

N. 111 di Repertorio

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

ISPETTORATO GENERALE FERROVIE, TRAMVIE ED AUTOMOBILI

Ufficio contratti.

**CONVENZIONE PER LA CONCESSIONE DI SOLA COSTRUZIONE
DELLA FERROVIA ELETTRICA A DOPPIO BINARIO PER L'ESPO-
SIZIONE UNIVERSALE DI ROMA.**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

L'anno millenovecentotrentotto, Anno XVI E. F., il giorno ventitrè del mese di maggio, in Roma ed in una sala del Ministero delle Comunicazioni, dinanzi a me comm. dott. proc. Saverio DE VITO fu Lodovico Capo Sezione amministrativo delegato alla stipulazione dei contratti dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili, e senza l'assistenza dei testimoni avendovi le parti contraenti rinunciato d'accordo con me ufficiale rogante, giusta le facoltà concesse dal disposto dell'art. 48 della vigente legge notarile in data 16 febbraio 1913, n. 89, si sono personalmente riuniti:

da una parte:

il sig. Cav. di Gr. Cr. Dott. Antonio CRISPO fu Giuseppe, Direttore generale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, in rappresentanza di S. E. il Ministro per le Comunicazioni, giusta delega in data 21 maggio 1938, Anno XVI, n. 1879/F. 221-12, che qui si allega sotto la lettera A);

il Sig. Comm. dott. Barone TUCCI Salvatore fu Carmelo, Direttore capo divisione della Direzione generale del Tesoro, in rappresentanza di S. E. il Ministro delle Finanze, e per l'impedimento del Signor Direttore generale della Direzione generale predetta, giusta delega in data 4 maggio 1938-XVI, n. 144297, che qui si allega sotto la lettera B); entrambi per conto e nell'interesse dell'Amministrazione dello Stato;

e dall'altra:

il sig. on. ing. Riccardo LUZZATI fu Emanuele, nato a Trino Vercellese e domiciliato a Milano, Consigliere delegato della Società

Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo, con sede in Milano, autorizzato a firmare la presente convenzione in nome e per conto di detta Società in virtù di deliberazione del Consiglio di Amministrazione della Società medesima adottata in data trenta marzo millenovecentotrentotto, Anno XVI, come da estratto autentico in data dodici aprile millenovecentotrentotto, Anno XVI, a rogito dott. Domenico MORETTI fu Giovanni Battista, R. notaio in Trezzo sull'Adda, estratto debitamente legalizzato e che qui si allega sotto la lettera C);

Io ufficiale rogante ho accertato che il predetto sig. on. ing. Riccardo LUZZATI fu Emanuele ha la piena capacità a rappresentare ed impegnare legalmente la Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo nella sua rivestita qualità.

Tutto ciò premesso, le parti come sopra costituite, da me ufficiale rogante personalmente conosciute, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa, che forma parte integrante della presente convenzione, convengono e stipulano quanto appresso.

Art. 1.

Oggetto della concessione.

Il Governo concede alla Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo la concessione di sola costruzione della ferrovia elettrica a doppio binario Colosseo-Esposizione Universale di Roma, escluso l'approvvigionamento del materiale rotabile e d'esercizio, della lunghezza complessiva di Km. 10.011 quale risulta dai progetti esecutivi di cui al successivo articolo 2, a scartamento normale di m. 1.435 misurati fra le faccie interne delle rotaie.

L'importo della concessione di sola costruzione è preventivato in L. 90.788.097 - (lire novantamilionisettecentottantottomilanovantasette) cui sarà da aggiungere la maggiore spesa per le opere specificate al successivo articolo 2, commi secondo e terzo. La concessione è fatta alle condizioni della presente convenzione che ha, per ogni effetto, valore contrattuale, e sotto la osservanza delle vigenti leggi, del regolamento n. 1 approvato con R. decreto 21 ottobre 1863, numero 1528, e degli altri regolamenti per l'esecuzione di opere pubbliche, emanati e da emanarsi, in quanto non sia diversamente disposto da questo atto.

