

## Relazione

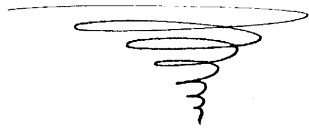
sul progetto di Legge per la  
costruzione della stazione definitiva  
della Ferrovia nella Città di Genova

Signori Deputati

I due Capi della linea  
della Strada ferrata principale  
dello Stato mancano ancora di  
stazioni definitive.

Questo difetto è tuttavia  
tollerabile a Torino, perchè quivi,  
se il locale dei viaggiatori e degli  
uffici è ancora provvisorio e non è  
corrispondente al decoro della Capitale,  
ed a tutti i bisogni di un servizio  
molto attivo e crescente, offre però  
una sufficiente comodità; e ciò  
che più importa la stazione  
è stabilito in un'ampia area  
di circa  $\frac{150}{m}$  metri quadrati, nella  
quale sorgono tutti gli edificii di  
magazzini, tettoje, officine e  
rimesse di cui si abbisogna, e nella  
quale si stendono tutti i binarii  
e scambiamenti di via che occorrono  
alla prontezza, economia, e sicurezza  
di un attivo servizio.

Ma ben diverso è lo  
condizione della stazione di Genova,  
dove tutto il servizio di viaggiatori



e di merci deve farsi in un' area  
ristretta a non più di 16, o 17 mila  
metri, e così meno ampia di quella  
di alcune delle Stazioni di secondo  
ordine.

La necessità di provvedere  
sollecitamente alla costruzione della  
Stazione definitiva risulti evidente  
per tutti, quando facciano attenzione  
ai molteplici e gravi inconvenienti  
che presenta il servizio nell'attuale  
Stazione provvisoria.

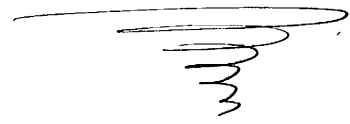
Questi inconvenienti derivano  
parte dalla mancanza dei locali  
necessari ad una stazione di primo  
rango dove i viaggiatori affluiscono  
in grandissimo numero; e parte  
dalla strettezza dell'area destinata  
alle vie di servizio, tanto per  
viaggiatori come per le merci.

La mancanza di ampie sale  
di aspetto, di magazzini separati  
per la consegna e per la distribuzione  
dei bagagli, di locali abbastanza  
spaziosi e ben disposti per la distribu-  
zione dei biglietti, e di reti coperte  
per la sosta delle persone, e delle  
veicoli ordinarie, genera non  
solamente grave incomodo e  
ragionevole malcontento nei

5

viaggiatori, ma è anche causa di lentezze, di confusioni, e di errori impossibili ad evitarsi.

L'angustia dell'area per le manovre è poi tale che tutti i binarii destinati alla formazione dei convogli delle merci, appena si poterono in ogni stazione tre binarii per l'essenziale movimento delle ferrovie; di guisa che uno solo potè' destinarsene agli arrivi, ed uno solo alle partenze, essendo fuer necessario averne un terzo per depositi di vetture e vagoni. Quindi è che nessun convoglio potrebbe arrivare alla stazione, senza pericolo di funeste collisioni, prima che il convoglio antecedente non abbia affatto sgomberato il sito: ne' questo sgombrato è sempre possibile che sia sollecitato, poichè' non di rado arrivano convogli di 25, 30 e più vagoni ove raccogliasi un infinito numero di viaggiatori, e di bagagli e merci portate a grande velocità, e poichè' sempre si richiedono manovre lunghe e lente per fraudare attorno i vagoni. — E se si riflette che dalla stazione di Genova partono già fin d'ora



giornalmente tra viaggiatori e  
merci 12 convogli, ed altrettanti ne  
arrivano nei giorni feriali, e che  
nelle feste e nella buona stagione  
principalmente, il numero delle waggons  
crena d'anni, si riconoscerà come sia  
fin d'ora difficile e pericoloso il servizio  
principalmente nei convogli di  
viaggiatori, e si resterà convinto  
che all'epoca vicina in cui entreranno  
nella stazione di Genova anche i  
6 convogli misti di andata, e 6 di  
ritorno sulla ferrovia di Voltri,  
si potrà bene, unendo i due esercizi,  
in una gestione assolutamente  
unica di diritto e di fatto, diminuire  
i pericoli, ma non toglierli intera-  
mente; nè ottenere la speditezza  
e l'ordine del servizio, finché si  
mantienga la stazione nella sua  
angustia attuale.

