

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 28. Marzo 1861.
dal Ministro Dei Lavori Pubblici*

OGGETTO

*Convenzione tra le finanze e la Società anonima delle
strade ferrate livornesi per la concessione del tratto di ferrovia
da Porta alla città di Massa*

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Corrigiani

» 2° Pelosi

» 3° Depretis

» 4° Pescetto

» 5° Bacini

» 6° Negrotto

» 7° Allievi

» 8° Malenchini

» 9° Orichi

Relatore *Pescetto*

Adottata nella tornata del 22. Maggio 1861.

**MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI**

Divisione

RELAZIONE
Seduta del Marzo 1861.
Oggetto

Signori

Con risoluzione del Governo della Toscana di 24 dicembre 1859 fu concessa alla in allora Società della Strada ferrata Leopolda la prosecuzione della sua linea da Pisa al confine Estense di Forta, con facoltà di spingerla fino al confine Savo della Farniguola, quando dalle competenti autorità le fosse data la concessione anche per quest'ultima sezione. Questa facoltà di spingere eventualmente la linea fino alla Farniguola venne ripetuta nell'Atto costitutivo della nuova Società delle Strade ferrate Livornesi nella quale fu trasformata la Società Leopolda quando divenne acquirente di altre strade ferrate Toschane, nonché negli Statuti e nel Capitolato della nuova Società: la Direzione della quale fu quindi sollecitata di chiedere al Governo dell'Emilia e poscia al Governo del Re la relativa concessione.

Arretrata in questo frattempo la felice riunione delle Province Toschane e di quelle di Massa e Carrara al Regno di S. M. il Re Vittorio Emanuele II., e data opera alla costruzione della strada ferrata delle rive di Siguri, fu pensato saggiamente

dal mio predecessore, che ne la Pannignola,
ne Porta, antichi confini di Stati felicemente
distrutti dal concorde voto nazionale
potessero essere punti convenienti di congiun-
zione fra linee concepite ad impieghi diversi.
Fu quindi estesa la strada ferrata Ligure
dal confine francese fino alla città di
Maffa, e negli articoli 7 e 17 della Conven-
zione approvata con Legge di 27 ottobre 1860
venne disposto che quella linea dovesse essere
coordinata a Maffa con la ferrovia che pro-
seguirà verso Toscana.

La Società delle Strade ferrate Livornesi
era quindi naturalmente designata siccome
concessionaria del breve tratto di circa sei
Chilometri di strada ferrata fra Maffa e
Porta; essa aveva già attivati i lavori
sulla sezione da Pisa a Piareggio la qua-
le sarà messa in esercizio nei primi gior-
ni del prossimo Aprile ed aveva presentato
gli studi particolareggiati dell'altra sezione
da Piareggio a Querceta presso Porta; per-
ciò che non era dubbio che avesse il
massimo interesse di ultimare la sua linea
fino a Maffa nel termine appennato alla
ultimazione della sezione da Maffa a
Sasthana. Ne faceva mestieri di nuovi patti
per un sì breve tratto di sei Chilometri ag-
giunto ad una concessione di 2,60 Chilo-
metri per la massima parte in esercizio; e

riuscì facile lo impegnare la Società delle
Ligorie ad assumere l'esercizio dell'intera
linea fino alla Spezia: il quale riuscirebbe
malagevole, altrimenti per il breve tratto da
Majra a Spezia separato in altre strade ferrate
finché sieno vinte le difficoltà frapposte dalli
Apenini. Il Corrispettivo del 50% sul
l'Intero lordo non comparirà, e spetterà
a chi si faccia a considerare la poca entità
degli Intero nei primi anni d'esercizio di
una breve linea interrotta ad uno de' suoi
capi, la necessità per la Società di provvedere
il materiale all'uso occorrente senza la
certezza di potere ammortizzare il Capitale
in tal provvista erogata, ed infine la facoltà
servata al Governo del Re di assumere
quando gli piaccia lo esercizio per
diversità di sei mesi.

Spera il Ministero di aver dimostrato
col fin qui detto la convenienza della
Convenzione stipulata colla Società delle
Strade ferrate Ligorie per la Congiunzione
delle due linee colla strada ferrata di mare
presso la Città di Majra; e si prega di ono-
rare della vostra approvazione il qui unito
progetto di Legge; per il quale acqui-
teremo la certezza di aver compiuta entro
un anno la strada ferrata non interrotta
da Sarzana a Pisa, Firenze, Siena
e più oltre nelle divisioni di Roma

Progetto di Legge presentato dal Ministro dei Lavori
pubblici (Peruzzi)

Convenzione tra le Finanze e la Società anonima delle strade ferrate
diomane per la costruzione del tratto di ferrovia da Porta alla Città di
Mafra.

Trattata del 28. Mayo 1861.

e di Ancona, entro due anni da Spezia
fino presso Civitavecchia, ed entro sei anni
dal confine francese fino alla congiunzione
colle strade ferrate dell'Italia meridionale.

Progetto di Legge.

Vittorio Emanuele II. Re d'Italia

Articolo Unico

È approvata la Convenzione stipulata
addì 13 febbrajo del corrente anno 1861 tra il
Ministro dei Lavori pubblici e delle Finanze,
e la Società anonima delle Strade ferrate
Liguri, relativa alla costruzione del
tratto di ferrovia da Porta a Mafra in
continuazione della linea da Pisa a Porta
ed in congiunzione con quella del litorale
Ligure nella stazione che verrà stabilita
a Mafra.