Per i lavori ed impianti ed i relativi collaudi e per la accettazione del materiale saranno inoltre osservate le norme e capitoli generali e speciali in uso nella costruzione delle Ferrovie dello Stato, salvo le eventuali deroghe che potranno essere di volta in volta accordate a giudizio insindacabile del Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie, automobili).

Per le linee aeree di contatto e di alimentazione e per le sottostazioni di conversione saranno osservate integralmente le prescrizioni del Comitato Elettrotecnico Italiano.

Art. 2.

Progetto esecutivo.

La costruzione sarà fatta secondo i progetti esecutivi a firma dell'ing. Riccardo LUZZATI, con bolli annullati in data 26 ottobre e 10 dicembre 1937, ritenuti ammissibili dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 14 marzo 1938-XVI, n. 489, e sotto la osservanza delle prescrizioni ed avvertenze in esso contenute.

Per le seguenti opere, comprese tra quelle prescritte, il concessionario dovrà presentare alla superiore approvazione, entro due mesi dalla data del provvedimento di approvazione della presente convenzione, i progetti definitivi di variante con le relative perizie compilate in base agli stessi prezzi ammessi per la perizia generale e con le stesse quote di imprevisti, spese generali ed interessi durante la costruzione:

- 1) Stazione del Colosseo;
- 2) Stazione Centrale Esposizione;
- 3) Fermata del Circo Massimo;
- 4) Stazione di S. Paolo;
- 5) Stazione di Magliana Porta del fiume;
- 6) Centralizzazione comando interruttori di linea;
- 7) Aumento sezione di linea di contatto;
- 8) Armamento con rotaie del peso di Kg. 46,3 a m.l.

Con l'approvazione delle suelencate varianti sarà altresì approvata la relativa maggiore spesa che andrà in aumento dell'importo indicato all'articolo 1, comma secondo.

Qualora per l'ubicazione della stazione capolinea nell'interno dell'Urbe e per l'attraversamento del collettore alto di Porta Metronia si rendesse necessaria la modificazione e l'accorciamento del tracciato il concessionario dovrà presentare alla superiore approvazione entro il termine che gli sarà assegnato il relativo progetto corredato della perizia compilata con le stesse modalità previste nel comma 2° del presente articolo. Con l'approvazione di queste eventuali modifiche sarà altresì approvata la maggiore o minore spesa che andrà in aumento o in diminuzione dell'importo indicato nell'art. 1, comma 2°, senza che il concessionario possa comunque accampare domande di compensi per tale riguardo qualunque sia l'entità della variazione apportata al complesso del quantitativo di opere oggetto della concessione, anche se in dipendenza delle modifiche e varianti di cui al presente comma il tracciato della ferrovia resterà limitato a Porta San Paolo od anche prima.

Le approvazioni di cui al presente articolo sono date con Decreto del Ministero delle Comunicazioni di concerto con quello delle Finanze sentito il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici.

Art. 3.

Varianti nell'interesse del Governatorato di Roma.

Il concessionario si obbliga di presentare alla superiore approvazione il progetto della variante al tracciato, che venisse richiesta dal Governatorato di Roma al fine di attraversare più agevolmente la nuova ferrovia e la esistente Roma-Lido con le nuove strade di accesso all'Esposizione Universale, comprendendo nel progetto anche il necessario spostamento della Roma-Lido alla quale la costruenda ferrovia sarà affiancata. Al progetto saranno allegate la perizia della variante comprensiva dello spostamento della Roma-Lido e quella relativa al corrispondente tratto della nuova linea, quale è previsto nel progetto esecutivo, al fine della determinazione della maggiore spesa a carico del Governatorato di Roma.

Nelle anzidette perizie saranno adottati gli stessi prezzi ammessi nella stima che è servita di base per la determinazione del corrispettivo di concessione o quelli successivamente riconosciuti nei procedimenti di revisione e le stesse quote per imprevisti, spese generali ed interessi durante la costruzione ammesse nella stima anzidetta.