Ne' quest'angustia è solo  
ragione di pericoli e di disordinato  
e lento servizio, ma ancora di  
aggravio notevolissimo di spesa  
per le costose manovre dei convogli,  
le quali è giuoco forza eseguire  
a braccio d'uomini, mentre  
nelle stazioni dove ha più maggio-  
re spazio, e dove lo sviluppo,



il numero delle vie di servizio non sono così limitate, come in Genova, si eseguono con locomotive massime per le merci. È ben vero che al servizio delle merci fu anche destinata una parte della piazza di caricamento; ma oltreché la detta parte di piazza è pur essa angusta e insufficiente anche al solo servizio del porto, è da considerare che ad essa non possono discendere i vagoni che arrivano carichi di merci destinate alla Città di Genova. Questi devono prima scaricare alla stazione nella piazza del Principe; e poiché quivi non vi è sito sufficiente ove possano fare lunga sosta, bisogna respingerli tutto indietro per quindi farli discendere alla piazza di caricamento, dove si ricevono le merci dal Portofranco, e quelle che si portano direttamente dai bastimenti ancorati nel Porto, e dai magazzini di Città.

Così sono oltremodo moltiplicate le manovre dei vagoni con detrimento notevole del materiale, con aumento di spese, e talvolta con poco ordine, difficile a mantenersi



per l'angustia del sito e per concorso  
sempre numeroso di persone e di carri.

Dal complesso delle macchinete  
circolanti ne deriva poi un altro grave  
scapito economico per l'Amministrazione,  
a ragione delle frequenti avarie, e delle  
dispersioni e sottrazioni di merci; d'onde  
le questioni e i dispendii per le indennità  
sempre embezzatamente richieste  
da chi può, o crede poter esercitare  
pretese verso l'Amministrazione.

Un' altro incaglio non lieve  
al libero movimento delle vetture è,  
nello stato attuale della provvisoria  
Stazione, il passaggio a livello esistente  
al suo ingresso, dove ha luogo la  
diramazione delle vie di servizio dai  
binarii principali; passaggio che  
serve alla comunicazione fra la  
città e le case situate nella salita  
chiamata Oregina, e che secondo  
il nuovo progetto sarà surrogato  
da un fronte merci del quale verrà  
tolta questa incomoda e pericolosa  
servitù.

Diagnosi

Vuolisi finalmente considerare  
la poca durata che aver potrà lo  
edificio attuale per viaggiatori e  
per merci, costruito interamente  
in legno; il quale recentemente



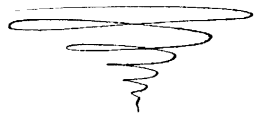
poco mancò che fosse schiantato da  
 un'uragano che vi portò intanto  
 notevoli guasti e danni: e vuoi  
 ancor più preoccuparsi del pericolo  
 d'incendio al quale è soggetta un-  
 tale costruzione che potrebbe essere  
 distrutta in poche ore.

Per tutte le quali ragioni  
 volendo da un lato provvedere in modo  
 sicuro e soddisfacente alle esigenze  
 del servizio, e dall'altro evitare  
 ulteriori spese in opere provvisorie,  
 è assolutamente necessario d'interpren-  
 dere la costruzione della stazione  
 definitiva.

A questa inevitabile  
 necessità del servizio aveva pensato  
 l'Amministrazione. E già nel 1852  
 si ottenne la unione del Quartiere  
 dell'Arma dall'Amministrazione  
 Militare per stabilirsi la stazione;  
 e per l'alloggio dei Militari allora  
 stanziati in quell'edificio la  
 Amministrazione della Strada ferrata  
 prendeva in affitto e cedeva al  
 Militare tre palazzi in San Pier  
 d'Arno, ed alcuni altri locali  
 in Genova.