I Nostri Ministri ecc

Pellati

SESSIONE 1861

N° 21-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

TORRIGIANI, PELOSI, DEPRETIS, PESCIOTTO, JACINI,
NEGROTTA, ALLIEVI, MALENCHINI, BICHI

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 28 marzo 1861.

**Convenzione tra le Finanze e la Società anonima delle strade
ferrate livornesi per la concessione del tratto di ferrovia
da Porta alla città di Massa.**

Tornata del 15 maggio 1861.

SIGNORI,

L'utilità, la convenienza, e permetteteci di pur dire l'indispensabilità della esecuzione del breve tratto di ferrovia che per circa soli sei chilometri vien disgiunta la rete delle ferrovie toscane, alla quale nutriamo viva lusinga abbiano ben presto a rannodarsi le ferrovie delle provincie meridionali, dalla importantissima del litorale ligure e per mezzo di questa dall'estesa rete del bacino del Po, sono talmente evidenti che senz'altro la vostra Commissione le ammette quali assioma, tanto più in ciò rassicurata, che negli uffizi unanime fu pronunziato voto di approvazione sul progetto di legge che per la concessione di cotale tronco vi presentò il signor ministro dei pubblici lavori nella tornata del 28 marzo 1861.

Contemporaneamente al voto loro approvativo, alcuni uffizi diedero speciali incumbenze ai loro commissari, motivate dall'esame del progetto di legge: queste incumbenze furono attentamente discusse dalla vostra Commissione, la quale a

Progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori
pubblici (Beruzzi)

Convenzione tra le ferrovie e la Società anonima delle strade ferrate
diversive fra la compagnia del tratto di Genova da Porto alle Città di
Mugello.

Formata del 28. Mayo 1861.

a di Ancona, entro due anni da Spezia

fino presso Civitavecchia, ed entro sei anni

dal confine francese fino alla congiunzione

colla strada ferrata N. 4. b. - - - - -

(21-A)

meglio chiarirle invitò nel suo seno il signor ministro pre-
detto; essa compie verso di voi al suo debito esponendovele
e sviluppandovi le ragioni che ne conseguono.

Due uffizi espressero il voto che la Commissione si procu-
rasse dal ridetto signor ministro spiegazioni ed all'occorrenza
instasse per la presa di una determinazione sulle istanze a
quel dicastero fatte e motivate su imperiosi bisogni econo-
mico-strategici su d'una ferrovia dal bacino della Spezia alla
valle media del Po.

Questa ferrovia sarebbe destinata a porre in diretta co-
municazione il grande stabilimento militare marittimo che il
Governo sta attivando nel magnifico golfo della Spezia coi
grandi centri militari di Piacenza, Pavia ed Alessandria, assi-
curandoli così da questi prontezza di que' soccorsi che gli
eventi di guerra possono domandare, assicurandoli inoltre
potenti elementi di prosperità, sia per i legnami da costru-
zione che potranno fornirli le vaste e ricche foreste del Pia-
centino, Parmigiano e Modenese, dalla ferrovia stessa rese
utilizzabili e commerciabili e sì che il Governo non abbia a
procurarsi in avvenire in sì gran copia come nell'addietro,
ed ancor di questi stessi giorni, tali legnami fino dalle Indie
Orientali; sia per le eccellenti canape del Bolognese e simili;
inoltre, questa stessa ferrovia è di interesse economico dello
Stato, giacchè darà maggiore assai movimento alle ferrovie
toscaue e liguri, e così aumenterà il reddito del Governo di-
rettamente per la proprietà che ha della seconda, ed indiret-
tamente, quanto alla prima, per minor quota che avrà da pa-
gare alla società delle strade ferrate livornesi pel frutto che
con decreto 10 febbraio 1860, riconfermato con altro del
2 marzo successivo, e coll'approvazione del 18 marzo 1860,
dei capitoli relativi, garantivale il Governo regio della To-
scana del 5 p. 0/0 sulle 80000 azioni da lire 240 caduna, rap-
presentanti la ferrovia da Firenze a Livorno, e del 3 p. 0/0
sulle obbligazioni della società stessa per l'acquisto che la
fece delle azioni delle già società delle strade ferrate da Lucca
a Pistoia, da Firenze a Pistoia, da Lucca a Pisa, dei crediti
esistenti contro la società anonima della strada ferrata da Fi-
renze a Pistoia per Prato, ed infine per la costruzione, arma-
mento, arredamento, ecc., della strada ferrata da Pisa a Porta
ed eventualmente al confine sardo, alla Palmignola. Non è a
tacere che, oltre questa guarentigia d'interessi, il regio Go-
verno della Toscana garanti pure alla stessa società il rim-
borso alla pari in 90 od in 95 anni del capitale in azioni ed
obbligazioni.

Un terzo uffizio espresse desiderio che la Commissione
avesse a ben ponderare che colla legge in discorso non ve-
nisse pregiudicato il tracciato della ferrovia ligure, sì che la
non si potesse avvicinare alle città di Massa e Carrara.

