-BASSANO-PISA-COLLE SALVETTI, TUORO-CHIUSI

Art. 1 (Convenzione Pisa Collesalvetti)

Convenzione pel riscatto della strada ferrata da Pisa a Collesalvetti.

L'anno milleottocentottantuno, il giorno sedici novembre, in Roma, ed in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici;

Premesso:

Che mediante convenzione del 19 giugno 1871, approvata con Regio decreto del 20 giugno detto anno, n. 306 (Serie 2ª), fu concessa alla provincia di Pisa per novant'anni la costruzione e l'esercizio di un tronco di strada ferrata da Pisa a Collesalvetti, sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche e senza alcun sussidio o garanzia di sorta da parte dello Stato;

Che all'articolo 17 della convenzione predetta il Governo si riservava la facolta' di riscattare in ogni epoca la strada in discorso dando i compensi stabiliti dalla legge;

Che nell'articolo 284 della legge 20 marzo 1865, allegato F, sui lavori pubblici, nei casi di riscatto di ferrovia dopo scaduti 30 anni dalla loro apertura all'esercizio sono stabiliti tali compensi in una annualita' eguale alla terza parte della somma dei prodotti netti ottenuti dalla ferrovia nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti al diffidamento di un anno da darsi al concessionario, che diedero il prodotto maggiore;

Che mediante convenzione 11 ottobre 1871 tra la provincia di Pisa e l'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, questa, nello intendimento di esercitare il diritto di preferenza alla medesima riservato, di costruire, cioe', a patti uguali la linea Pisa-Collesalvetti, dichiaro' che nelle condizioni d'allora non le conveniva di assumerne la costruzione, e ne lascio' la cura e la spesa alla provincia suddetta, riservandosi il diritto di riscattare la linea entro quindici anni, rimborsando il capitale impiegato nella costruzione, piu' il premio del 10 % (dieci per cento) sul capitale di prima costruzione, e si obbligo' ad assumerne l'esercizio con materiale mobile di sua proprieta' e mediante il corrispettivo per le spese di esercizio in lire 8000 (lire ottomila) per chilometro, oltre alla partecipazione del 20 % (venti per cento) all'anno sull'introito netto;

Che nei rapporti tra il Governo e l'Amministrazione delle Ferrovie Romane la convenzione accennata doveva riportare l'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici;

Che in pendenza della lite mossa dalla provincia di Pisa contro l'Amministrazione delle Ferrovie Romane al fine che le fosse assegnato un termine a far constare dell'approvazione Ministeriale della precitata convenzione, fu fra le dette parti stipulata, sotto la data del 30 giugno 1874, una convenzione provvisoria, colla quale, riservati i diritti rispettivi, la Societa' si obbligo' ad intraprendere l'esercizio della ferrovia, a percepire e ritenere provvisoriamente i proventi di ogni maniera, salvo a tenerne conto nella liquidazione d'interessi dopo il lodo degli arbitri, e le sentenze dei Tribunali, con obbligo alla provincia di garantire un prodotto minimo di lire 8000 (lire ottomila) per chilometro;

Che dietro questo accordo la linea fa aperta allo esercizio il 1º aprile 1874;

Che con citazione 20 aprile 1875 avendo la provincia di Pisa istituito un nuovo giudizio contro l'Amministrazione delle Ferrovie Romane per essere sciolta da ogni impegno riguardo all'esercizio, la domanda della provincia fu respinta in prima ed in seconda istanza, rinviando le parti a provvedersi davanti agli arbitri;

Che nella tornata del 24 novembre 1879 la Camera dei deputati riconoscendo la convenienza di addivenire al riscatto dei tronchi ferroviari Tuoro-Chiusi e Pisa-Collesalvetti, invitava il Governo a fare le opportune pratiche colle Amministrazioni provinciali interessate;

Che invitata la Deputazione provinciale di Pisa a presentare le sue proposte in proposito, questa sosteneva che al riscatto della linea non potesse essere applicato l'articolo 284 della legge sulle opere pubbliche, perche' il prodotto di detta linea non poteva aver raggiunto il suo limite normale, e proponeva che il riscatto fosse fatto mediante rimborso del capitale da essa impiegato ed esposto nella somma di lire 3,085,000 (tremilioni ottantacinquemila);

Che essendo troppo esplicite le disposizioni dell'articolo 17 dell'atto di concessione circa al riscatto, non poteva nascere alcun dubbio circa la sua applicazione, qualunque sia l'epoca in cui il riscatto avvenga;

Che esclusa pertanto la proposta della provincia che il riscatto debba farsi in base al costo di costruzione, ed avuto riguardo che si procederebbe al riscatto medesimo dietro una deliberazione parlamentare ed in circostanze affatto eccezionali, conveniva trovare un termine di transazione che conciliasse l'applicazione del patto contrattuale coi principii di giustizia e di equita';