Se non che varie circostanze  
 si frappogero a che si potesse fin

d'allora attuare il divisato piano. -  
E innanzi tutto la costruzione della  
Caserna di San Benigno che si  
riferisce a quella dell'Annunziata e  
a soffrire lunghi ritardi per liti inter-  
state dall'impresa e per altre impre-  
sunte ragioni = poi il non ben determinato  
sistema con cui convenisse meglio  
stabilire la comunicazione fra lo  
stato della piazza di varicamento  
e quello della piazza del Principe,  
avendo un'intima relazione col  
migliore ordinamento della stazione  
definitiva di cui si tratta, faevon  
che il piano di questa non si potesse  
concretare se prima non si risolvesse  
le questioni sorte su quello = Parve  
inoltre al Governo che finché i  
Bisogni delle strade ferrate erano  
per opere di costruzione e di primo  
stabilimento gravati di gravi  
ragguardevoli somme, convenisse  
rimuovere ancora alquanto a  
sopraaccaricarsi di una nuova gravi  
notevole spesa = E finalmente  
la compilazione precisa e la  
definitiva approvazione del piano  
esecutivo della stazione hanno  
richiesto un molto lungo e ponderato  
studio per riuscire a vincere le





Gian Gaud

le difficoltà che opponevano le  
accidentalità affatto speciali del sito  
ed a conciliare nel miglior modo  
possibile i riguardi dell'arte con quelli  
di una giusta economia.

Or tutte le accennate ragioni  
di ritardo sono cessate: ne' dal momento  
in cui fu condotta la strada ferrata  
in sulla piazza del Principe aversi  
altre località più appropriate ad  
estendere la stazione fuor che la  
Stazione; perchè quivi trovansi in  
proseguenza della stazione provvisoria  
un'area, non invero molto ampia,  
ma pure sufficiente per tutti gli  
edifizi e per viaggiatori e delle merci;  
perchè la vicina piazza dell'Acquaverde  
servirà ogni opportunamente di  
comunicazione colla città, tanto  
per l'arrivo quanto per la partenza;  
e perchè tale comunicazione è  
inestinguibile di essere molto migliorata  
quando la città volesse procedere  
al ribatteggiamento del suolo della  
Via Balbi per coordinarlo a quello  
della piazza dell'Acquaverde, che  
s'arresta e si perde all'imboccatura  
di detta via.

Non voglio però tacere che  
nel piano di questa stazione altre



idee erano state meze inausi:

Gli uni volevano la stazione  
costrutta nel Palazzo Dorio; gli  
altri nel Sagaccio; e con sempre fuori  
dell'attuale linea della strada ferrata  
già con tanta spesa costrutta attraverso  
il Borgo di San Eodoro col taglio  
del Giardino Dorio e della attinenza  
dei palazzi Soglietto e Gigante.

Non quanto il partito di  
portare la stazione nel palazzo  
e Giardino a mare dei Dorio,  
era lodevole quando per la linea  
da San Pier d'Arera a Genova  
era stato adottato il bel progetto  
dell'Ingegnere Mau, col quale  
veniva modificato quello antecedente-  
mente presentato dall'Ingegnere  
Brunel, altrettanto riuscirebbe  
inamovibile al momento attuale,  
in cui vorrebbe desiare la strada  
ferrata quasi al partire della Galleria  
di San Benigno per giungere poi  
al detto palazzo; il quale essendo  
disposto a tutt'altro uso che a quello  
di stazione, conserverebbe per sempre  
che fosse intieramente demolito. —  
Quindi seguendo tale idea si avrebbe  
un sovvertimento compiuto nel sistema  
delle comunicazioni, ed una spesa



Massara

L

molto maggiore di quella che si  
richiede per occupare l'Annona.  
L'altra idea d'una stazione  
al Sagaccio è piuttosto avventata  
che seria; mentre oltre che questa  
località non offre che un'area  
ristrettissima, onde per ingrandirla  
dovrebbero abbattere alcune case  
recentemente costrutte, e spianare  
una notevole parte dello scoglio  
che trovasi a sinistra del Sagaccio,  
il peggio si è che per accedervi conver-  
rebbe volgere i binari con ristrettissime  
curve a mano, subito dopo passato  
il Giardino Dorio; locchè porterebbe  
gravi difficoltà e pericoli nella  
trasione dei convogli e nelle manovre  
dei veicoli.