Infine commetteva, quantunque senza deliberazione, al suo
commissario quanto già vi dicemmo avessero commesso altri
due, ed in uno d'esaminare i motivi per i quali il breve e

non difficile tratto di ferrovia in discorso, non s'avesse di preferenza a congiungere coi 275 chilometri della ferrovia ligure, proprii del Governo, anzichè concederlo alla società delle strade ferrate livornesi.

(21-A)

Sulla prima di queste notazioni, la Commissione senti con soddisfazione dall'egregio signor ministro dei lavori pubblici, e crede suo debito di tributargliene lode, essersi egli seriamente occupato della ferrovia dalla Spezia alla media valle del Po, facendone continuare gli studi commessi fino dallo scorso autunno dal suo antecessore ad una Commissione di distinti ingegneri.

Questa Commissione esaminò e studiò sul luogo le varie linee che, partendo da Val di Magra o da Lucca, erano state proposte per varcare in quelle parti l'Apennino; ed accingevasi allo studio di confronto su quella fra esse a preferirsi, quando una nuova proposta pel varco dell'Apennino fu inoltrata ed appoggiata a dati tecnici tali da esigere ch'essa pure fosse studiata. Senonchè il verno, co' suoi rigori protratti in quest'anno, impedì che questo secondo studio in valli elevate ed addentrate nell'Apennino si potesse finera compiere; la vostra Commissione spera che il signor ministro vorrà spingere il compimento di questo studio, sì che, sottoposto alla Commissione, la medesima possa dare al più presto compimento al suo incarico, indicando quale fra le varie linee meriti la preferenza, ed il Governo allora potrà emettere determinazione tale che la pubblica opinione possa favorevolmente accoglierla, siccome quella che sarebbe basata sul parere di coloro che per lunghi coscienziosi studi, per profonda pratica sono competenti giudici della prescelta del tracciato di vie ferrate attraverso le grandi catene di montagne, ove le sempre grandi difficoltà che s'incontrano, sia di primitiva costruzione, che di manutenzione e di esercizio, prendono il passo e s'impongono alle considerazioni economiche.

Quanto al mandato d'esaminare se la concessione in discorso non fosse per riuscire di pregiudizio ad un maggiore avvicinamento della ferrovia ligure alle città di Massa e Carrara, la vostra Commissione, dopo maturo esame e lunga discussione, vi dichiara a pronunziata maggioranza che la legge stessa non include in sé un tale pericolo.

Invero consta primieramente alla vostra Commissione che ingegneri distinti delegati dalle società delle strade ferrate livornesi, della costruttrice della litoranea e dal Governo, con intervento dello stesso ministro dei lavori pubblici, si recarono nel principiare dello scorso aprile sul luogo per esaminare e discutere la più conveniente località a prescegliere pella stazione di Massa e per l'avvicinamento possibile della ferrovia a Carrara: fatto questo che già vi è d'arra quanto amore porti il Governo al migliore e più soddisfacente tracciato delle minime tratte di una linea che sarà fra le primarie e più importanti del regno, siccome quella che dal golfo di Taranto costeggerà tutta la sponda del mar Tirreno e del Ligure, con-

(21-A)

4
giungendo l'estremità meridionale d'Italia colla meridionale-orientale di Francia.

Accennarvi tale una linea, o signori, vale dirvi che dobbiamo respingere ogni variazione che anco menomamente ne alteri le buone, anzi le migliori condizioni d'esercizio, o la allunghi, senza che ciò sia evidentemente dimostrato derivante da gravi considerazioni economiche.

Ora, certo, una grave considerazione appoggia il pensiero d'avvicinare alle città di Massa e di Carrara la ferrovia; non sicuramente quella della loro popolazione, che non è molto numerosa, e che fortemente affezionata ed amante del bene della patria nostra non è per chiederci anche un menomo danno a questa, per quanto grande vantaggio abbia a derivargliene, ma quella bensì dell'inesauribile, pregiata ed unica nel mondo marmorea ricchezza de' loro monti. Noi dobbiamo a quelle città, i cui abitanti tanto soffrono e pur tanto animosi a pro dell'indipendenza della patria si mostrano, noi dobbiamo ai principii economici che informano le nostre libere leggi il far fiorire quanto meglio possiamo quell'industria de' marmi, che tutte le nazioni le più lontane, le americane stesse, se ne rendono tributarie.

L'avvicinamento a Carrara della ferrovia avrà egli un favorevole e sensibile risultato sull'estrazione dalle cave, sul maggior commercio di que' marmi, o sarà questo più favorito dalla diramazione che vi giungerebbe da Avenza, che stabilisce debba eseguirsi l'art. 80 della convenzione annessa alla legge 27 ottobre 1860?

Premesso che un Comitato si sarebbe eretto di Carraresi e Massesi per la via ferrata da Porta alla Palmignola, e che da esso fu commesso agli ingegneri signori Petrioli e Bacci di compilare un progetto pella ferrata or detta, il quale si avvicinasse alle città di Massa e Carrara, vi notiamo che dal progetto stesso ci risulta: 1° che con esso la ferrovia s'avvicinerebbe di 13 circa ettometri alla città di Massa più di quanto dal progetto presentato dalla società costruttrice della ferrovia ligure.