La maggiore spesa, nella misura ed alle condizioni di pagamento riconosciute dal Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie, automobili), sarà rimborsata al concessionario dal Governatorato di Roma.

Analoga procedura sarà seguita per altre eventuali varianti che dovessero attuarsi nell'interesse del Governatorato.

Art. 4.

Termine per la esecuzione dei lavori.

Il concessionario dovrà cominciare i lavori entro quindici giorni dalla data di comunicazione, mediante lettera raccomandata, della intervenuta approvazione della presente convenzione.

I lavori dovranno essere ultimati nei seguenti termini:

a) entro dodici mesi, a decorrere dalla data anzidetta, il tronco Magliana-Scalo merci terminale, almeno con un binario per l'esercizio con trazione a vapore, ammettendosi che non sia interamente compiuta la copertura delle gallerie artificiali;

b) entro ventiquattro mesi dalla stessa data il tronco Mercati Generali-Magliana, almeno con un binario, per l'esercizio con trazione a vapore, compreso l'ampliamento del piazzale ai Mercati Generali;

c) entro trenta mesi il corpo stradale ed i fabbricati della intera linea;

d) entro trentasei mesi l'intera linea elettrificata e pronta per l'apertura all'esercizio.

In ogni caso i lavori di cui alle lettere c) e d) dovranno essere ultimati rispettivamente almeno dodici e sei mesi prima della data di apertura dell'Esposizione.

Resta inteso che l'energia elettrica ad alta tensione per la prova e messa a punto dei macchinari e degli impianti sarà fornita, su richiesta del concessionario, alla sottostazione sei mesi prima della scadenza del termine di cui alla lettera d).

Art. 5.

Penalità per inosservanza di termini.

Non sono ammesse proroghe ai termini stabiliti con l'articolo precedente salvi i casi di forza maggiore od eventi assolutamente indipendenti dalla volontà del concessionario che siano riconosciuti tali, a suo insindacabile giudizio, dal Ministero delle Comunicazioni il quale fisserà i nuovi termini.

Ove il concessionario non inizi i lavori nel termine prescrittogli, od iniziati li sospenda, o non li porti a compimento nei termini assegnatigli, senza che ricorrano i motivi di cui al comma precedente, incorrerà in una penale di L. 5.000 (cinquemila) per ogni giorno di ritardo o di sospensione, salva ed impregiudicata l'applicazione del comma successivo.

Dopo tre mesi dalla data di approvazione della presente convenzione, se i lavori non saranno avviati e successivamente in ogni tempo condotti in modo da renderne sicuro il compimento nei termini assegnati, il Ministero delle Comunicazioni può, senza bisogno di costituzione in mora, dichiarare decaduto il concessionario con perdita della cauzione, che sarà devoluta allo Stato.

Art. 6.

Effetti della decadenza.

In caso di decadenza il Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie, automobili) ha facoltà di affidare, anche mediante trattativa privata, il compimento dell'opera ad altra ditta ovvero di provvedervi nel modo che riterrà più opportuno, previa presa di possesso, per mezzo del competente Ufficio Governativo di vigilanza, delle opere, dei materiali approvvigionati e dei cantieri, con le macchine e gli utensili in essi esistenti, anche se di pertinenza di imprese allogatarie o di terzi, con le modalità ed agli effetti di cui ai commi successivi. A tal fine il concessionario assume l'obbligo di dare all'Ufficio Governativo di sorveglianza la dimostrazione che le ditte allogatarie di lavori o noleggiatrici di mezzi d'opera abbiano esplicitamente riconosciuto la facoltà, da parte del Ministero, alla detta presa di possesso, o mediante inclusione di apposita clausola nei contratti o mediante rilascio di speciale dichiarazione impegnativa.

All'atto della presa di possesso saranno compilati, nei confronti ed in contraddittorio degli interessati, lo stato di consistenza dei lavori eseguiti e gli inventari descrittivi di tutti gli oggetti di pertinenza del concessionario e di quelli di pertinenza delle ditte allogatarie o noleggiatrici che possano essere utilmente impiegati nei lavori; nel caso che gli interessati, invitati ad intervenire non si presentino, l'Ufficio Governativo di sorveglianza procederà con l'assistenza di due testimoni.