Da altri era poi stato  
mostrato il senderio e creduta la  
possibilità e l'opportunità, che  
pure estendendo la stazione così, che  
comprendesse lo spazio occupato  
attualmente dall'Annona, si  
potesse però lasciare in piedi  
questo edificio, o per lo meno  
convenisse limitarsi a modificarne  
l'interna struttura, e conservarne  
tutta quella parte che potrebbe  
convertirsi ai nuovi usi cui viene



destinata.

Ma innanzi tutto dirò non potersi comprendere come si metta molta importanza alla conservazione di un edificio che nulla ha di monumentale, né per mo carattere architettonico, né per l'epoca storica, né per l'ufficio per quale era in altre e ben differenti condizioni di tempi stato eretto. Il pregio monumentale si potrebbe forse attribuire all'Anonimo in tutt'altra città; ma a Genova con ricca di splendidi edifici e civili e religiosi, e pubblici e privati, non so invero qual possa averne una fabbrica in cui manchi ogni decoro esterno, ed ogni speciale merito di interna distribuzione.

Solo il fine di ottenere un qualche risparmio avrebbe potuto indurre il Ministero a procurare di trar profitto d'una parte di essa. Ma da ~~una parte~~ <sup>un lato</sup>, per poco che si conoscano e si rispettino le condizioni alle quali deve adempiere la stazione, quali sono = la continuità ed il liberissimo transito fra i dieci binarj di cui è indispensabile provvederla onde neppure con ogni anche alle rimesse dei vagoni =

il poter mettere a coperto con una  
 ampia e libera tettoja tutti questi  
 binarii, pure conservando lo spazio  
 coperto bene illuminato = il dare  
 alle Sale un'ampiezza sufficiente  
 ed una collocazione ben coordinata  
 a quella dei marciapiedi di partenza  
 ed arrivo = la distribuzione degli  
 uffici e di tutti i locali attinenti  
 e dipendenti fatta in modo conveniente  
 ad un sollecito e ben ordinato servizio;  
 e quando dall'altro ~~fronte~~ <sup>lato</sup> si ponga  
 mente ai compartimenti della pianta  
 dell'Annona = al sito che essa occupa  
 rispettivamente alla strada ferrata =  
 ai notevolissimi distivelli interni  
 delle varie sue parti = ai distivelli  
 infine fra queste varie parti,  
 del suo piano, e quello della strada  
 ferrata e della piazza dell'Anquarone,  
 quando, dicesi, si prendano a  
 considerare tutte queste circostanze,  
 si resterà pienamente convinto che  
 non vi è modo di trar profitto  
 da alcun ritaglio di quelle fabbriche  
 e che il solo vantaggio che può  
 ricavarsene è quello, già valutato  
 nella perizia, dei materiali usciti  
~~dalla~~ dalla demolizione <sup>e</sup> che saranno  
 riimpiegati nel nuovo edificio.



Loro

Già è perciò che tutti gli uomini competenti furono d'avviso unanime che il solo sito nel quale si proponeva conciliare i riguardi dovuti al servizio colle queste esigenze del commercio e dei viaggiatori, e con quel decoro che si addice ad una stanzione eretta nella seconda città del Regno, sia quello che può ottenersi colla compiuta demolizione della *Stanzione*.

Stabilito questo principio si redigette il progetto dell'edificio; il quale dopo mature studj e molte perfezionamenti introduttivi, ottenne l'approvazione del Consiglio Speciale, alla quale pienamente aderisce il Ministero.

L'ammontare delle spese deputate del valore dei materiali di demolizione eduti all'impresa, è di L. 1,465,000. Delle quali L. 1,016,768.81 pelia struttura principale dell'edificio in muratura, e L. 448,231.19 per opere o provviste speciali da appaltarsi separatamente ed a speciali officine od artisti.

Qui però deve notarsi che nel fabbricato principale sono procurati anche tutti quegli alloggi



1.

degli impieghi che formano ora  
un non lieve oggetto di spesa, e che  
oltre a ciò si ottengono magazzini  
per un'area non minore di 2000 metri  
che saranno fonte di una notevole  
rendita per le finanze.

Nella fiducia che Troviate,  
o Signori, questa bella e necessaria  
opera meritevole di approvazione  
ho l'onore di proporvi l'unito  
Progetto di Legge.

