

nr. 6369

OGGETTO

Milano, li 21. X. 1913.  
Via Andegari, 14.

Illmo Sig. prof. Alberto Beneduce  
Istituto Nazionale delle Assicurazioni.

Roma

Risposta al N. ....

B. Nella risposta si prega di indicare il numero e la data della presente.

legati N. ....

Ho spedito oggi, a nome della nostra Società, al fontigiglio d'amministrazione dell'Istituto la lettera di cui Le accludo copia. Voggo - La prego - prenderla in benevolo ed attento esame e se - come spero e, più, ritengo - Ella vi trovi quella garanzia che l'Istituto giustamente desidera, in attesa che la questione sia risolta definitivamente, in via di massima, come non può non essere per aiutarci col Suo autorevole parere ad uscire da un ginepraio in cui senza colpa ci troviamo che minaccia veramente le sorti della nostra Società. Noi ci troviamo oggi con una cartione di 75 mila lire impegnati a dover eseguire, e a avere iniziati dei lavori, per i quali all'ultimo momento ci vengono a mancare i  $\frac{3}{4}$  dei fondi.

Non aggiungo parola. Ma aspetto con confido in dei e ne suoi egregi colleghi

Con tutta cordialità

Devoto Suo  
Vittorio Ferrarini



SOCIETÀ ANONIMA

FERROVIE E TRAMVIE PADANE

Sede in MILANO

Milano, li 20/10/913  
Via Andegari, 14.

3

Capitale L. 2.200.000 interamente versato

N. 6532

Onorevole Consiglio di Amministrazione  
dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni

OGGETTO

R O M A  
=====

Codesto Onorevole Consiglio, accogliendo la proposta avanzata da questa Società, deliberava, or sono molti mesi, di assumere l'acquisto dei sussidi di costruzione afferenti alla linea ferroviaria Rimini-Mercatino, e ce ne dava comunicazione, rendendoci possibile così l'avviare e il concludere pratiche con la Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde per la sovvenzione dei capitali in corso di costruzione. Alla conclusione delle due operazioni mancando soltanto la materiale stipulazione dei due compromessi, che, anche dalle cortesi comunicazioni di codesto On. Direzione Generale, apparivano imminenti già nel mese di agosto, questa Società iniziava i lavori, assumendo di conseguenza impegni materiali di pagamento a scadenze determinate.

Improvvisamente, sul finire dello scorso agosto, é sorta e fu posta innanzi da codesto On. Istituto, una difficoltà, che sino a quel momento non era stata da alcuno prevista e ad eliminare la quale vani sono stati gli sforzi si-

Risposta al N.

B. Nella risposta si prega di indicare il numero e la data della presente.

Allegati N.



Corporate Heritage  
& Historical Archive

Capitale L. 2.200.000 interamente versato

Foglio N) 2

92.....

OGGETTO

nora fatti sia presso codesto Istituto, sia presso i Ministeri interessati.

Scadeva frattanto il termine (30 settembre) fissato da questa Società dalla Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde per la produzione del compromesso che avrebbe dovuto essere stipulato con codesto On. Istituto, e il Comitato Esecutivo di detta Cassa dichiarava decaduto l'impegno da essa assunto; soltanto dopo nostre vive ed insistenti preghiere il detto Comitato acconsentiva a darci affidamento che avrebbe ripresa in esame la nostra domanda, se, con sollecitudine, avessimo presentato il documento richiestoci, come base del contratto a stipularsi.

Tutto ciò abbiamo dovuto ricordare perché codesto On. Consiglio possa rendersi conto delle gravissime conseguenze che avrebbe per noi un ulteriore ritardo nella stipulazione del compromesso suddetto, rendendoci impossibile la provvista dei capitali, mentre già i lavori procedono e nascono quindi e si approssimano a scadenza i nostri obblighi di pagamento verso gli appaltatori.

Risposta al N. ....

del .....

B. Nella risposta si prega di indicare il numero e la data della presente.

Ulegati N. ....

SOCIETÀ ANONIMA

FERROVIE E TRAMVIE PADANE

Sede in MILANO

Milano, li 20/10/913  
Via Andegari, 14.

Capitale L. 2.200.000 interamente versato

Foglio N° 3

92. ....

OGGETTO

Ci permettiamo dunque di sottoporre all'esame di codesto On. Consiglio una proposta, la quale ci sembra atta ad assicurare e garantire pienamente l'Istituto di fronte ad un possibile riscatto della Ferrovia da parte dello Stato e confidiamo che la proposta stessa sarà esaminata con la maggiore benevolenza e con la più cortese sollecitudine, e che ci sarà al più presto comunicato lo schema di compromesso.

In attesa di che, presentiamo i sensi del nostro alto ossequio.

Società Anonima

FERROVIE E TRAMVIE PADANE

p. Il Presidente

*Pietro Ferraris*

Allegati N. ....

Risposta al N. ....

el .....  
B. Nella risposta si prega di indicare il numero e la data della presente.

Milano, li 20/10/913  
Via Andegari, 14.

PROPOSTA

di garanzie per l'eventuale riscatto della  
ferrovia Rimini=Mercatino a termini dell'Art.  
190 del T.U. delle Leggi riguardanti le Fer=  
rovie affidate all'industria privata.

OGGETTO

L'Istituto Nazionale vede nell'eventua=  
lità del riscatto un pericolo ed un danno:

il pericolo é che il valore attribuito  
alla linea all'atto del riscatto sia inferiore  
alla somma da pagarsi dall'Istituto per l'acqui=  
sto dei sussidii di costruzione;

il danno é che l'Istituto veda interrotta  
prima del termine una operazione per esso vantag=  
giosa e la quale ha servito come base per la de=  
terminazione di certe speciali tariffe.

Si osserva in linea pregiudiziale, che, a  
termini delle vigenti Leggi, lo Stato ha facoltà  
di riscattare solo le linee principali o seconda=  
rie divenute principali; ora la Rimini=Mercatino  
é linea secondaria : 1° perché costruita per più  
che 4/5 su strade ordinarie, mentre le linee prin=  
cipali devono essere in sede propria (Art. 3° del  
T.U.) ; 2° perché ha lo scartamento ridotto (0,95),  
mentre tutta la rete delle linee principali é  
a scartamento ordinario (1,455) 3° per l'importan=  
za.

Risposta al N. ....

del .....

B. Nella risposta si prega di indicare il numero  
e la data della presente.

Ulegati N. ....

Milano, li 20/10/913

Via Andegari, 14.

Foglio N° 2

Capitale L. 2.200.000 interamente versato

92.

OGGETTO

za sua affatto locale, che non le consentirà mai un prodotto chilometrico paragonabile a quello delle linee principali; la linea inoltre é di scarsissima estensione (Km. 36), non congiunge centri notevoli, né fra loro, né con porti importanti marittimi, non si allaccia a ferrovie estere, né pare possa mai assumere importanza militare. Per tutte queste ragioni la linea non presenta nemmeno, a termini dell'art. 2° T.U., le condizioni per una possibile, futura, trasformazione in principale.

Risposta al N. ....

el .....

B. Nella risposta si prega di indicare il numero e la data della presente.

Nel fatto poi si osserva che anche se si vo- gliam ammettere (ab absurdo) che la linea possa in progresso di tempo meritare di essere considerata come principale, ciò importerebbe una trasformazione così radicale da aumentarne grandemente il valore, a tutto vantaggio e a tutta garanzia dell'Istituto Nazionale (acquisto di aree per la sede propria, rinnovazione completa del materiale mobile, dell'armamento, ecc°).

In ogni modo si richiama l'attenzione dell'Istituto sul fatto che il progetto esecutivo della Rimini = Mercatino, testé approvato dal Ministero, importa una spesa complessiva di costruzione di L. 4.027.000, esclusi gli imprevisti

legati N.

Milano, li 20/10/913

Via Andegari, 14.

Foglio N° 3

Capitale L. 2.200.000 interamente versato

97.....

## OGGETTO

ed il materiale mobile. Deducendo da questa somma il concorso degli Enti interessati, che risulta dalla concessione in L. 616.000, rimane il costo effettivo preventivato della linea in L. 3.411.000.

L'Art. 190 del T.U. stabilisce inoltre altri compensi spettanti alla Società nel caso di riscatto, e precisamente:

1°) il rimborso delle spese generali

nel 2% del capitale azionario (fissato dalla concessione in L. 690.000)

pari a

L. 13.800 annui

2°) un premio di avviamento dell'industria che può giungere al 5%

delle somme precedenti. Supponiamo un 2 1/2% su L. 3.411.000 (costo della costruzione) più 13800 L.