L'Ufficio Governativo di sorveglianza ha altresì facoltà di trattenere quel personale adibito ai lavori che ritenga necessario per la prosecuzione dei medesimi, senza che ciò possa recar pregiudizio alla posizione di detto personale nei confronti degli assuntori.

Oltre la perdita della cauzione, l'eccedenza di spesa per il compimento della ferrovia nei modi sopra indicati, in confronto alle previsioni del contratto, nonchè le spese occorse per riparare gli eventuali guasti derivati da difetti di materiali o di esecuzione ai lavori già fatti dal concessionario sono a carico di quest'ultimo.

Per compensarsi di tale eccedenza l'Amministrazione si avvarrà delle somme liquidate o da liquidarsi a credito del concessionario nonchè delle somme eventualmente ricavate dalla cessione di materiali, utensili, mezzi d'opera, di ragione del concessionario medesimo, presi in possesso.

Se invece l'Amministrazione avrà ottenuto un risparmio esso andrà a profitto dello Stato e il concessionario non avrà diritto a parteciparvi in alcun modo.

Ultimati i lavori, gli esistenti materiali, utensili e mezzi d'opera di ragione del concessionario gli saranno restituiti nello stato in cui si trovano senza che esso possa pretendere alcun compenso.

Art. 7.

C a u z i o n e .

A garanzia degli obblighi assunti col presente atto per la costruzione della ferrovia, il concessionario ha prestato a favore dell'Amministrazione Governativa, cauzione per l'importo di L. 5.000.000 (cinque milioni) mediante titolo di Stato valutati al valore effettivo, intestati alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, con sede in Milano ed ipotecati, su istanza della Società medesima in data 13 aprile 1938-XVI, a favore del Ministero per le Comunicazioni.

La cauzione verrà mantenuta integralmente durante lo sviluppo dei lavori e la sua restituzione, fino alla concorrenza dei quattro quinti, potrà aver luogo dopo effettuata con esito favorevole la visita di ricognizione per l'apertura all'esercizio dell'intera linea, con deduzione delle somme che fossero state eventualmente corrisposte agli operai ai sensi dell'art. 16 della presente convenzione. L'ultimo quinto sarà restituito dopo il collaudo finale, previa deduzione delle multe in cui eventualmente fosse incorso il concessionario, anche per l'inosservanza

vanza delle clausole a tutela degli operai, fermo restando il diritto di rivalsa dello Stato per gli eventuali danni di cui all'art. 1639 del Codice Civile. Il quinto potrà anche essere trattenuto se, in seguito alla pubblicazione degli avvisi di cui all'art. 360 della legge sulle opere pubbliche, non risultassero tacitati i proprietari i cui beni furono espropriati o danneggiati.

Art. 8.

Corrispettivo della concessione.

Per il pagamento delle opere oggetto della presente concessione, escluse le espropriazioni, lo Stato corrisponderà la somma di lire 90.788.097 (novantamilionisettecentottantottomilanovantasette) con l'aggiunta della maggiore spesa di cui all'art. 2, comma terzo, e salve le variazioni derivanti dall'applicazione dello stesso art. 2, comma quarto, e dei successivi articoli 9, 10 e 11.

I pagamenti saranno fatti a misura della esecuzione dei relativi lavori ed in base a regolari certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della spesa complessiva preventivata. Se i pagamenti venissero effettuati oltre novanta giorni dalla data di emissione dei rispettivi certificati, dallo spirare di questo termine sarà corrisposto sulle somme dovute l'interesse del 5 % (cinque per cento) all'anno per tutta la durata del ritardo.

Sarà in facoltà dell'Amministrazione di trattenere l'ultimo ventesimo sino a dopo il collaudo della linea qualora non ritenga sufficiente la garanzia del deposito cauzionale.

Art. 9.

R e v i s i o n e .