**VITTORIO EMANUELE II**  
Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme.  
ECC. ECC. ECC.

Il vostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di presentare al Parlamento l'unito progetto di legge per la costruzione della stazione definitiva della strada ferrata nella Città di Genova e di sostenerne la discussione

Vittorio Emanuele

Palazzo



N. 87

E 9

Min. dei Lavori pubbl. i.  
Comitato del 14 Sette. 1856.  
Contribuzione della stazione definitiva  
della strada ferrata in Genova.

## Progetto di Legge

### Articolo 1°

È approvata la spesa di  
L. 1,465,000 per la costruzione della  
stazione definitiva della strada  
ferrata in Genova nel sito occupato  
dall' Annone, e delle opere tutte  
accessorie, secondo il progetto  
dell' Ingegnere Mazzucchetti  
del 25. Giugno 1855.

### Articolo 2°

Per far fronte a questa spesa  
sarà iscritta nel Bilancio 1856  
in apposita categoria la somma  
di L. 200,000, sotto il titolo di  
stazione definitiva di Genova in  
aggiunta alle L. 165,000 che  
rimangono disponibili nella  
categoria N. 80 del Bilancio 1855;  
e la rimanente spesa sarà ripartita  
fra i Bilanci 1857. 1858.

*Felle 14*

SESSIONE 1855

N.° 57-A

## CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

MICHELINI G. B., ARCONATI, MOIA, RICCI, GIOVANOLA,  
ROSSI, BRUNATI

sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

nella tornata del 14 febbraio 1856

### Costruzione della stazione definitiva della strada ferrata in Genova.

Tornata del 4 aprile 1856.

SIGNORI,

Nella stazione provvisoria della ferrovia in Genova l'insufficienza dei locali che servono agli uffici, al deposito delle merci ed al comodo dei passeggeri, e l'angustia dell'area riservata al movimento dei convogli è tale, che il servizio ne diviene oltremodo malagevole, dà luogo a considerevoli spese e non è affatto scevro di pericoli.

La vostra Commissione, recatasi appositamente sul luogo, ebbe a convincersi della realtà di tutti gli inconvenienti segnalati nella relazione che precede il progetto ministeriale, ai quali è indispensabile di porre un pronto riparo, se non si vuole che il servizio di quella importantissima stazione, già fin d'ora difficilissimo, divenga coll'andar del tempo affatto impossibile.

Voi non ignorate, infatti, o signori, che è imminente l'apertura della ferrovia di Voltri, la quale dovrà, di necessità, protrarsi sino a Savona, e fors'anche lungo tutta la occiden-

(57-A)

tale riviera sino a congiungersi con quella della Provenza; che stanno per cominciare, ed in men che due anni devono essere ultimati, i lavori della ferrovia di Stradella, destinata a congiungersi, da un lato, colla rete Lombarda, e prolungandosi dall'altro al confine Piacentino, dovrà raggiungere la gran ferrovia dell'Italia centrale, della quale una potente Compagnia ha testè ottenuto la concessione; nè crediamo di poter essere tacciati di esagerazione presumendo che, prima che scorra gran lasso di tempo, il movimento sì delle merci che dei passeggeri nella stazione di Genova sarà, diremo, quasi duplicato.

Allargare la stazione attuale ed aggiungervi nuove provvisorie costruzioni, è impossibile; ci manca assolutamente lo spazio.

Non rimane adunque che accingersi alla costruzione della stazione definitiva, e la vostra Commissione, persuasa di questa necessità, è unanime nel proporvi di approvarne la spesa, per quanto dessa ci sia sembrata grave nelle attuali strettezze del pubblico erario.

La vostra Commissione ha esaminato con molta cura il progetto elaborato dall'ingegnere Mazzucchetti ed approvato dal Consiglio speciale, e le è parso che se non era l'ottimo dei desiderabili, era pur tale da soddisfare a tutti i bisogni del servizio e provvedere bastantemente al comodo dei passeggeri. Che se il suo autore non potè scostarsi dalle norme che una savia e prudente economia suggeriva, egli seppe, ciò non pertanto, vestirlo di bastante venustà ed eleganza di forma, da renderlo non affatto indegno di una città che di tanti mirabili edifizii va, a buon diritto, superba.