88.725

3°) l'importo degli oggetti mobili

e delle provviste, che si limita

per semplificazione di calcolo

al valore del materiale mobile,

compensandone il deperimento col

valore delle altre attività (mobili di stazione, provviste, ecc). Il

valore del materiale mobile è preven

valore del materiale mobile è preven

Risposta al N. ....

el .....

B. Nella risposta si prega di indicare il numero e la data della presente.

legati N. ....

Milano, li 20/10/913

Sede in MILANO

Via Andegari, 14.

Foglio N° 4

Capitale L. 2.200.000 interamente versato

9. .... tivato (e qui il preventivo ha va=  
valore di consuntivo) in L. 380.000.=

OGGETTO

Calcolando in base a questi dati fondamen=  
tali l'importo presumibile del riscatto dopo 10 an=  
ni , si ha :

1°) Valore della linea,dedotto il con=  
corso degli Enti locali L. 3.411.000.==

Risposta al N. .... (Non si calcola la deduzione per

del ..... quote di ammortamento, in quanto

B. Nella risposta si prega di indicare il numero e la data della presente. tali quote avranno diminuito an=  
che il credito dell'Istituto Na=  
zionale )

2°) Rimborso delle spese generali  
L. 13.800 per 10 anni L. 138.000.==

3°) Premio d'avviamento dell'indu=  
stria L.3.549.000 x2,50% " 88.725.==

4°) Valore del materiale mobile " 380.000.==  
L. 4.017.725.==

Delegati N. .... Deducendo il credito dell'I.N.<sup>to</sup> " 2.400.000.==

Rimane un margine di L. 1.617.725.==

pari al 66% dell'importo totale del credito del=  
l'Istituto Nazionale, somma la quale largamente  
copre ,ognuno lo vede, qualsiasi rischio dell'I=

Capitale L. 2.200.000 interamente versato

92. ....

OGGETTO

stituto Nazionale, sia per il cessato lucro del=  
l'operazione che fosse interrotta anzitempo, sia  
per il diminuito valore della linea.

Ciò premesso ecco la nostra proposta:

L'Istituto Nazionale si obbliga all'acqui=  
sto dei sussidii della Rimini=Mercatino per una  
somma massima di L. 2.400.000 ; l'Istituto Nazio=  
nale però non pagherà, in ogni modo, una somma su=  
periore a quella che risulterà anticipata dalla  
Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde, in ba=  
se ai certificati di lavoro, né superiore ai 3/4  
del costo della linea e dei singoli tronchi, quale  
risulterà dalla contabilità della costruzione, te=  
nuta sotto la sorveglianza del Ministero.

Risposta al N. ....

del

NB. Nella risposta si prega di indicare il numero  
e la data della presente.

La Società delle Ferrovie e Tramvie Padane,  
con l'atto stesso che stipulerà nei confronti con  
l'Istituto Nazionale, assumerà l'obbligo di trasferi  
re ~~si~~ a favore di esso Istituto il credito (con de=  
legazione di pagamento) delle somme che lo Stato ,o  
ve esercitasse il diritto di riscatto, dovrebbe pa=  
gare alla Società stessa per qualsiasi titolo ine=  
rente al riscatto medesimo.

legati N. ....



20/10/913

Onorevole Consiglio di Amministrazione  
dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni

R O M A

Codesto Onorevole Consiglio, accogliendo la proposta avanzata da questa Società, deliberava, or sono molti mesi, di assumere l'acquisto dei sussidii di costruzione afferenti alla linea ferroviaria Rimini-Mercatino, e ce ne dava comunicazione, rendendoci possibile così l'avviare e il concludere pratiche con la Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde per la sovvenzione dei capitali in corso di costruzione? Alla conclusione delle due operazioni mancando soltanto la materiale stipulazione dei due compromessi, che anche dalle cortesi comunicazioni di codesta On. Direzione Generale, apparivano imminenti già nel mese di agosto, questa Società iniziava i lavori, assumendo di conseguenza impegni materiali di pagamento a scadenze determinate.

Improvvisamente, sul finire dello scorso agosto, è sorta e fu posta dinanzi da codesto On. Istituto, una difficoltà, che sino a quel momento non era stata da alcuno prevista e ad eliminare la quale vani sono stati gli sforzi si-



20/10/913

Foglio N) 2

nora fatti sia presso codesto Istituto, sia presso i Ministeri interessati.

Scadeva frattanto il termine (30 settembre) fissato da questa Società dalla Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde per la produzione del compromesso che avrebbe dovuto essere stipulato con codesto On. Istituto e il Comitato Esecutivo di detta Cassa dichiarava decaduto l'impegno da essa assunto; soltanto dopo nostre vive ed insistenti preghiere il detto Comitato acconsentiva a darci affidamento che avrebbe ripreso in esame la nostra domanda, se, e con sollecitudine, avessimo presentato il documento richiestoci, come base del contratto a stipularsi.

Tutto ciò abbiamo dovuto ricordare perché codesto On. Consiglio possa rendersi conto delle gravissime conseguenze che avrebbe per noi un ulteriore ritardo nella stipulazione del compromesso suddetto, rendendoci impossibile la provvista dei capitali, mentre già i lavori procedono e nascono quindi e si approssimano a scadenza i nostri obblighi di pagamento verso gli appaltatori

Foglio N° 3

Ci permettiamo dunque di sottoporre all' esame di codesto On. Consiglio una proposta, la quale ci sembra atta ad assicurare e garantire pienamente l'Istituto di fronte ad un possibile riscatto della Ferrovia da parte dello Stato e confidiamo che la proposta stessa sarà esaminata con la maggiore benevolenza e con la più cortese sollecitudine e che ci sarà al più presto comunicato lo schema di compromesso.

In attesa di che, presentiamo i sensi del nostro alto ossequio.

Società Anonima

FERROVIE E TRAMVIE PADANE

Il Presidente

20/10/913

PROPOSTA

di garanzie per l'eventuale riscatto della ferrovia Rimini=Mercatino a termini dell'Art. 190 del T.U. delle Leggi riguardanti le Ferrovie affidate all'industria privata.

L'Istituto Nazionale vede nell'eventualità del riscatto un pericolo ed un danno:

il pericolo é che il valore attribuito alla linea all'atto del riscatto sia inferiore alla somma da pagarsi dall'Istituto per l'acquisto dei sussidii di costruzione;

il danno é che l'Istituto veda interrotta prima del termine una operazione per esso vantaggiosa e la quale ha servito come base per la determinazione di certe speciali tariffe.

Si osserva in linea pregiudiziale, che, a termini delle vigenti Leggi, lo Stato ha facoltà di riscattare solo le linee principali o secondarie divenute principali; ora la Rimini=Mercatino é linea secondaria: 1° perché <sup>colata e</sup> costruita per più che 4/5 su strade ordinarie, mentre le linee principali devono essere in sede propria (Art. 3° del T.U.); 2° perché ha lo scartamento ridotto (0,95) mentre tutta la rete delle linee principali é a scartamento ordinario (1,455) 3° per l'importan-

*trattato B*

*no. 10  
L. 10/10/13*

*Le linee principali, ad equal capo, soltanto*



20/10/913

Foglio N° 2

*affare*

za sua affatto locale, che ~~non~~ <sup>è</sup> le consentirà mai  
 un predetto chilometrico <sup>di Km 3200</sup> paragonabile a quello  
 delle linee principali; <sup>4° punto</sup> la linea inoltre è di  
 scarsissima estensione (Km. 36), non congiunge  
 centri notevoli, né fra loro, né con porti impor-  
 tanti marittimi, non si allaccia a ferrovie este-  
 re, né pare possa mai assumere importanza milita-  
 re. Per tutte queste ragioni la linea non presen-  
 ta nemmeno, a termini dell'art. 2° T.U., le con-  
 dizioni per una possibile, futura trasformazione  
 in principale.

Nel fatto poi si osserva che anche se si vo-  
 gliammettere (ab absurdo) che la linea possa in  
 progresso di tempo meritare di essere considera-  
 ta come principale, ciò importerebbe una trasfor-  
 mazione così radicale da aumentarne grandemente  
 il valore, a tutto vantaggio e a tutta garanzia  
 dell'Istituto Nazionale (acquisto di aree per la  
 sede propria, rinnovazione completa del materia-  
 le mobile, dell'armamento, ecc°).