Qualora le mutate condizioni della mano d'opera e delle materie prime siano tali da portare un aumento o una diminuzione superiore al 5 % (cinque per cento) dell'importo complessivo dell'opera risultante dalla stima allegata al progetto esecutivo e da quelle delle varianti ed aggiunte successivamente approvate, con le modifiche apportate dall'Amministrazione, sarà in facoltà, rispettivamente del concessionario e del Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie tramvie automobili), di chiedere la revisione del corrispettivo convenuto per la concessione di costruzione della ferrovia, per la parte eccedente, in più o in meno, l'alea contrattuale del 5 % (cinque per cento).

In pendenza del procedimento di revisione l'Amministrazione sarà tenuta egualmente ad emettere i certificati di avanzamento dei lavori sulla base delle stime anzidette, ed a pagare la corrispondente quota del convenuto corrispettivo. Tuttavia, nel caso in cui la revisione sia

chiesta dal Ministero, la quota del corrispettivo da liquidare al concessionario, sarà limitata ai 95/100 (novantacinque centesimi) del relativo certificato di avanzamento.

Degli effetti di tale revisione si terrà conto nei successivi certificati di avanzamento.

Art. 10.

Procedimento di revisione.

Alla fine di ogni semestre, a decorrere dall'inizio dei lavori, si accerterà se si siano verificate le condizioni di aumento o di diminuzione previste nell'articolo precedente, e sarà eventualmente richiesta la revisione dalla parte che ritiene di avervi diritto. La revisione si estenderà, oltre ai lavori ancora da eseguire, anche a quelli eseguiti nel corso del relativo semestre, quando si siano verificate le condizioni di aumento o di diminuzione indicate nell'articolo precedente.

La revisione dei prezzi sarà eseguita introducendo nelle analisi dei prezzi unitari, e quindi nelle singole voci della stima, i nuovi prezzi della mano d'opera e dei materiali, risultanti dai bollettini dell'Unione Provinciale di Roma della Confederazione Fascista degli Industriali e dai listini del Consiglio Provinciale delle Corporazioni di Roma; il tutto nelle stesse proporzioni ammesse per le singole voci della stima.

Agli effetti della revisione saranno considerate le stesse quantità di lavori e di provviste risultanti dalla stima che è servita di base per la determinazione del corrispettivo di concessione e da quelle relative alle varianti di cui all'art. 2 ed al successivo art. 11.

L'aumento del corrispettivo derivante dal procedimento di revisione non si applica alla quantità di lavori che il concessionario, a giudizio del Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie tramvie automobili), avrebbe potuto eseguire e non abbia invece eseguito in proporzione al tempo trascorso dall'inizio dei lavori nè si applica ai materiali precedentemente approvvigionati.

La diminuzione del corrispettivo si applica ai lavori non ancora eseguiti ed ai materiali non ancora approvvigionati.

Art. 11.

Aumento o diminuzione del corrispettivo.

Le economie sulla spesa prevista dipendenti da varianti proposte dal concessionario ed approvate dall'Amministrazione Governativa sono assegnate per un terzo al concessionario e per due terzi allo Stato con una corrispondente riduzione del corrispettivo di cui al primo comma dell'art. 8 del presente atto.

Se invece siano richieste dall'Amministrazione Governativa varianti od aggiunte che importino maggiore o minore spesa, l'ammontare del corrispettivo sarà corrispondentemente variato.

Per la determinazione della maggiore o minore spesa derivante dalle varianti di cui ai commi precedenti saranno adottati gli stessi prezzi ammessi nella stima che è servita di base per la determinazione del corrispettivo di concessione o quelli successivamente riconosciuti nei procedimenti di revisione, e le stesse quote per imprevisti, spese generali ed interessi durante la costruzione, ammesse nella stima anzidetta.

Per l'accettazione delle varianti ed aggiunte di cui al presente articolo ed ai precedenti articoli 2 e 3 nonchè per qualsiasi modificazione od aggiunta ai patti della presente convenzione il concessionario rilascerà appositi atti di sottomissione, che saranno approvati mediante decreti del Ministro per le Comunicazioni di concerto con quello per le Finanze sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Art. 12.