Nè abbiamo tralasciato di passare a rassegna tutte quelle altre idee che vennero emesse su questo importante proposito, di alcune delle quali è fatto cenno nella relazione del ministro. Ma oltrechè nessuna di esse fu ridotta in progetto compiuto, del quale si potesse addivenire al paragone con quello del Governo, noi abbiamo creduto che le considerazioni puramente tecniche fossero meno consentanee al nostro assunto, e lasciando al ministro la cura di difendere i suoi piani a petto di quelli che vennero da altri immaginati, ci siamo limitati ad esaminare il progetto, che ci veniva presentato, dal lato economico ed amministrativo, e ci è sembrato, come già vi dissi, che ei fosse meritevole della vostra approvazione, anche per questa ragione che al punto a cui si trovavano ora condotte le cose, difficilmente si potrebbe in altro modo provvedere.

Se non che a taluno potrebbe forse dolere che si atterri l'Annona a cui si connettono storiche rimembranze. Quell'edifizio, monumento della saviezza del Governo della Ligure Repubblica, e della sua sollecitudine pel benessere del popolo, era destinato a conservare i grani che vi si radunavano per ovviare alle possibili carestie od anche solo al loro soverchio incartamento. Provvido consiglio in tempi in cui il commercio dei cereali era ovunque inceppato da disposizioni proibitive,

ed in un paese che, se era di commerci e di industrie ricchissimo, di molte delle cose più necessarie alla vita pativa spesso difetto. Ma ora le condizioni economiche dei popoli si son fatte di gran lunga migliori. Il commercio reso libero dagli antichi impedimenti, meglio che ogni pubblico stabilimento provvede a tutti i bisogni; ed il porto franco di Genova è divenuto tale un emporio di cereali da rendere ogni timore di carestia, non che assurdo, ridicolo. Ed infatti, già da lunga pezza l'Annona, divenuta inutile allo scopo per cui veniva edificata, ha cambiato di destinazione e serve di caserma, al quale uso per la speciale sua struttura non è per nulla appropriata. Se a ciò voi aggiungete che non ha nessuno di quei pregi che potrebbero farne desiderare la conservazione come monumento di arte, vi persuaderete di leggieri non essere disdicevole che essa faccia luogo ad altro pubblico edificio che sarà sorgente di ricchezza e di prosperità al popolo genovese.

(57-A)

Ci rimane ora ad informarvi che posteriormente alla presentazione di questo progetto di legge, il ministro dei lavori pubblici, avendo riconosciuto la convenienza, d'accordo col ministro delle finanze, d'introdurre in esso qualche modificazione, onde meglio conformarlo alle vigenti norme di contabilità, ci trasmetteva una nuova redazione del medesimo, che la vostra Commissione accettava, ed alla quale vi propone di dare la vostra approvazione.

MOIA *Relatore*

PRIMO PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata la spesa di L. 1,465,000 per la costruzione della stazione definitiva della strada ferrata in Genova nel sito occupato dall'Annona, e colle opere tutte accessorie, secondo il progetto dell'ingegnere Mazzucchetti, del 25 giugno 1855.

Art. 2.

Per far fronte a questa spesa, sarà iscritta nel bilancio 1856 in apposita categoria la somma di L. 200,000 sotto il titolo di stazione definitiva di Genova in aggiunta alle lire 165,000 che rimangono disponibili sulla categoria N.° 80 del bilancio 1855; e la rimanente spesa sarà ripartita fra i bilanci 1857, 1858.

NUOVO PROGETTO DEL MINISTERO

accettato dalla Commissione

Art. 1.

È approvata la spesa straordinaria di L. 1,465,000 per la costruzione della stazione definitiva della strada ferrata in Genova nel sito occupato dall'Annona e colle opere tutte accessorie secondo il progetto dell'ingegnere Mazzucchetti del 25 giugno 1855.

Art. 2.

Il pagamento della spesa suddetta avrà luogo:

Per L. 165,000 con applicazione alla categoria denominata: *Stazioni da Isola del Cantone a Genova*: proveniente dall'esercizio 1854, ed aggiunta sotto il N.° 80 nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici dell'esercizio 1855;

Per L. 200,000 sul bilancio 1856 di detto Ministero, per cui sarà aperta apposita categoria col N.° 46 *ter* e colla denominazione: *Stazione definitiva di Genova*.

E per le rimanenti L. 1,100,000 sui bilanci degli esercizi 1857 e 1858.

*Approvato nelle sedute del 10.  
Aprile 1856.*

*Gulletti*