In ogni modo si richiama l'attenzione del-  
 l'Istituto sul fatto che il progetto esecutivo  
 della Rimini = Mercatino, testé approvato dal Mi-  
 nistero, importa una spesa complessiva di costru-  
 zione di L. 4.027.000 , esclusi gli imprevisti



20/10/913

Foglio N° 3

ed il materiale mobile. Deducendo da questa somma il concorso degli Enti interessati, che risulta dalla concessione in L. 616.000, rimane il costo effettivo preventivato della linea in L. 3.411.000.

L'Art. 190 del T.U. stabilisce inoltre altri compensi spettanti alla Società nel caso di riscatto, e precisamente:

- 1°) il rimborso delle spese generali nel 2% del capitale azionario (fissato dalla concessione in L. 690.000) pari a L. 13.800 ann.
- 2°) un premio di avviamento dell'industria che può giungere al 5% delle somme precedenti. Supponiamo un 2 1/3% su L. 3.411.000 (costo della costruzione) più 13800 L. 88.725
- 3°) l'importo degli oggetti mobili e delle provviste, che si limita per semplificazione di calcolo al valore del materiale mobile, compensandone il deperimento col valore delle altre attività (mobili di stazione, provviste, ecc). Il valore del materiale mobile è preven

20/10/913

Bozzio N° 4

tivate (e qui il preventivo ha va=  
valore di consuntivo) in L. 380.000.=

Calcolando in base a questi dati fondamen=  
tali l'importo presumibile del riscatto dopo 10 an=  
ni , si ha :

- 1°) Valore della linea, dedotte il con=  
corso degli Enti locali L. 3.411.000.==  
(Non si calcola la deduzione per  
quote di re: ortamento, in quanto  
tali quote avranno diminuito an=  
che il credito dell'Istituto Na=  
zionale )
- 2°) Rimborso delle spese generali  
L. 13.800 per 10 anni L. 138.000.==
- 3°) Premio d'avviamento dell'indu=  
stria L. 3.549.000 x 2,50% " 88.725.==
- 4°) Valore del materiale mobile " 380.000.==  
L. 4.017.725.==  
Deducendo il credito dell'I.N. " 2.400.000.==  
Rimane un margine di L. 1.617.725.==

pari al 66% dell'importo totale del credito del=  
l'Istituto Nazionale, somma la quale largamente  
copre ; ognuno lo vede, qualsiasi rischio dell'I=



20/10/913.

Foglio N° 5

stituto Nazionale, sia per il cessato lucro del= l'operazione che fosse interrotta anzitempo, sia per il diminuito valore della linea.

Ciò premesso ecco la nostra proposta:

L'Istituto Nazionale si obbliga all'acqui= sto dei sussidi della Rimini=Mercatino per una somma massima di L. 2.400.000 ; l'Istituto Natio= nale però non pagherà, in ogni modo, una somma su= periore a quella che risulterà anticipata dalla Cassa di Risparmio delle Province Lombarde, in ba= se ai certificati di lavoro, né superiore ai 3/4 del costo della linea e dei singoli tronchi, quale risulterà dalla contabilità della costruzione, te= nuta sotto la sorveglianza del Ministero.

La Società delle Ferrovie e Tramvie Padane, con l'atto stesso che stipulerà nei confronti con l'Istituto Nazionale, assumerà l'obbligo di trasferire ~~xx~~ a favore di esso Istituto il credito (con delegazione di pagamento) delle somme che lo Stato .o ve esercitasse il diritto di riscatto, dovrebbe pagare alla Società stessa per qualsiasi titolo inerente al riscatto medesimo.



## P R O - M E M O R I A

=====

In relazione alle precedenti sue deliberazioni di massima 30 aprile e 18 giugno u.s., relative alle operazioni di acquisto di annualità dovute dallo Stato, l'On. Consiglio di Amministrazione nella seduta del 13 agosto successivo ha già ratificata l'approvazione data dal Comitato Permanente nella adunanza del 19 luglio, allo schema del contratto di acquisto delle annualità di sussidio chilometrico assegnato alla Società Anonima "Ferrovie e Tramvie Padane" per la costruzione della ferrovia Rimini-Mercatino ( Allegato 1 ) con riserva però di ogni definitiva deliberazione sulla stipulazione del compromesso, in attesa del risultato delle indagini da compiersi circa la possibilità che anche le annualità di costruzione siano soggette a riscatto da parte dello Stato.

Con altra deliberazione del 6 ottobre p.p. il Consiglio di Amministrazione, preso atto della relazione e della proposta del Comitato Permanente, approvava in linea di massima l'ordine del giorno di cui nell'accluso estratto dal relativo verbale (Allegato 2 ) .

Se nonchè i rappresentanti della Società suindicata hanno frattanto rinnovato insistenti premure per la definizione dell'affare adducendo, come dall'unito <sup>posto</sup> ~~pre-memoria~~ diretto al Consiglio di Amministrazione (Allegato 3 ), le gravissime conseguenze che alla Società medesima deriverebbero se la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde si dichiarasse sciolta

2 franchi:  
257267  
1.000000  
30/6 1916  
P. 49834  
7.500.000  
30/6 1917

dagli impegni assunti, come ormai ne avrebbe diritto per trascorso di termini e come ne ha già manifestata intenzione.

Nell'accennato <sup>esposto</sup> ~~promemoria~~ la Società si sofferma anzitutto a dimostrare che per la linea Rimini-Mercatino l'eventualità del riscatto, comunque prevista espressamente all'Art.14 della relativa convenzione (Allegato *L* ), è da considerarsi assolutamente improbabile, per non dire inverosimile, di fronte alla disposizione dell'Art.190 del Testo Unico 9 maggio 1912, il quale restringe la facoltà di riscatto nei modi in esso stabiliti alle sole linee principali ed alle secondarie divenute principali, ritenute necessarie al completamento della propria rete.

Infatti la Rimini-Mercatino sarebbe da considerarsi, secondo le asserzioni della Società, come linea secondaria, giusta le norme distintive stabilite dagli articoli 2 e 3 del citato Testo Unico, inquanto sarà costruita per più che 4/5 su strade ordinarie, mentre le linee principali devono avere sede propria, sarà a scartamento ridotto, e la sua importanza è di carattere prettamente locale.

Mancherebbero pertanto le condizioni per una possibile futura trasformazione in linea principale, e se pur ciò avvenisse, occorrerebbero ~~ingenti~~ lavori, così da aumentare di molto il valore della ferrovia e conseguentemente la garanzia a favore dell'Istituto.

La Società poi aggiunge che, ammessa in strana ipotesi l'effettuazione del riscatto, l'indennità cui essa avrebbe diritto, offrirebbe un margine più che sufficiente a soddisfare



le ragioni dell'Istituto, e propone quindi che il contratto si stipuli alle seguenti condizioni, che ridonderebbero a maggior vantaggio dell'Istituto stesso:

1°) ACQUISTO PER UNA SOMMA NON SUPERIORE A QUELLA CHE RISULTERA' ANTICIPATA DALLA CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE IN BASE AI CERTIFICATI DI LAVORO, NE' SUPERIORE AI 3/4 DEL COSTO DELLA LINEA.

2°) ESPRESSA DELEGAZIONE A FAVORE DELL'ISTITUTO FINO A CONCORRENZA DEL SUO CREDITO DELLE SOMME DEVOLUTE PER QUALSIASI TITOLO ALLA SOCIETA' IN CASO DI RISCATTO.

Identiche proposte ha rinnovato per conto della Società l'Ing. Alessi, presentando altro pro-memoria (Allegato 5) per meglio avvalorare la tesi che la complessiva indennità di riscatto è in ogni caso più che sufficiente a garantire il credito dell'acquirente delle annualità di costruzione, a parte che egli sarebbe di opinione che le annualità vincolate o cedute non potrebbero più formare oggetto di riscatto, come ne darebbe esempio la convenzione per il riscatto della ferrovia Campo S. Piero-Montebelluna, in cui venne pattuita la continuazione dei sussidi governativi, provinciali e Comunali sino alla loro scadenza (allegato 6).

Lo stesso Ing. Alessi, ~~sempraxnell'interesse della Società~~ ~~del Ferroviario~~ ha sollecitato anche una decisione nei confronti della domanda presentata dalla Società Ferroviaria Anonima Costruzioni ed Esercizi di Milano per l'acquisto delle annualità di costruzione della ferrovia Massalombarda-Imola-Casteldario, la quale si troverebbe nelle identiche condizioni

*Lfoce*  
L 1.265.000  
nel 1914  
L 1.988.000  
nel 1915



della Rimini=~~Mercatino~~, sarebbe cioè una linea tutt'effat=  
to secondaria e di interesse locale, come ne farebbe prova  
il testo di una lettera del settembre 1913 diretta dal Mini=  
stero dei LL. PP. a quello del Tesoro, lettera di cui l'Ing.