Espropriazioni.

In base al progetto esecutivo il concessionario procederà, a nome e per conto dello Stato, all'espropriazione dei beni stabili e di diritti reali immobiliari necessari per la costruzione della ferrovia, sue dipendenze ed accessori, provvedendo a nome e nell'interesse dello Stato, alla liquidazione delle relative indennità sia in via amministrativa che giudiziaria.

A tal uopo il concessionario presenterà alla preventiva approvazione del Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie tramvie automobili), per il tramite dell'Ufficio Governativo di sorveglianza, gli atti relativi all'indennità da corrispondersi agli espropriati o da depositarsi a loro favore.

Il rimborso a favore del concessionario delle somme da esso corrisposte o depositate con l'approvazione dell'Amministrazione Governativa, aumentate del 10 % (dieci per cento) per spese di trascrizione, vulture, atti vari, (escluse le eventuali spese giudiziarie) spese generali ed interessi sulle somme anticipate, verrà effettuato dietro presentazione da parte del concessionario medesimo dei corrispondenti documenti giustificativi con le modalità di cui alla seconda parte del secondo comma del precedente art. 8.

Dalla procedura di cui ai commi precedenti sono escluse le occupazioni e servitù temporanee ed i raccordi provvisori, i cui oneri, insieme a quelli per depositi od estrazioni di materiali, per eventuali danni e per ogni altro possibile motivo in dipendenza della esecuzione dei lavori, restano a carico del concessionario.

I materiali provenienti da eventuali demolizioni di immobili espropriati restano in proprietà del concessionario a completa compensazione degli oneri da esso sopportati per le demolizioni stesse.

Art. 13.

Tasse di registro.

Saranno registrati col solo pagamento del diritto fisso il presente atto, gli atti di sottomissione di cui all'art. 11 e gli atti con cui fosse dal concessionario ceduta l'intera concessione o allogata la costruzione delle varie opere della linea.

Saranno parimenti registrati col diritto fisso, per ogni proprietà, gli atti relativi all'acquisto ed espropriazione dei terreni od altri stabili necessari per la costruzione della ferrovia concessa e delle sue dipendenze, e ciò anche quando l'acquisto e l'espropriazione si rendano necessari in vista di successivi ampliamenti da autorizzarsi dal Governo.

Art. 14.

Visita di ricognizione e collaudo.

Dopo l'ultimazione dei tronchi e dell'intera linea come indicato all'art. 4 e dietro richiesta del concessionario, si procederà, previo avviso dell'Ufficio Governativo di sorveglianza, alla costruzione della ferrovia e alle rispettive visite di ricognizione.

All'atto dell'ultima visita di ricognizione si procederà contemporaneamente alla consegna della linea all'esercente previa redazione di apposito stato di consistenza.

Il concessionario si obbliga a consentire l'esercizio provvisorio dei tronchi anzidetti, in pendenza della ultimazione dell'intera linea con le modalità che, su proposta dell'esercente, saranno approvate dal Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie tramvie automobili).

Agli effetti del presente atto di concessione e della legge sulle opere pubbliche, il Ministero si riserva di procedere al collaudo definitivo dell'intera linea non oltre due anni dalla data di apertura di essa all'esercizio, ma in ogni caso non prima della chiusura della Esposizione.

Art. 15.

Rinuncia ai privilegi.

Il concessionario rinuncia ai privilegi, diritti di preferenza, indennità o compensi di cui agli articoli 49 e 50 del testo unico approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, che gli potessero competere per la costruzione di diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linea, nonchè per le linee laterali, restando in facoltà del Governo di provvedere alla costruzione di esse direttamente o mediante concessioni a chiunque esso creda, senza essere tenuto in qualsiasi caso a compensi od a risarcimenti di danni a favore del concessionario.

Art. 16.

Tutela degli operai.

Durante la costruzione della linea, dovranno essere osservate le norme vigenti per assicurare il buon governo igienico nei cantieri delle opere pubbliche e tutte quelle relative alla tutela degli operai adibiti alla esecuzione di lavori per conto diretto dello Stato.