Ma vi osserviamo che se quest'ultimo progetto colloca la stazione di Massa a 1800 metri dalla città, pure il Governo incaricò il suo commissario tecnico presso quella ferrovia di studiare la possibilità di maggiormente avvicinarla alla città stessa, che il medesimo in un col Consiglio superiore dei lavori pubblici, in adunanza del 30 marzo p. p. emisero il parere potersi avvicinare la stazione alla città dai sette agli otto ettometri, e perciò veniva approvato del progetto presentato dalla ridetta società della ferrovia ligure, e quindi l'intraprendimento dei lavori (i quali dovrebbero essere or attivati) il solo tronco in circa quattro chilometri da Avenza a Sarzana, anzichè l'intero tronco da Massa a Sarzana, riservandosi il Consiglio ed il commissario suddetti di far istudiare sul luogo se l'avvicinamento indicato verso Massa non fosse per obbligare nel tronco tra questa città e Porta a pendenze

trascendenti la massima del 6 per mille, fissata dal capitolato annesso alla legge 27 ottobre 1860, siccome quella che tutti i tecnici ammettono a limite del buon esercizio.

Questo studio si sta facendo, ed i risultati essendo favorevoli, non v'ha alcun dubbio che l'avvicinamento della stazione sarà tradotto ad atto.

2° Che la stazione di Carrara per evitare un risvolto nella ferrovia a raggio minore di metri 500 ed a sviluppo maggiore della semicirconferenza, sarebbe proposta a metri 1500 dalla città: pure a tal distanza la stazione medesima dovette per le esigenze insuperabili di quella ristretta e ripida valle tenersi in curva ed al minimo raggio di 500 metri; voi comprendete, signori, che tali condizioni congiunte con quelle di avere soli 412 di percorso orizzontale dopo i quali vi è una discesa al 10 per 0/00 od un'ascesa al 5,50 per 0/00, rendono il servizio, le manovre in quella stazione difficoltosissime, costose, pericolose, e, che più, ineseguibili; gl'ingegneri stessi che la progettarono ben se ne avvidero, che una modificazione nel loro progetto stesso propongono, per la quale viene allontanata fino a 1900 metri dalla città, senza che la stazione pure vengano ad essere vantaggiate le inattendibili or ora esposte condizioni.

I veri bisogni, i vitali interessi del commercio dei marmi, non possono ritrarre alcun sensibile vantaggio dall'aver una stazione di ferrovia più a 20 che a 15 ettometri in avalle della città di Carrara, che sempre la sarebbe troppo lontana dalle cave, dai lavoreri e dagli studi de' marmi; che sempre questi dovrebbero con lunghe e difficili operazioni essere caricati presso le cave; che sempre s'avrebbero a trasportare per disagiolissime strade, se pur questo nome esprime quelli percorsi che stanno tra le cave e la città; che sempre infine dovrebbero scaricarsi e ricaricarsi nella stazione, operazioni tutte costosissime.

L'articolo 80 della legge 27 ottobre 1860, che stabilisce una diramazione abbia a costruirsi tra la stazione d'Avenza e Carrara, provvede in parte all'incremento dell'industria marmorea; la vostra Commissione è lieta di potervi inoltre annunziare, aver essa inteso dal signor ministro dei lavori pubblici, ch'esso ha ordinato agl'ingegneri dello Stato lo studio del prolungamento di questa diramazione fin presso le principali e più ricche cave; essa si lusinga che un tale studio possa tradursi al più presto in atto.

Vi abbiamo dimostrato, o signori, che il tecnico possibile avvicinamento della ferrovia a Carrara non è per riuscire di vantaggio all'industria nazionale di que' marmi; vi diremo ora come quest'avvicinamento sia per produrre lo sciupo della importantissima grande linea longitudinale dei mari Tirreno e Ligustico.

Gl'ingegneri signori Petrioli e Bacci nel loro progetto di ferrovia da Porta alla Palmignola, studiato per cura del Comitato di Massa e Carrara per quella ferrovia, non hanno certo

voluto aggravare le difficoltà locali, non hanno certo assunto impegno di studiare un progetto per dimostrare la non convenienza d'avvicinare a Massa ed a Carrara la ferrovia: ebbene, noi appunto da quest'esso progetto e dal confronto suo con quello delle società delle vie ferrate livornesi e costruttrici della ferrovia ligure, crediamo risulti la non convenienza di accettarlo per i gravi inconvenienti che arrecherebbe alla grande linea da Otranto al confine francese.

Accenniamo solamente, senza valutarlo per una difficoltà, lo sviluppo maggiore in due chilometri, che si conseguirebbe per avvicinare la linea a Massa ed a Carrara.

La linea che eseguirebbero le società delle livornesi e della riviera ligure da Porta alla Palmignola costituisce quasi un rettilineo, tracciato su terreno di pianura e quindi con pendenze nel limite del 6 per 0/00 verso Spezia e del 5 per 0/00 verso Livorno.