Alessi ha comunicato copia in via riservata (Allegato ~~7~~ ).



Il Comitato Permanente,

ritenuto che non sia sollecitamente possibile una risoluzione di massima conforme alla deliberazione del Consiglio in data ....., in merito alle garanzie desiderabili, in rapporto alla eventualità del riscatto, nelle operazioni di acquisto di annualità dovute dallo Stato per sovvenzione attribuita alla costruzione di linee ferroviarie concesse all'industria privata, ha ripreso in esame il caso speciale di offerta da parte della Società Anonima Ferrovie e Tranvie Padane di acquisto di annualità dovute dallo Stato quale sovvenzione per la linea Rimini Mercatino, sulla quale il Consiglio di Amministrazione aveva già avuto occasione di pronunziarsi in massima favorevolmente.

Considerato che, la Rimini-Mercatino, per le disposizioni degli articoli 2 e 190 del Testo Unico della legge per le ferrovie concesse all'industria privata presenta una molto piccola probabilità di riscatto <sup>sic</sup> perchè <sup>essa</sup> è linea secondaria <sup>sic anche perchè</sup> molto difficilmente potrà acquisire le caratteristiche delle linee principali essendo costruita per più che 4/5 su strade ordinarie, mentre le linee principali devono essere in sede propria (Art. 3 del Testo Unico) ; avendo scartamento ridotto (0.95) mentre tutta le rete delle linee principali è a scartamento ordinario (1.455) ; avendo importanza affatto locale, e prodotto chilometrico di sole L. 3.210 ; avendo scarsissima estensione (km.36) , non congiungendo centri notevoli, nè fra loro nè con porti importanti marittimi, non allacciandosi a ferrovie estere, nè potendo assumere importanza militare.



Considerato poi, che l'operazione finanziaria ha importanza limitata e che è conveniente per l'Istituto di addizionare ad investimenti di siffatta natura i quali sono redditi e debbono costituire contro-partite alle operazioni di rendite vitalizie, prese in esame le nuove offerte fatte dalla Ditta concessionaria, delibera di proporre al Consiglio l'effettuazione dell'operazione, al tasso del 5,25 % ed alle altre condizioni cautelative qui appresso indicate.

Il Comitato Permanente, ritenuto che non sia sollecitamente possibile una risoluzione di massima conforme alla deliberazione del Consiglio *richiesta* . . . . , in merito alle garanzie desiderabili, in rapporto alla eventualità del riscatto, nelle operazioni di acquisto di annualità dovute dallo Stato per sovvenzione attribuita alla costruzione di linee ferroviarie concesse all'industria privata, ~~ha creduto di dover riesaminare~~ <sup>ha creduto di dover riesaminare</sup> ~~il caso speciale di offerta da parte della Società Anonima Ferrovie e Tranvie Padane di acquisto di annualità dovuta dallo Stato quale sovvenzione per la linea Rimini-Mercatino~~ <sup>ha ripreso in</sup> , sulla quale il Consiglio di Amministrazione aveva già avuto occasione di pronunciarsi in massima favorevolmente.

*Considerato che per la*

~~Da questo esame il Comitato tenuto presenti le disposizioni degli articoli 2 e 190 del Testo Unico della disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, ha rilevato che la linea Rimini-Mercatino è una linea secondaria che per le ragioni appresso indicate molto difficilmente potrà acquisire le caratteristiche delle linee principali, nel qual caso soltanto lo Stato potrebbe esercitare la facoltà del riscatto.~~

*con Rimini-Mercatino, tenuto conto della importanza per la*  
*proprio una volta*  
*piccola probabilità*  
*di riscatto sia perché*

Tuttavia di 1°) ~~perchè la linea è costruita per più che 4/5 su strade ordinarie, mentre le linee principali devono essere in sede propria (Art.3 del Testo Unico)~~ <sup>avendo</sup> ; 2°) ~~perchè ha lo~~ <sup>avendo</sup> scartamento ridotto (0.95) mentre tutta la rete delle linee principali è a scartamento ordinario (1,455) ; 3°) ~~per l'importanza sua af-~~ <sup>avendo</sup>



fatto locale, <sup>e</sup> che ~~le consente un prodotto chilometrico~~  
 di <sup>ste</sup> L. 3210 ~~appena; 42)~~ <sup>avendo</sup> perchè la linea è di scarsissima  
 estensione (Km. 36), non congiunge <sup>do</sup> centri notevoli,  
 nè fra loro nè con porti importanti marittimi, non si  
 allaccia <sup>che,</sup> a ferrovie estere, nè ~~pare possa mai assumere~~  
 importanza militare.

Ciò ~~considerato ed esaminati~~ <sup>3</sup> ~~tutti gli altri do-~~ <sup>molte</sup>  
 cumenti ~~elaborati dall'Impresa il Comitato si è formato~~  
 il convincimento che per la linea Rimini-Mercatino la  
 eventualità del riscatto non ha che probabilità molto  
 piccola. ~~Il~~

~~Il Comitato in considerazione, poi, della limi-~~  
 tate ~~importanza finanziaria dell'operazione e della~~ <sup>che !!</sup>  
 convenienza per l'Istituto di addivenire ad investi-  
 menti di siffatta ~~natura~~ <sup>che !!</sup> i quali sono redditizi e  
 debbono costituire contro-partite alle operazioni di  
 rendite vitalizie,

(prese in esame le nuove offerte fatte dalla  
 Ditta concessionaria ~~ha deliberato di addivenire al-~~ <sup>proprio al consiglio l'11</sup>  
 l'operazione, al tasso del 5,25 %, ed <sup>alle</sup> alle condizioni  
 cautelative qui appresso indicate:

*Finanziaria*

*ha importanza limitata*



Il Comitato permanente :

ritenuto che non sia sollecitamente possibile di conseguire da parte del Governo <sup>una</sup> risoluzione di massima che corrisponda alla deliberazione del Consiglio in data 6 ottobre u.s., in merito alle garanzie desiderabili in rapporto alla eventualità del riscatto, nelle operazioni di acquisto delle annualità dovute dallo Stato per sovvenzione attribuita alla costruzione di linee ferroviarie concesse alla industria privata, ha ritenuto opportuno di non differire ulteriormente l'esame del caso speciale offerto dalla Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane per l'acquisto dell'annualità governativa di costruzione della linea Rimini Mercatino, sulla quale offerta il Consiglio di Amministrazione aveva già avuto occasione di pronunziarsi in massima favorevolmente;

considerato che, anche ammesso poter l'esercizio del diritto di riscatto da parte dello Stato coinvolgere le annualità di costruzione precedentemente cedute dai concessionari delle linee, è da escludere nel caso della Rimini Mercatino in relazione alle disposizioni degli articoli 2 e 190 del Testo Unico della legge per le ferrovie concesse all'industria privata; la probabilità del riscatto medesimo, sia perché essa è linea secondaria, sia anche perché molto difficilmente potrà acquisire le caratteristiche delle linee principali essendo costruita per più che 4/5 su strade ordinarie, mentre le linee principali devono essere in sede propria (art. 3 del Testo Unico);

avendo scartamento ridotto (0,95) mentre tutta la rete delle linee principali é a scartamento ordinario (1,455); avendo importanza affatto locale, e prodotto chilometrico di sole L. 3510; avendo scarsissima estensione (Kilometri 36) non congiungendo centri notevoli, né fra loro né con porti importanti marittimi; non allacciandosi a ferrovie estere; né potendo assumere importanza militare;

considerato, inoltre, che l'operazione finanziaria ha importanza limitata e che é conveniente per l'Istituto di addivenire ad investimenti di siffatta natura i quali sono largamente redditizii e debbono costituire contro partite alle operazioni di rendita vitalizia;

prese in esame le nuove offerte fatte dalla Ditta concessionaria;

delibera di proporre al Consiglio l'effettuazione dell'operazione, al tasso del 5,25 % ed alle altre condizioni cautelative qui appresso indicate:

1°) che il valore capitale corrispondente alle annualità da acquistarsi non ecceda i  $\frac{3}{4}$  della spesa di costruzione della linea, risultante dalle contabilità dei lavori, approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici, dedotto dall'ammontare di detta spesa il valore capitale dei concorsi degli enti locali stabiliti in misura non inferiore a Lire 618.683, come é indicato all'art. 12 della relativa convenzione di concessione;

2°) che qualora il valore capitale dell'annualità di costruzione risultasse superiore ai  $\frac{3}{4}$  della spesa di costruzione anzidetta l'eccedenza di annualità non acquistata dall'Istituto Nazionale debba intendersi costituita in

pegno a favore dell'Istituto medesimo a garanzia degli eventuali crediti derivanti dal contratto di acquisto ;

3°) che per la lontana eventualità che per qualsiasi causa ed in applicazione della legge di concessione delle ferrovie all'industria privata, dovesse venir meno la corresponsione da parte dello Stato delle annualità di cui trattasi, la Società si obblighi a versare all'Istituto il valore capitale delle annualità non ancora pagate, da determinarsi mediante lo sconto delle annualità medesime ad un saggio pari al saggio medio di rendimento netto dei titoli del Debito Pubblico Italiano cons. 3,50 %, secondo i corsi della Borsa di Roma durante il trimestre precedente, la data del provvedimento in conseguenza del quale venisse a mancare il pagamento delle annualità, aumentato detto saggio medio dell'1 %. L'Istituto avrà però sempre diritto almeno ad una somma pari al prezzo originario di acquisto delle annualità, diminuito della quota parte ammortizzata con le annualità riscosse fino alla data del provvedimento suaccennato;

4°) che a garanzia del credito dell'Istituto verso la Società, questa vincoli sin d'ora a favore dell'Istituto tutte le somme delle quali potrà risultare creditrice verso lo Stato in conseguenza del provvedimento di cui al numero precedente.