Dovranno altresì essere osservate tutte le norme vigenti in materia di assistenza e di assicurazione sociale.

In caso di inosservanza, il concessionario sarà passibile delle penalità previste nel successivo art. 24.

In caso di ritardo nel pagamento delle mercedi agli operai, il Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie tramvie automobili), indipendentemente dalle penalità di cui al comma precedente, potrà provvedervi d'ufficio, previa diffida, facendovi fronte con le somme dovute al concessionario od, all'occorrenza, mediante prelievi sulla cauzione da esso prestata.

Art. 17.

Tabelle U.N.I. e autarchia nazionale.

Per l'approvvigionamento del materiale fisso e mobile da impiegare nella costruzione della ferrovia il concessionario si impegna ad osservare le tabelle di unificazione U.N.I. già rese obbligatorie con decreti del Capo del Governo, nei modi e nei termini stabiliti dai decreti stessi. Saranno inoltre osservate, in quanto possibile, le tabelle di unificazione U.N.I. già definite e pubblicate, ma per le quali ancora non siano stati emanati i decreti relativi.

Per tutte le strutture dovranno inoltre essere osservate le vigenti disposizioni nei riguardi dell'autarchia edilizia.

Art. 18.

Cessione della concessione.

E' nulla la cessione della concessione della ferrovia senza l'approvazione governativa.

Art. 19.

Vigilanza e sindacato.

Il concessionario esplicitamente riconosce le facoltà tutte di vigilanza e sindacato che, dalle leggi e dai regolamenti, emanati e da emanare, sono o saranno demandate al Ministero delle Comunicazioni

(Ispettorato generale delle ferrovie tramvie automobili) nei riguardi della costruzione delle linee concesse all'industria privata ed in particolare modo per il personale, per la riforma dei lavori e per la esclusione delle provviste non conformi ai progetti ed alle varianti approvate od alle vigenti norme per l'accettazione dei materiali da costruzione.

La scelta del direttore della costruzione della linea sarà sottoposta alla approvazione del Ministero, il quale potrà in ogni tempo chiedere la sua sostituzione.

Prima dell'inizio dei lavori il concessionario dovrà altresì presentare alla approvazione del Ministero le norme di contabilità — da seguire durante la costruzione per il controllo agli effetti del sindacato e vigilanza governativa — redatte in armonia alle norme tipo, approvate con decreto 12 febbraio 1914, n. 2116, dei Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro.

Art. 20.

Tassa di sorveglianza.

Per la sorveglianza dei lavori da parte dell'Amministrazione governativa, il concessionario pagherà al Tesoro, dalla data di pubblicazione del provvedimento di approvazione della presente convenzione alla data del verbale di ultimazione dell'intera linea, la somma di L. 10.000 (diecimila) annue.

Art. 21.

Tutela della pubblica igiene.

Nella esecuzione dei lavori della linea sono vietati gli scavi che possano dar luogo a ristagni d'acqua o impaludamenti in modo permanente.

Per le cave di prestito e per la costruzione delle gallerie ed in genere per tutto quanto riguarda la costruzione della linea il concessionario è tenuto ad osservare le leggi, i regolamenti e le disposizioni vigenti nonchè le istruzioni generali e speciali, che, per la esecuzione di dette leggi e regolamenti, siano o possano essere emanate.

Art. 22.

Antichità.

I monumenti che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori non saranno menomamente danneggiati. Il concessionario dovrà dare immediato avviso del rinvenimento al Prefetto di Roma.

Trattandosi di monumenti dei quali l'Amministrazione governativa decidesse la conservazione sul posto, dovrà il concessionario studiare e proporre i necessari provvedimenti.

La proprietà degli immobili d'importanza storica, archeologica ed artistica, che si rinvenissero durante la esecuzione dei lavori spetterà per intero allo Stato.