Quella del progetto Petrioli e Bacci lascia quasi da Porta stessa la pianura per volgersi tortuosa e serpeggiante sempre nelle falde dell'Apennino; importa interri bastantemente e sensibilmente pronunziati sul terreno vicino a Porta che, quasi a livello del mare, leggiero e limaccioso, dà a temere che i rinterrati stessi lo costipino, non riescano che fra molto tempo stabili, e così risulti poco sicuro, interrotto, od almeno precauzionato l'esercizio di quel tronco; aggiungete, per quanto sopra vi dicemmo, che per istabilire la stazione di Massa dai 10 agli 11 ettometri dalla città, vi è già timore negli ingegneri, che presiedono ai pubblici lavori, che si abbia ad eccedere il limite di pendenza stabilito dalla ridetta legge del 27 ottobre 1860; *a fortiori*, dunque, questo timore per l'ascendere continuo del terreno fra la traccia degli ingegneri della ferrovia ligure e la città di Massa, quando la stazione si portasse a soli 5 ettometri, come progettano i signori Petrioli e Bacci; aggiungete che, secondo questi, si valicherebbe il Montignoso, rialzatissimo sopra quella pianura, i cui copiosi interrimenti, non facilmente, nè con anche considerevole spesa essendo possibile impedire, spesso minaccierebbero e ritarderebbero l'esercizio della ferrovia, la quale nell'altro progetto sottopassa il fiume stesso.

Da Massa a Carrara il percorso Petrioli e Bacci sviluppa metri 6272; circa a metà lunghezza trafora il poggio San Lorenzo con una galleria a foro cieco, lunga 700 metri, che stabiliscono a metri 75 sopra del livello medio del mare, per cui conviene ascendervi da Massa al 9 per mille, percorrerla con ascesa del 6 per mille e discenderne a Carrara al 5, 50 per mille, giunti nei pressi di questa città, l'infelice stazione di cui già vi tenemmo discorso; indi un percorso di metri 3815 per giungere alla Palmignola, del quale per 2768 metri colla pendenza del 10 per mille.

Oltre la galleria suddetta, altre tre ne sono proposte: una nella collina del Pozzo, lunga 250 metri; altra nel poggio di Corvenale, lunga 200 metri; e la terza in quello di

Santa Caterina, lunga 75; ma egli è a notare che le falde di quei poggi sono ripidissime, e che pure, per ridurre la lunghezza delle gallerie, si spingono le trincee d'imbocco e sbocco ad altezze fino di 20 metri; altezze uguali sono assegnate per imponenti sterrati fra Massa e la Palmignola, e fino ai 18 metri giungono quelle di viadotti occorrenti per metri lineali 170 circa.

Siccome poi alla Palmignola il tracciato Petrioli e Bacci non si congiunge con quello della ferrovia ligure, ma ne sta a metri 2000 circa in amonte, altre difficoltà planimetriche ed altimetriche può presentare fino al suo congiungimento con quella.

Infine, o signori, egli non v'ha dubbio che le ferrovie toscane dall'estrema maremma avrebbero uno sbocco alla Spezia, ossia in un porto comodo e sempre sicuro, al più fra 18 mesi, se però s'abbandona l'avvicinamento a Carrara, che, se si vuole, occorrerà un tempo non inferiore ai tre anni.

Ci resta in ultimo ad accennarvi che la Commissione vostra dovette convincersi della convenienza di concedere alla società delle ferrovie livornesi il tratto da Porto a Massa, anziché congiungerlo ai 275 chilometri propri del Governo, formanti la ridetta ferrovia ligure, non già perchè la società stessa s'avesse a ciò un diritto legale, ma sibbene pel sentimento che voi tutti con noi dividerete di voler rispettati non solo le leggi, ma ancor gl'impegni che il Governo regio della Toscana ha contratto con particolari; ed un affidamento quel Governo dava alla società delle Livornesi del tratto non solo fino a Massa, ma ben anco fino alla Palmignola, approvando i capitoli del 18 marzo 1860; ma sibbene ed essenzialmente perchè:

1° Non è ammissibile che cessi l'esercizio di due diversi importanti gruppi di ferrovie quali quelli delle toscane e delle governative in un punto quasi disabitato, in un semplice cascinale, quale quello di Porta.

Voi ricorderete, signori, a conferma di questo asserto, l'accoglimento che certo non volentoso e tanto meno contento, pur diede il Governo del Re allo stabilimento nel popoloso nostro comune di Trecate della stazione di cambio delle ferrovie delle antiche provincie del regno e di quelle della Lombardia che allora gemeva sotto il dominio dell'Austria, acconsentendo a questa d'avere in quella la sua polizia, la sua dogana.

2° Col fatto stesso di questa concessione, la società delle strade ferrate livornesi si addossa l'esercizio del tronco governativo da Massa a Spezia, fino a che sia esso prolungato fino in val Bisagno, o che altrimenti voglia il Governo esercirlo; da ciò grande beneficio all'erario dello Stato, il quale sottostarebbe a gravi annuali perdite quand'esso facesse l'esercizio di quel tratto isolato in soli 32 chilometri, perdite che pur si ripeterebbero per almeno un quattr'anni.

Questa stessa ultima ragione appoggia la concessione del

(21-A)

8

50 per 0,10 sull'introito lordo del tratto di ferrovia in discorso, alla società delle livornesi in compenso dell'esercizio: e ciò più assai di quanto nella relazione che correde la proposta di legge presentavi dal signor ministro, giacchè pel Governo la tratta tra Massa e Spezia riesce invero interrotta, ma pella vasta rete, per i 250 chilometri della società delle livornesi, non si può certo ammettere diversamente che di grande vantaggio sia il giungere col suo esercizio al sicuro porto della Spezia, dal quale con un ben regolato servizio di buoni piroscafi, i passeggeri sarebbero a Genova in quattro circa ore.