Il Comitato Permanente:

ritenute che non sia sollecitamente possibile una risoluzione di massima conforme alla deliberazione del Consiglio in data 6 ottobre u.s., in merito alle garanzie desiderabili, in rapporto alla eventualità del riscatto, nelle operazioni di acquisto delle annualità dovute dallo Stato per sovvenzione attribuita alla costruzione di linee ferroviarie concesse all'industria privata, ha ripreso in esame il caso speciale di offerta da parte della Società Anonima ferrovie e Tramvie Padane di acquisto di annualità dovuta dallo Stato quale sovvenzione per la linea Rimini-Mercatino sulla quale il Consiglio di Amministrazione aveva già avuto occasione di pronunciarsi in massima favorevolmente;

Considerato che, anche ammesso poter l'esercizio del diritto di riscatto da parte dello Stato coinvolgere le annualità di costruzione precedentemente cedute dai concessionari delle linee, è da escludere nel caso della Rimini-Mercatino in relazione alle disposizioni degli articoli 2 e 190 del Testo Unico della legge per le ferrovie concesse all'industria privata, la probabilità del riscatto medesimo, sia perchè essa è linea secondaria sia anche perchè molto difficilmente potrà acquisire le caratteristiche delle linee principali essendo costruita per più che 4/5 su strade ordinarie, mentre le linee principali devono essere in sede propria (Art. 3 del Testo Unico); avendo scartamento ridotto (0,95) mentre tutta la rete delle linee principali è a scartamento ordinario (1,455); avendo importanza affatto locale, e prodotte chilometriche di sole L.3210; avendo scarsissima estensione (Km.36) non congiungendo centri notevoli, nè tra loro nè con porti importanti marittimi, non allacciandosi a ferrovie estere, nè potendo assumere importanza militare.

Considerato, inoltre, che l'operazione finanziaria ha importanza limitata e che è conveniente per l'Istituto di addivenire ad investimenti di siffatta natura i quali sono redditizi e debbono costituire contro-partite alle operazioni di rendita vitalizia; prese in esame le nuove offerte fatte dalla Ditta concessionaria, delibera di proporre al Consiglio l'effettuazione dell'operazione, al tasso del 5,25 % ed alle altre condizioni cautelative qui appresso indicate :

1°) che il valore capitale corrispondente alle annualità da acquistarsi non ecceda i tre quarti della spesa di costruzione ~~ne~~ della linea, risultante dalle contabilità dei lavori, approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici dedotto dall'ammontare di detta spesa il valore capitale dei concorsi degli enti locali stabiliti in misura non inferiore a lire 618.685 come è indicato all'art. 12 della relativa convenzione di concessione ;

2°) che per la lontana eventualità che per qualsiasi causa ed in applicazione della legge di concessione delle ferrovie alla industria privata, dovesse venir meno la corresponsione da parte dello Stato delle annualità di cui trattasi, la Società si obblighi a versare all'Istituto il valore capitale delle annualità non ancora pagate, da determinarsi mediante lo sconto delle annualità medesime ad un saggio pari al saggio medio di rendimento netto dei titoli del Debito Pubblico Italiano, Cons. 3,50 % secondo i corsi della Borsa di Roma durante il trimestre precedente la data del provvedimento in conseguenza del quale venisse a mancare il pagamento delle annualità, su-

mantato detto saggio medio dell' 1 % ; restando inteso che l'Istituto avrà <sup>però</sup> sempre diritto almeno ad una somma pari al prezzo originario di acquisto delle annualità, diminuito della quota parte ammortizzata e di cui con le annualità riscosse fino alla data del provvedimento succennato ;

3°) che a garanzia del credito dell'Istituto verso la Società, questa vincoli fin d'ora a favore dell'Istituto tutte le somme delle quali potrà risultare creditrice verso lo Stato in conseguenza del provvedimento di cui al numero precedente .



SCHEMA DI CONTRATTO

Si premette:

Che la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane; sede in Milano (capitale L.5.375.000 interamente versato) ha ottenuto dal Governo giusta la convenzione 25 novembre 1912, approvata con R.Decreto 26 gennaio 1913, N. 1491 la concessione della linea Rimini = Mercatino della lunghezza di Km.36 circa con un sussidio chilometrico annuo governativo di L. . . . . per cinquant'anni attribuito per L. . . . . alla costruzione e per L. . . . . all'esercizio;

3632  
36  
2178  
1089  
1306

Che la detta Società ha chiesto che l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni si impegni ad acquistare le annualità di sussidio chilometrico attribuito alla costruzione che saranno liquidate dal Governo, dopo l'apertura dell'esercizio di ciascuno dei due tronchi della linea ferroviaria Rimini=Mercatino.

Che il Comitato Permanente dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, in conformità delle decisioni di massima del Consiglio di Amministrazione dello stesso Istituto ha accolta tale domanda con sua deliberazione del . . . . .

(Allegato A)

Che la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane ha deliberato di accettare tutte le condizioni di cui al presente atto con sua deliberazione del . . . . .

(Allegato B)

Si è in forza di tali deliberazioni e ritenute le sopra



scritte premesse come parte integrale del presente contratto, che si conviene e si stipula il seguente atto compromissorio.

ART. 1°

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni in persona del Sig.

si impegna fin da oggi di acquistare dalla Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane ~~tutta quella parte di annualità chilometriche che risulteranno assegnate dal Governo nei limiti beninteso del predetto atto di concessione 25 novembre 1912,~~ alla costruzione dei due tronchi della ferrovia Rimini=Mercatino.

*compensazione per la riduzione del valore capitale corrispondente alle annuità ecc.*

Tale acquisto dovrà effettuarsi dopo l'apertura all'esercizio dei tronchi stessi colla conseguente definitiva liquidazione delle rispettive annualità di sussidio sempre però nei limiti di tempo di cui all'articolo seguente.

*3/4 dell'importo di costruzione della linea*

In caso di decadenza della Società dalla concessione l'acquisto sarà limitato alla parte di sussidio, dovuta ai sensi dell'art. 37 ultimo capoverso del Testo Unico delle leggi sulle ferrovie concesse alla industria privata R. Decreto 9 maggio 1912 N.1447, ferme tutte le altre disposizioni del presente atto circa la forma e i termini dell'acquisto.

*secondo le risultanze delle contabilità*

ART. 2°

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni effettuerà l'ac-

*approvato dal Min.*



quisto di cui trattasi entro due anni dalla data alla quale sarà divenuta definitiva la liquidazione delle annualità che verranno attribuite a ciascun tronco e in ogni caso rispettivamente entro due anni dal 28 agosto 1914 e dal 28 agosto 1915, date alle quali si presume possano essere aperti all'esercizio i due tronchi.

Entro il detto biennio l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni quando lo reputi di sua possibilità e convenienza, richiederà in una o più volte alla Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane di cedergli sulla intera annualità quella quota di essa che corrisponderà al capitale che esso intenderà impiegare in tale operazione e la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane si obbliga di essere sempre pronta alla cessione della quota che le sarà richiesta.

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni avviserà la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane sessanta giorni prima di ogni operazione che intenda compiere.