Oltre ai diritti che gli spettano a termini di legge, è riservata allo Stato la proprietà degli oggetti di valore e di quelli che interessino la scienza, la storia o la archeologia, compresi i relativi frammenti che si rinvenivano sui fondi espropriati per la esecuzione dei lavori e per i rispettivi cantieri e sulla sede dei lavori stessi, e il concessionario dovrà consegnarli alla Amministrazione governativa, che gli rimborserà le spese incontrate per la loro conservazione e per le speciali operazioni che fossero state espressamente ordinate onde assicurare l'incolumità ed il più diligente recupero.

Art. 23.

Opere di difesa nazionale.

Il concessionario non potrà opporsi a che, durante la costruzione, l'Autorità militare esegua, con personale e mezzi propri, tutte quelle opere che, a suo esclusivo giudizio, crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale.

Art. 24.

Clausole penali.

L'inosservanza delle disposizioni della presente convenzione, in quanto non costituiscano contravvenzione, danno luogo ad una penale da L. 1.000 (mille) a L. 10.000 (diecimila) da applicarsi con decreto del Ministro per le Comunicazioni su conforme parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 25.

Controversie.

Fermi restando i poteri conferiti in materia ferroviaria dalle leggi e regolamenti vigenti al Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie tramvie automobili), quando insorgessero altre questioni per la interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione, il Ministero, previo invito al concessionario a presentare le proprie osservazioni, ne proporrà la soluzione in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato.

Nel caso che il concessionario non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni che, a sensi delle vigenti leggi, fossero di competenza dell'Autorità giudiziaria, saranno deferite, giusta gli articoli 12 del Codice di Procedura Civile e 349 della legge sui lavori pubblici, ad un collegio di tre arbitri. Ciascuna delle due parti nominerà uno di tali arbitri ed il terzo sarà scelto dal Presidente del Consiglio di Stato fra i componenti del Consiglio medesimo.

La presidenza del Collegio spetterà a quest'ultimo membro.

Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto. La loro sentenza non sarà suscettibile nè di appello nè di ricorso per Cassazione.

Art. 26.

Domicilio del concessionario.

Il concessionario, per gli effetti di questa convenzione, elegge il suo domicilio legale in Roma, dove dovrà anche tenere la sede degli uffici di direzione tecnica ed amministrativa dei lavori della ferrovia concessa.

Art. 27.

Validità della convenzione.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata mediante provvedimento legislativo.

Io sottoscritto ufficiale rogante dichiaro di aver presa visione dei sottoelencati tre certificati nominativi del Debito Pubblico, rendita 5 per cento, intestati alla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, e sui quali è stata iscritta, a cura del competente ufficio del Debito Pubblico, regolare annotazione di ipoteca a favore del Ministero delle Comunicazioni, agli effetti della presente convenzione, giusta quanto è prescritto dall'art. 7 della convenzione medesima:

Certificato n. 145285, rendita annua L. 175.000, capitale nominale L. 3.500.000;

Certificato n. 145286, rendita annua L. 55.000, capitale nominale L. 1.100.000;

Certificato n. 145287, rendita annua L. 35.400, capitale nominale L. 708.000.

E, richiesto, io ufficiale rogante ho ricevuto e pubblicato il presente atto mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce in presenza delle parti che, da me interpellate prima di sottoscriverlo, hanno dichiarato essere l'atto stesso conforme alla loro volontà.

Si è omessa la lettura delle inserzioni allegate al presente atto per espressa volontà delle parti, le quali hanno dichiarato di averne già presa cognizione.

Il presente atto consta di quattordici fogli di carta bollata, scritti da persona di mia fiducia, su facciate cinquantadue, escluse le firme, e comprende tre inserzioni per foglietti sedici scritti e dattilografati su facciate ventotto.

Il Rappresentante di S. E. il Ministro per le Comunicazioni:

ANTONIO CRISPO fu Giuseppe.

Il Rappresentante di S. E. il Ministro per le Finanze:

SALVATORE TUCCI fu Carmelo.

*Il Rappresentante
della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo:*

Il Consigliere delegato: RICCARDO LUZZATI fu Emanuele.

L'ufficiale rogante: SAVERIO DE VITO.