La vostra Commissione vi propone quindi ad unanimità l'adozione della legge quale fu dal Ministero presentata, meno la modificazione dell'articolo 5 della convenzione richiesta dall'equità e dal desiderio del minore possibile spreco di tempo; modificazione che il signor ministro accettò.

F. PESCIOTTO, *relatore.*

368

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

Articolo unico.

È approvata la convenzione stipulata addì 13 febbraio del corrente anno 1861 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, e la Società anonima delle strade ferrate livornesi, relativa alla costruzione del tronco di ferrovia da Porta a Massa in continuazione della linea da Pisa a Porta ed in congiunzione con quella del litorale ligure nella stazione che verrà stabilita a Massa, *colla modificazione all'art. 5°.*

Articolo unico.

~~Identico al qui contro.~~

+ nei termini seguenti:

« Al termine di due mesi, a partire dal giorno della parizione di questa convenzione, la Società è obbligata di presentare all'approvazione del Governo il progetto particolareggiato della *intera* linea da Pisa a Massa.
« Il Governo emetterà le sue decisioni nel termine di venti giorni dalla presentazione del progetto stesso, e, quando il progetto sia approvato, la Società intraprenderà le relative opere non oltre dopo i dieci giorni dalla data della partecipazione della approvazione.

Approvato nella Camera del 22. Maggio 1861.

Sellati

Convenzione tra i Ministri di S. M. VITTORIO EMANUELE II
pei lavori pubblici e per le finanze e la Società ano-
nima delle strade ferrate livornesi per la concessione
a quest'ultima della ferrovia da Porta, antico confine
toscano, sino a Massa.

Si premette che con risoluzione del Governo della Toscana in data 24 dicembre 1859, colla quale era accordata alla in allora Società Leopolda la concessione della strada ferrata da Pisa al confine toscano di Porta per Viareggio e Pietra-Santa, veniva pure accettato l'impegno per parte della detta Società di assumere ad identiche condizioni la concessione del prolungamento della linea da Porta al già confine sardo della Parmignola, sotto la riserva che la concessione del detto ultimo tronco venisse ammessa dai Governi di Massa e Carrara e di Piemonte;

Che la preannunciata disposizione riguardante la tratta di ferrovia al di fuori del territorio toscano veniva confermata col decreto del 10 febbraio 1860, col quale il prelodato Governo della Toscana autorizzava l'emissione delle obbligazioni occorrenti alla costruzione della tratta da Pisa a Porta, ed *eventualmente da Porta al confine sardo della Parmignola* (art. 1° del succitato decreto);

Che quando con altro decreto 2 marzo 1860 venne riconosciuta ed ammessa nella società suddetta (che in seguito al preannunciato decreto 10 febbraio, ed alla deliberazione dell'adunanza generale del 14 stesso mese, prendeva il titolo di Società delle strade ferrate livornesi) la fusione delle strade ferrate Leopolda (da Firenze a Livorno), da Lucca a Pisa e da Lucca a Pistoia, l'acquisto della linea Firenze e Pistoia, e autorizzata la costruzione ed attivazione della ferrovia da Pisa a Porta, venne pure contemplata la suddetta tratta da Porta alla Parmignola, e conseguentemente veniva accolto alla Società concessionaria l'obbligo di costruire ed attuare quest'ultima tratta alle condizioni contenute nel decreto medesimo, ed a quelle di cui nei capitoli sotto la data del 18 marzo suddetto (articoli 4 e 8 del decreto premenzionato);

Che all'articolo 4 degli statuti della nuova Società approvati con risoluzione governativa del 31 marzo 1860 viene dichiarato che l'oggetto della Società è *quello di possedere, esercitare e godere, oltre alle linee menzionate più sopra, la strada ferrata da Pisa a Porta, ed eventualmente da Porta alla Parmignola*; ed all'articolo 13 degli statuti ripetesì, quanto alle obbligazioni da emettere, il disposto dell'art. 1° del decreto 10 febbraio 1860;

Che, in seguito all'appalto della costruzione della ferrovia del litorale dall'attuale confine francese sino a Massa, concessa dal Governo del Re in eseguito della legge 27 ot-

~~Convenzione tra i Ministri di S. M. VITTORIO EMANUELE II
pei lavori pubblici e per le finanze e la Società ano-
nima delle strade ferrate livornesi per la concessione
a quest'ultima della ferrovia da Porta, antico confine
toscano, sino a Massa.~~

tobre 1860, non potendo più farsi luogo alla concessione in capo alla Società delle livornesi della tratta di ferrovia da Porta alla Palmignola, ma dovendo questa necessariamente limitarsi alla predetta città di Massa, la società preindicata ha nella sua adunanza generale, tenuta addì 25 ottobre ultimo scorso, dato facoltà al Consiglio d'amministrazione ed alla direzione delle strade ferrate livornesi di prolungare soltanto sino a Massa la linea da Pisa a Porta, assumendo la concessione del tronco da Porta a Massa alle condizioni stesse dell'altra tratta da Pisa a Porta, e quindi a quelle contenute nel decreto 3 marzo 1860, e dei capitoli soprannunciati.