Trascorso inutilmente tale termine di 60 giorni senza che la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane abbia effettuata la cessione dell'annualità richiestale dovrà la Società stessa, se così piacerà all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, intendersi decaduta da ogni diritto conferitole dal presente atto compromissorio e l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni resterà pienamente liberato da ogni obbligo assunto con l'atto stesso, restando in tal caso la operazione limitata a quella parte



( Formula per il diritto al riscatto )

L'Istituto Nazionale avrà diritto di incassare una somma pari al valore capitale delle annualità non ancora ammortizzate, da determinarsi mediante lo sconto delle annualità stesse ad un saggio pari al saggio medio di rendimento netto dei titoli del Debito Pubblico Italiano, secondo i corsi della Borsa di Roma durante il trimestre precedente <sup>scadenza</sup> la data di notificazione all'Istituto dell'operazione di riscatto, aumentato dell' 1 % <sup>(1)</sup>. Si conviene però tra le parti che quale si sia il saggio di sconto delle annualità non ammortizzate, determinato come sopra, l'Istituto Nazionale avrà sempre diritto di incassare almeno una somma pari al prezzo di acquisto delle annualità diminuita della somma ammortizzata con le annualità riscosse dall'Istituto fino alla data del riscatto.

<sup>(1)</sup> Stabilire con tallo ~~avanzamento~~ non inferiore al 6 1/2 %  
 Agli effetti di quanto sopra la Società vincola fin d'ora a favore dell'Istituto tutte le somme delle quali resterà creditrice verso lo Stato all'atto <sup>(e cioè fino a copertura del capitale dell'Istituto)</sup> del riscatto a termine dell'art. 190, 2° comma, e si impegna ed obbliga ad inscrivere nel proprio bilancio patrimoniale annuale, un debito verso l'Istituto pari alla somma che a questo sarà dovuta al termine di ciascun anno per il valore capitale dell'ammortizzata non ancora ammortizzata, da determinarsi mediante lo sconto delle annualità <sup>stesse</sup> ad un saggio pari al saggio medio di rendimento dei titoli del Debito Pubblico Italiano, secondo i corsi della Borsa di Roma durante il 2° semestre dell'anno in cui il bilancio si riferisce - ferma però intesa la condizione che tale saggio non potrà essere superiore al 6 1/2 %



di annualità che alla data della scadenza dell'accennato termine di 60 giorni fosse stata già regolarmente ceduta, con obbligo nella Società di pagare all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, a titolo di penale, una somma corrispondente al 5,25 % del valore capitale, a quella stessa data, delle annualità afferenti alla costruzione dei due tronchi e formanti oggetto del presente compromesso, diminuita soltanto di quella parte di annualità che fosse già stata ceduta all'Istituto medesimo.

#### ART. 3°

Trascorso il biennio di cui nella prima parte dell'articolo 2 senza che l'operazione siasi perfezionata, l'Istituto Nazionale, sempre che lo voglia, rimarrà liberato da ogni obbligo e sarà applicabile a carico della Società la penale di cui all'articolo precedente.

#### ART. 4°

Qualora l'Istituto Nazionale, ancorchè inutilmente decorso i termini di cui nei precedenti articoli 2° e 3°, preferisca di fare adempiere il contratto e così di addivenire all'acquisto delle annualità in tutto o in parte, la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane, sarà tenuta a corrispondere dal giorno della scadenza dei termini suddetti a quella dell'effettiva cessione l'interesse del 5,25 % sul valore capitale delle annua-

lità che l'Istituto intenda acquistare.

#### ART. 5°

La Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane dovrà al momento della stipulazione dell'atto e di ognuno degli atti di acquisto sopra preveduti, e sempre nei termini di cui agli articoli precedenti, produrre un regolare certificato del Ministero dei LL. PP. col quale si attesti l'apertura all'esercizio del tronco o della linea o la decadenza della Società dalla concessione e si precisi l'ammontare definitivo delle relative annualità di sussidio attribuito alla costruzione, dichiarando le annualità stesse, allo stesso giorno della stipulazione, cedibili ed esigibili, non soggette a vincolo alcuno nemmeno a favore dello Stato, ad eccezione del vincolo che risultasse a favore di banche e di Istituti di credito per Operazioni di cui all'Art. 37 del citato Testo Unico, ed indicando inoltre la data precisa in cui dovrà aver luogo il versamento delle singole annualità.

#### ART. 6°

L'acquisto delle predette annualità verrà effettuato sempre per atto pubblico notarile al prezzo corrispondente alla capitalizzazione dell'annualità da cedersi al tasso di interesse del 5,25 % e cioè scontando alla data delle singole operazioni di cessione le annualità da cedersi al tasso di

interesse del 5,25 %.

ART. 6° bis (Riscatto)

Eventuali clausole concernenti il riscatto.

ART. 7°

Ad esuberanza si conferma che il presente contratto deve intendersi stipulato a condizione sospensiva, nel senso che gli atti di cessione verranno stipulati soltanto quando il Governo avrà autorizzato l'apertura all'esercizio di ciascuno dei due tronchi e avrà liquidato definitivamente le rispettive annualità di sussidio chilometrico o avrà emesso il Decreto di decadenza della Società concessionaria nel caso previsto dall'art. 37 alinea ultimo del citato Testo Unico.

ART. 8°

A garanzia degli impegni derivanti dal presente compromesso e della completa e regolare esecuzione del contratto nei modi e termini stabiliti, la Società Ferrovie e Tramvie Padane costituisce a favore dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni la cauzione di L.50.000, rappresentata da Buoni del Tesoro ..... oggi stessi depositati.....

Qualora una tassa, imposta o aggravio qualsiasi venisse a colpire dette annualità, anche dopo effettuata la cessione, la Società si obbliga di farne il rimborso all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni per tutta la sua durata.

## ART. 9°

Le spese tutte del presente atto e consequenziali e se il costo di una copia in forma esecutiva per l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, sono a carico della Società ma Ferrovie e Tramvie Padane.

## ART. 10°

Per gli effetti di quest'atto, le parti contraenti rano di eleggere domicilio, l'Istituto Nazionale, nella sede centrale in Roma, via della Stamperia N.8 e la Società rovie e Tramvie Padane in Milano nella sua Sede legale Vizioni N.3.

=====

48

SCHEMA DI CONTRATTO

---

Si premette:

Che la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane; sede in Milano (capitale L.5.375.000 interamente versato) ha ottenuto dal Governo giusta la convenzione 25 novembre 1912, approvata con R.Decreto 26 gennaio 1913, N. 1491 la concessione della linea Rimini - Mercatino della lunghezza di Km.36 circa con un sussidio chilometrico annuo governativo di L. . . . . per cinquant'anni attribuito per L. . . . . alla costruzione e per L. . . . . all'esercizio:

Che la detta Società ha chiesto che l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni si impegni ad acquistare le annualità di sussidio chilometrico attribuito alla costruzione che saranno liquidate dal Governo, dopo l'apertura dell'esercizio di ciascuno dei due tronchi della linea ferroviaria Rimini-Mercatino.

Che il Comitato Permanente dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, in conformità delle decisioni di massima del Consiglio di Amministrazione dello stesso Istituto ha accolta tale domanda con sua deliberazione del

(Allegato A)

Che la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane ha deliberato di accettare tutte le condizioni di cui al presente atto con sua deliberazione del

(Allegato B)

Si è in forza di tali deliberazioni e ritenute le sopra

scritte premesse come parte integrale del presente contratto, che si conviene e si stipula il seguente atto compromissorio.

ART. 1°

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni in persona del Sig.

si impegna fin da oggi di acquistare dalla Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane tutta quella parte di annualità chilometriche che risulteranno assegnate dal Governo, nei limiti beninteso del predetto atto di concessione 25 novembre 1912, alla costruzione dei due tronchi della ferrovia Rimini-Mercatino.

Tale acquisto dovrà effettuarsi dopo l'apertura all'esercizio dei tronchi stessi colla conseguente definitiva liquidazione delle rispettive annualità di sussidio sempre però nei limiti di tempo di cui all'articolo seguente.

In caso di decadenza della Società dalla concessione l'acquisto sarà limitato alla parte di sussidio, dovuta ai sensi dell'art. 37 ultimo capoverso del Testo Unico delle leggi sulle ferrovie concesse alla industria privata R. Decreto 9 maggio 1912 N. 1447, ferme tutte le altre disposizioni del presente atto circa la forma e i termini dell'acquisto.

ART. 2°

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni effettuerà l'ac-

quisto di cui trattasi entro due anni dalla data alla quale sarà divenuta definitiva la liquidazione delle annualità che verranno attribuite a ciascun tronco e in ogni caso rispettivamente entro due anni dal 28 agosto 1914 e dal 28 agosto 1915, date alle quali si presume possano essere aperti all'esercizio i due tronchi.