Che con questi criteri si e' riconosciuto che il riscatto potrebbe stabilirsi in base ad una somma di prodotto netto presumibile da fissarsi d'accordo colla provincia, tenuto conto del progressivo aumento dei prodotti netti negli anni decorsi e delle cause che possono influire ad aumentarli od a diminuirli in un periodo di tempo che non dovrebbe superare i quindici anni dall'apertura della linea, ritenendosi appunto che in questo periodo il traffico della ferrovia possa aver raggiunto il suo normale sviluppo;

Che fatti su queste basi i calcoli opportuni, si e' avuto per risultato che l'annualita' da

corrispondersi alla provincia concessionaria per corrispettivo del riscatto e per tutto il tempo che rimarra' ancora a trascorrere fino alla estinzione del suo privilegio, cioe' dal 1º gennaio 1882 fino al termine della concessione (20 giugno 1961) e' di lire 119,175 (lire centodiciannovemila centosettantacinque), escluso ogni altro compenso, non dovendosi far luogo al pagamento di oggetti mobili e di provviste, perche' appartenenti all'Amministrazione delle Ferrovie Romane;

Che ai termini dell'articolo 284 della predetta legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, la suddetta annualita' potra' essere, a scelta del concessionario, convertita in un capitale corrispondente all'annualita' stessa, col ragguaglio al 5 per cento, da pagarsi all'atto del riscatto;

Che avendo la provincia di Pisa accettata l'annualita' suddetta e la sua conversione in capitale, il corrispettivo del riscatto e' rappresentato dal capitale medesimo, pagabile nei modi e nel tempo indicati nel presente contratto;

Che mediante apposita convenzione stipulata tra l'Amministrazione delle Ferrovie Romane e la provincia di Pisa, furono liquidati i conti della gestione da essa tenuta per l'esercizio della linea di cui si tratta, non che transatte e definite tutte le questioni pendenti fra le parti suddette in ordine all'esercizio medesimo riferito al 31 dicembre 1881;

Tutto cio' premesso:

Fra le LL. EE. il commendatore Alfredo Baccarini Ministro dei Lavori Pubblici ed il commendatore Agostino Magliani, ministro delle Finanze, interim del Tesoro, rappresentanti l'amministrazione dello Stato, e la provincia di Pisa, rappresentata dai signori deputati provinciali cavaliere Francesco Orsini, cavaliere ufficiale avvocato Tommaso Simonelli, ed avvocato Paolo Serafini, come da mandato della Deputazione provinciale di Pisa espresso colla deliberazione in data 21 ottobre ultimo scorso qui per copia unita,

Si e' convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La provincia di Pisa a mezzo dei suoi legittimi rappresentanti sopraindicati cede e trasferisce al Regio Governo la proprieta' libera da qualunque passivita' e debito ed il possesso della ferrovia da Pisa a Collesalvetti coi relativi accessori con tutti i diritti a quella proprieta' e possesso inerenti e colle opere e lavori eseguiti o in corso di esecuzione, materiali d'armamento, case cantoniere, linee telegrafiche, documenti di progetto e di contabilita' relativi alla costruzione della linea ceduta, nulla insomma eccettuato di quanto relativamente alla linea stessa e' di spettanza e proprieta' della provincia medesima.

Questa cessione s'intendera' avere effetto dal 1° gennaio 1882, restando da questa stessa data di pien diritto sciolta e risoluta la concessione della linea predetta approvata con R. decreto del 20 giugno 1871.

Versione in vigore dal 9 agosto 1882, non più in vigore dal 16 dicembre 2009 · versione 0

RIFERIMENTI NORMATIVI

Atto	Che approva le convenzioni pel riscatto delle ferrovie Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Treviso Padova-Bassano-Pisa-Colle Salvetti, Tuoro-Chiusi
Estremi	Legge 25 giugno 1882, n. 871
Partizione	Convenzione Pisa Collesalvetti
Pubblicazione	Gazzetta Ufficiale del 25 luglio 1882

Fonte del testo: dati aperti ufficiali, licenza CC BY 4.0
Fonti e licenze su iuspedia.it/fonti-e-metodologia. Il testo non ha carattere di ufficialità: fa fede quello pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Documento generato da Iuspedia.it il 25 novembre 2026
https://www.iuspedia.it/che-approva-le-convenzioni-pel-riscatto-delle-ferrovie-vicenza-thiene/convenzione-pisa-collesalvetti-art-1/versione/0

Inquadra il QR code per aprire la pagina su Iuspedia.it