In conseguenza del che, e per dare forza effettiva alla precitata concessione eventuale, in evasione alla domanda fatta al Ministero dalla direzione della Società delle livornesi in data 28 ottobre suddetto, ed in relazione a quanto già stabilisce per la ferrovia del litorale la preaccennata legge 27 ottobre 1860 e la convenzione annessavi, ed allo scopo di potere attuare la congiunzione colle ferrovie nell'interno della Toscana, non appena sia ultimato e messo in esercizio il primo tronco dalla ferrovia litoranea, si è da una parte tra S. E. il conte Camillo Di Cavour, presidente del Consiglio dei ministri, reggente il Ministero dei lavori pubblici, e il signor commendatore avvocato Francesco Saverio Vegezzi, ministro delle finanze; e dall'altra parte la Società anonima delle ferrovie livornesi, legalmente rappresentata dal signor cavaliere Bartolommeo Cini, convenuto e stabilito quanto segue:

ART. 1.

La società anonima delle strade ferrate livornesi è dichiarata concessionaria del tronco di strada ferrata da Porta a Massa, in continuazione della linea da Pisa a Porta, ed in congiunzione con quella del litorale nella stazione che verrà stabilita a Massa.

ART. 2.

La concessione s'intende fatta sotto l'osservanza delle condizioni contenute nei decreti del regio Governo della Toscana 10 febbraio e 2 marzo 1860, relativi alle strade ferrate livornesi, e nei capitoli pubblicati dal Ministero delle finanze, commercio e lavori pubblici, addì 18 marzo 1860, non che del disposto degli statuti della Società, approvati con risoluzione governativa del 31 marzo 1860, in quanto non sia derogato alle condizioni ed alle disposizioni suddette colla presente convenzione.

ART. 3.

Nel termine di due mesi, a partire dal giorno della sanzione di questa convenzione, la Società è obbligata a compiere la presentazione all'approvazione del Governo degli studi generali e particolareggiati dell'intera linea da Pisa a Massa, ed intraprendere le relative opere, tostochè gli studi medesimi saranno stati approvati.

~~ART. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~ART. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

ART. 3.

Nel termine di due mesi, a partire dal giorno della sanzione di questa convenzione, la Società è obbligata di presentare all'approvazione del Governo il progetto particolarizzato dell'intera linea da Pisa a Massa.

Il Governo definirà nel termine di venti giorni dalla presentazione sul progetto stesso, e, quando approvato, la Società intraprenderà le relative opere non oltre dopo i dieci giorni dalla data della partecipazione della approvazione.

ART. 4.

Entro un anno dal giorno in cui gli studi particolarizzati avranno ottenuta la premenzionata approvazione, la linea da Pisa a Porta dovrà essere intieramente ultimata e messa in attività di esercizio.

ART. 5.

La società delle strade ferrate livornesi sarà obbligata a stabilire a sue spese nella stazione di Massa i fabbricati, binarii ed accessori occorrenti pel servizio della ferrovia da Pisa a Massa, il genere e la disposizione dei quali verranno determinati dal Governo di concerto colla Società medesima.

ART. 6.

Il Governo, d'accordo colla Società, stabilirà a suo tempo, e mediante una convenzione speciale, il modo e le condizioni con cui dovrà essere regolato il servizio cumulativo di trasporti nell'anzidetta stazione.

ART. 7.

Allorquando il Governo, dopo l'ultimazione della linea da Pisa a Massa, e del tratto da Massa a Sarzana, e di quello da Sarzana a Spezia, credesse di sua convenienza e si risolvesse di affidare alla Società delle ferrovie livornesi l'esercizio provvisorio dei citati due tratti di sua proprietà, la Società si obbliga fino da questo momento di assumerlo mediante il corrispettivo del 50 per cento del prodotto brutto ricavabile dalla stessa.

ART. 8.

Questo esercizio provvisorio assunto dalla Società durerà sino a che la strada ferrata della riviera di Levante sia tutta intiera aperta all'esercizio sino al Bisagno presso Genova.

Sarà però in facoltà del Governo di esonerare anche prima dell'accennata epoca la società dal detto obbligo dell'esercizio provvisorio, ma in questo caso esso ne dovrà dare disdetta formale sei mesi prima dell'epoca in cui il medesimo dovrà cessare.

ART. 9.

Mediante l'accennato corrispettivo la Società s'intende pure obbligata ad eseguire a sue spese la manutenzione ordinaria della strada ferrata.

ART. 10.

La presente convenzione fatta in doppio originale non sarà definitiva, nè valida, se non dopo la sua approvazione per legge.

Torino, addì 13 febbraio 1861.

* BARTOLOMMEO CINI nei nomi

C. CAVOUR

F. S. VEGEZZI

Il direttore capo di divisione
G. MARTINENGO.

~~ART. 4.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~ART. 5.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~ART. 6.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~ART. 7.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~ART. 8.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~ART. 9.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~ART. 10.~~

~~Identico al qui contro.~~

Approvata nella Camera del 22 Maggio 1861

F. S. VEGEZZI

*Norme per la costruzione del corpo stradale,
delle opere d'arte e dei fabbricati.*

Art. 19.