Entro il detto biennio l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni quando lo reputi di sua possibilità e convenienza, richiederà in una o più volte alla Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane di cedergli sulla intera annualità quella quota di essa che corrisponderà al capitale che esso intenderà impiegare in tale operazione e la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane si obbliga di essere sempre pronta alla cessione della quota che le sarà richiesta.

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni avviserà la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane sessanta giorni prima di ogni operazione che intenda compiere.

Trascorso inutilmente tale termine di 60 giorni senza che la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane abbia effettuata la cessione dell'annualità richiestale dovrà la Società stessa, se così piacerà all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, intendersi decaduta da ogni diritto conferitole dal presente atto compromissorio e l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni resterà pienamente liberato da ogni obbligo assunto con l'atto stesso, restando in tal caso la operazione limitata a quella parte



di annualità che alla data della scadenza dell'accennato termine di 60 giorni fosse stata già regolarmente ceduta, con obbligo nella Società di pagare all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, a titolo di penale, una somma corrispondente al 5,25 % del valore capitale, a quella stessa data, delle annualità afferenti alla costruzione dei due tronchi e formanti oggetto del presente compromesso, diminuita soltanto di quella parte di annualità che fosse già stata ceduta all'Istituto medesimo.

ART. 3°

Trascorso il biennio di cui nella prima parte dell'articolo 2 senza che l'operazione si sia perfezionata, l'Istituto Nazionale, sempre che lo voglia, rimarrà liberato da ogni obbligo e sarà applicabile a carico della Società la penale di cui all'articolo precedente.

ART. 4°

Qualora l'Istituto Nazionale, ancorchè inutilmente decorso i termini di cui nei precedenti articoli 2° e 3°, preferisca di fare adempiere il contratto e così di addivenire all'acquisto delle annualità in tutto o in parte, la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane, sarà tenuta a corrispondere dal giorno della scadenza di termini suddetti a quella dell'effettiva cessione l'interesse del 5,25 % sul valore capitale delle annua-



lità che l'Istituto intenda acquistare.

ART. 5°

La Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane dovrà al momento della stipulazione dell'atto e di ognuno degli atti di acquisto sopra preveduti, e sempre nei termini di cui agli articoli precedenti, produrre un regolare certificato del Ministero dei LL. PP. col quale si attesti l'apertura all'esercizio del tronco o della linea o la decadenza della Società dalla concessione e si precisi l'ammontare definitivo delle relative annualità di sussidio attribuito alla costruzione, dichiarando le annualità stesse, allo stesso giorno della stipulazione, cedibili ed esigibili, non soggette a vincolo alcuno nemmeno a favore dello Stato, ad eccezione del vincolo che risultasse a favore di banche e di Istituti di credito per Operazioni di cui all'Art. 37 del citato Testo Unico, ed indicando inoltre la data precisa in cui dovrà aver luogo il versamento delle singole annualità.

ART. 6°

L'acquisto delle predette annualità verrà effettuato sempre per atto pubblico notarile al prezzo corrispondente alla capitalizzazione dell'annualità da cedersi al tasso di interesse del 5,25 % e cioè scontando alla data delle singole operazioni di cessione le annualità da cedersi al tasso di



interesse del 5,25 %.

ART. 6° bis (Riscatto)

Eventuali clausole concernenti il riscatto.

ART. 7°

Ad esuberanza si conferma che il presente contratto deve intendersi stipulato a condizione sospensiva, nel senso che gli atti di cessione verranno stipulati soltanto quando il Governo avrà autorizzato l'apertura all'esercizio di ciascuno dei due tronchi e avrà liquidate definitivamente le rispettive annualità di sussidio chilometrico o avrà emesso il Decreto di decadenza della Società concessionaria nel caso previsto dall'art. 37 alinea ultimo del citato Testo Unico.

ART. 8°

A garanzia degli impegni derivanti dal presente compromesso e della completa e regolare esecuzione del contratto nei modi e termini stabiliti, la Società Ferrovie e Tramvie Padane costituisce a favore dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni la cauzione di L. 50.000, rappresentata da Buoni del Tesoro ..... oggi stessi depositati.....

Qualora una tassa, imposta o aggravio qualsiasi venisse a colpire dette annualità, anche dopo effettuatane la cessione, la Società si obbliga di farne il rimborso all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni per tutta la sua durata.



## ART. 9°

Le spese tutte del presente atto e consequenziali come il costo di una copia in forma esecutiva per l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, sono a carico della Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane.

## ART. 10°

Per gli effetti di quest'atto, le parti contraenti designano di eleggere domicilio, l'Istituto Nazionale, nella sua sede centrale in Roma, via della Stamperia N.8 e la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane in Milano nella sua Sede legale Via S. Felice N.3.

=====



## A T T O    C O M P R O M I S S O R I O

per l'acquisto delle annualità di sussidio chilometrico  
 afferenti alla costruzione della linea Rimini-Mercatino.

Regnando Sua Maestà Vittorio  
 Emanuele III per grazia di Dio e volon-  
 tà della Nazione

= R E D ' I T A L I A =

L'anno 1913, tredici, questo gior-  
 no  
 in Roma, e nella Sede dell'Istituto  
 Nazionale delle Assicurazioni, sito in  
 Via

Avanti di me

R° Notaio residente in Roma, inscritto  
 presso il Consiglio notarile di Roma,  
 alla presenza dei Signori

identico

testimoni noti ed a forma di legge  
 idonei, si sono personalmente costi-  
 tuiti li a me noti maggiorenni di pie-  
 na capacità giuridica:

Illmo, Sig. Com. Avv. Augusto Fer-



rari fu Paolo nato a Modena domiciliato a Milano Via Andegari 14, il quale interviene nella sua qualità di Presidente della Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane con sede in Milano (Capitale L. 5.375.000 interamente versato)

identico

quale Direttore Generale dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni

Si premette:

Che la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane, Sede in Milano, (capitale L.5.375.000 interamente versato) ha ottenuto dal Governo colla convenzione 25 novembre 1912, approvata con R°Decreto 26 gennaio 1913, N°149, la concessione della linea Rimini-Merastino della lunghezza di Km. trentasei circa con un sussidio chilometrico annuo governativo di L.

identico

per cinquant'anni attribuito per Lire  
alla costruzione e  
per L. all'esercizio:



Che la detta Società ha chiesto che l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni si impegni ad acquistare le annualità di sussidio chilometrico attribuito alla costruzione che saranno liquidate dal Governo dopo l'apertura all'esercizio di ciascun tronco della linea ferroviaria Rimini-Mercatino.

Che il Consiglio di Amministrazione dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ha accolto tale domanda con sua deliberazione del

( allegato A)

Che la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane ha deliberato di accettare tutte le condizioni di cui al presente atto con sua deliberazione del

( allegato B)

Si è in forza di tale deliberazione e ritenute le sopra scritte premesse come parte integrale del presente contratto che si conviene e si stipula il presente atto compromissorio.

identico

Che il Comitato Permanente dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, in conformità delle decisioni di massima del Consiglio di Amm. dello stesso Istituto ha accolto tale domanda con sua deliberazione del.....

(Allegato A)

identico

## Art. I°

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni in persona del Sig.

si impegna fin da oggi di acquistare dalla Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane tutta quella parte di annuità chilometrica che risulterà assegnata dal Governo alla costruzione dei vari tronchi della Ferrovia Rimini-Mercatino.

Tale acquisto dovrà effettuarsi dopo l'apertura all'esercizio dei tronchi stessi con conseguente definitiva liquidazione delle annuità di sussidio rispettive sempre però nei limiti di tempo di cui all'articolo seguente.

In caso di decadenza della Società dalla concessione l'acquisto sarà limitato alla parte di sussidio, dovuta ai sensi dell'art. 37 ultimo capoverso del Testo Unico delle Leggi sulle Ferrovie concesse all'industria privata R°D° 9 maggio 1912 N° 1447, ferme tutte le altre disposizioni del presente atto circa la forma e i termini dell'acquisto.

identico

dei due tronchi della Ferrovia  
Rimini - Mercatino.

identico

identico

Art. II

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni effettuerà l'acquisto delle annualità entro due anni dalla data alla quale sarà divenuta definitiva la liquidazione delle annualità che verranno attribuite a ciascun tronco e cioè rispettivamente entro due anni dal 30 giugno 1914 e dal 30 giugno 1915, date alle quali si presume possano essere aperti all'esercizio i due tronchi.

Durante questo tempo l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, quando lo reputi di sua possibilità e convenienza, richiederà in una o più volte alla Società anonima ferrovie e tranvie Padane di cedergli quella quota di annualità che corrisponderà al capitale che esso intenderà impiegare in tale operazione e la Società anonima ferrovie e tranvie Padane si obbliga di essere sempre pronta alla cessione della quota che le sarà richiesta.

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni avviserà la Società anonima ferrovie e tranvie Padane 60 giorni pri-

*La Società R.F. e T.P. dichiara per tutti gli effetti del presente contratto che l'adito al presente contratto di apertura all'esercizio dei due tronchi è perfettamente identico*

e cioè rispettivamente entro due anni dal 28 agosto 1914 e dal 28 agosto 1915 .....

*Entro cinque giorni, termine limite delle operazioni sopra definite nella prima parte di questo articolo*

identico

identico



ma di ogni operazione che intenda com-  
piere.

Trascorso inutilmente tale termi-  
ne di 60 giorni senza che la Società  
anonima ferrovie e tranvie Padane ab-  
bia effettuata la cessione della annua-  
lità richiestale dovrà la Società stes-  
sa se così piacerà all'Istituto Nazio-  
nale delle Assicurazioni, intendersi  
decaduta da ogni diritto conferitole  
dal presente atto compromissorio e  
l'Istituto Nazionale delle Assicura-  
zioni resterà pienamente liberato da ogni  
obbligo assunto con l'atto stesso,  
restando in tal caso, la operazione li-  
mitata a quella parte di annualità che  
a quel giorno fosse stata già regolar-  
mente ceduta con obbligo nella Società  
di pagare all'Istituto Nazionale delle  
Assicurazioni a titolo di penale una  
somma corrispondente al 5 % del valo-  
re capitale e qual giorno di tutta  
l'annualità impegnata a favore dell'I-  
stituto Nazionale delle Assicurazioni  
col presente compromesso, diminuita  
soltanto di quella parte che fosse  
già stata ceduta all'Istituto stesso.

Trascorso inutilmente tale termine  
di 60 <sup>giorni</sup> senza che la società anonima  
ferrovie e tranvie Padane abbia ef-  
fettuata la cessione dell'annualità  
richiestale dovrà la Società stessa,  
se così piacerà all'Istituto Nazio-  
nale dalle Assicurazioni, intendersi  
decaduta da ogni diritto conferitole  
dal presente atto compromissorio e  
l'Istituto Nazionale delle Assicura-  
zioni resterà pienamente liberato da  
ogni obbligo assunto con l'atto ste-  
so restando in tal caso la operazione  
limitata a quella parte di annualità  
che alla data della scadenza dell'ac-  
cennato termine di 60 giorni fosse  
stata già regolarmente ceduta, con  
obbligo nella società di pagare all'I-  
stituto Nazionale delle Assicurazioni  
a titolo di penale una somma corri-  
spondente al 5,25 % del valore capi-  
tale a quella stessa data, di tutta  
l'annualità impegnata a favore del-  
l'Istituto Nazionale col presente com-  
promesso, diminuita soltanto di quel-  
la parte che fosse già stata ceduta  
all'Istituto medesimo.

*affronta la situazione dei  
due tronchi e formate oggetti del  
l'Istituto Nazionale col presente com-  
promesso*



## Art. III

In ogni caso trascorso il biennio di cui nella prima parte dell'art. 2 senza che la operazione siasi perfezionata per colpa della Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane, sarà applicabile a carico della Società la penalità di cui all'articolo precedente.

## Art. IV

La Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane dovrà prima della stipulazione dell'atto e prima di ognuno degli atti di acquisto sopra preveduti e sempre nei termini di cui agli articoli precedenti produrre un regolare certificato del Ministero dei LL.PP. col quale si attesti l'apertura all'esercizio del tronco o della linea o la decadenza della Società dalla concessione e si precisi l'ammontare definitiva della relativa annualità di sussidio attribuita alla costruzione, dichiarandola cedibile ed esigibile, non soggetta a vincolo alcuno nemmeno a favore dello Stato ed indicando la data precisa in cui dovrà aver luogo

## Art. III

In ogni caso trascorso il biennio di cui nella prima parte dell'art. 2 senza che l'operazione siasi perfezionata, l'Istituto Nazionale, sempre che lo voglia, rimarrà liberato da ogni obbligo e sarà applicabile a carico della Società la penale di cui all'articolo precedente. Se poi l'Istituto Nazionale, ancorchè inultimamente decorsi i termini di cui nel presente articolo e nel precedente, preferisse di fare adempiere al contratto e così di addivenire all'acquisto delle annualità in tutto o in parte, la Società Anonima Tramvie e Ferrovie Padane, oltre i danni eventuali per ritardo nell'esecuzione della convenzione, sarà tenuta a corrispondere dal giorno della scadenza dei termini suddetti a quella dell'effettiva cessione l'interesse del 5, 25 % sul valore capitale delle annualità che l'Istituto intendesse di acquistare.

## Art. IV

La Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane dovrà al momento della stipulazione dell'atto o di ognuno

degli atti di acquisto sopra preveduti, e sempre nei termini di cui si è detto negli articoli precedenti produrre un regolamento approvato e certificato dal Ministero dei LL. PP. nel quale si attesti l'apertura all'esercizio del tronco o della linea o della decadenza della Società dalla concessione e si precisi l'ammontare definitivo della relativa annualità di sussidio attribuita alla costruzione, dichiarata, allo stesso giorno della stipulazione, cedibile ed esigibile, non soggetta a vincolo alcuno nemmeno a favore dello Stato, ad eccezione del vincolo che risultasse a favore della Cassa di Risparmio delle provincie Lombarde, ed indicando la data precisa in cui dovrà aver luogo il versamento delle singole annualità.

il versamento delle singole annualità.

Art. V

L'acquisto delle predette annualità verrà effettuato sempre per atto pubblico notarile al prezzo corrispondente alla capitalizzazione dell'annualità da cedersi al tasso d'interesse del 5,25 % e cioè scontando alle singole date da prestabilirsi per le singole operazioni di cessione le annualità da cedersi al tasso d'interesse del 5,25 %.

identico

Art. VI

Ad esuberanza si conferma che il presente contratto deve intendersi stipulato a condizione sospensiva e che i <sup>gli</sup> relativi atti di cessione verranno stipulati soltanto quando il Governo avrà autorizzato l'apertura all'esercizio <sup>dei</sup> tronchi ~~medesimi~~ e con liquidazione definitiva <sup>mente</sup> delle rispettive annualità di sussidio chilometrico o avrà emesso il decreto di decadenza della Società concessionaria nel caso previsto dell'art. 37

identico

*Pro. in corso*



al ultimo del citato Testo Unico.

Art. VII

~~Resta convenuto fra le parti che qualora una tassa, imposta o gravame qualsiasi venisse a colpire dette annualità anche dopo effettuatene la cessione, la Società cedente se ne assume fino da ora il rimborso all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni per tutta la sua durata.~~

Art. VIII

Le spese tutte del presente atto e conseguenziali compresa una copia in forma esecutiva per l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni sono a carico della Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane.

Art. IX

Per gli effetti di quest'atto, le Parti contraenti dichiarano di eleggere domicilio in quanto a l'Istituto Nazionale della sua sede centrale in Via ed in quanto alla Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane in Milano nella

A garanzia degli impegni derivanti dal presente compromesso e della completa e regolare esecuzione del contratto nei modi e termini stabiliti, la Società Ferrovie e Tramvie Padane costituisce a favore dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni la cauzione di lire 1.50.000., rappresentata da titoli del Tesoro oggi stesso depositati

~~resta convenuto ecc. ecc.~~  
( come contro )

identico

identico



sua sede legale Via Manzoni N° 3.

E richiesto io notaio ho ricevuto il presente atto che viene sottoscritto e firmato nel margine dei fogli intermedi dalle parti, da me e dai testimoni.

L'atto è stato pubblicato mediante lettura da me data a chiara ed alta voce presente i testi, alle parti, le quali, da me interpellate, lo hanno dichiarato conforme alla loro volontà ed è stato steso da persona di mia fiducia per mia cura su

fogli di carta da L. 1,22 occupandone con la scritturazione le prime facciate per intero.

F°.

TENORE DEGLI ALLEGATI

Allegato Lett. A

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni

Verbale della adunanza del Consiglio di Amministrazione.



Allegato B

Società Anonima Ferrovie e Tramvie

Padane = Sede in Milano =

Capitale L. 5.375.000 interamente  
versato.

---

Seduta del Consiglio tenutasi il giorno  
no nel locale  
della Sede alle ore