La strada sarà costrutta sopra un sol binario di rotaie, coi raddoppiamenti però che saranno dal Governo riconosciuti necessari, specialmente nelle stazioni dove i binari medesimi verranno moltiplicati e sviluppati, secondo che lo esige il pronto, sicuro e completo servizio di esse, tanto pei viaggiatori, come per le merci.

Art. 20.

Dovrà l'impresa adottare, nei varii tratti della strada, il sistema della massicciata incassata tra banchine, o quello della massicciata libera, secondo le diverse circostanze di sito che renderanno più opportuno l'uno che l'altro sistema.

Nel primo caso la larghezza superiore della strada, comprese le banchine, non potrà essere minore di metri quattro.

Nel secondo caso la larghezza del corpo stradale, al livello del piano su cui viene imposta la massicciata, non potrà essere minore di metri cinque, centimetri cinquanta.

Art. 21.

Le scarpe del corpo stradale non potranno avere inclinazione minore dell'uno e mezzo nei rilevati; nelle trincee potranno limitarsi all'uno e un quarto per uno; ed anche all'uno di base per uno di altezza nei punti in cui il terreno sia riconosciuto abbastanza stabile. Dove però la natura delle terre, o la notevole altezza dei rilevati, o la profondità delle trincee richiedessero una scarpa maggiore, onde ottenere la necessaria stabilità, si dovrà procurarvela.

Le trincee potranno farsi verticali, o con poca inclinazione dalla verticale, dovunque cadano in roccia di tal natura da reggersi stabilmente in quella posizione.

occorra praticare sotto la ferrovia alle acque ed alle strade ordinarie.

Art. 17.

Le stazioni saranno di diverse classi, secondo la maggiore o minore importanza de' luoghi ove vengono erette ed al servizio de' quali sono destinate.

Per l'accesso delle stazioni dovrà l'impresa munirle di piazzali esterni corrispondenti all'importanza delle medesime.

Il Governo, d'accordo coll'impresa, stabilirà il numero delle stazioni e le classi delle medesime, nonchè le semplici fermate.

Il piano della stazione che cade sul nuovo confine dello Stato nostro coll'impero francese, nella prossimità al confine medesimo, sarà determinato dopo i necessari concerti fra i due Governi.

In questa stazione dovrà essere eretto un fabbricato adatto ed unicamente destinato pel servizio doganale e per quello di polizia.

Il piano della stazione a Massa sarà stabilito e disposto in modo da poter servire alla continuazione della linea verso la Toscana.

A Voltri saranno fatte quelle mutazioni e quegli ingrandimenti dell'attuale stazione che occorrono per ben congiungere l'esistente ferrovia da Genova a Voltri con quella che prosegue verso Savona.

La stazione di Savona sarà collocata e disposta in modo ch'essa possa prestarsi convenientemente all'eventuale diramazione della strada ferrata da Savona a Torino.

Art. 18.

Le case cantoniere non potranno essere a maggiore distanza di metri milleduecento l'una dall'altra.

Il Governo si riserva inoltre la facoltà di esigerne, all'atto di fissare il loro definitivo collocamento, quel maggior numero o quell'aggiunta di caselli di guardia di cui, per la sicurezza pubblica, fosse per avventura riconosciuto il bisogno.

**

Legge 31/12/1878
2048
Convenzione per l'istituzione della cartina piana della
stazione portuale del litorale di Massa, confinata verso
Massa alla

alla medesima gratuitamente, dopo che sarà stato definitivamente approvato dal Ministero.

Potranno tuttavia esservi introdotte modificazioni, sia nelle carve che nelle pendenze, purchè non eccedano i limiti fissati dagli articoli 14 e 15, ed a condizione che le medesime siano riconosciute convenienti e sanzionate dal detto Ministero.

Art. 6.

Quanto al tronco di strada ferrata che deve congiungere i due rami della riviera di ponente e di quella di levante, attraversando la città di Genova, il Ministero delegherà un Ispettore del Genio civile per redigerne il progetto di dettaglio in concorso degli Ingegneri dell'impresa, avuto riguardo al piano del dock ed ai lavori occorrenti per mettere in relazione il dock medesimo e gli altri scali del porto colla strada ferrata.

L'impresa non sarà obbligata perciò ad intraprendere alcun lavoro su questo tronco, finchè il progetto relativo non sia compiuto colle norme ora dette ed approvato dal Governo.

Art. 7.

L'impresa dovrà nel termine di quattro mesi dalla data della promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione presentare il progetto altimetrico e planimetrico del tronco da Massa alla Spezia, e dentro sei mesi dalla suddetta data quello da Spezia al Bisagno, prendendo i necessari concerti col Ministero per determinare la posizione della stazione di Massa, onde poter coordinare la linea, di cui nella presente convenzione, con la ferrovia che proseguirà verso Toscana.

E se nel frattempo non fosse ancora stato determinato in altimetria e planimetria il punto di congiunzione al Bisagno, a tenore dell'art. 6, l'impresa lascerà in vicinanza della detta località interrotto il progetto per un tratto sufficiente ad assicurare la congiunzione, qualunque sia per essere la posizione che sarà determinata pel punto suddetto.

352

e) Un prospetto indicante le lunghezze e le pendenze della linea ed uno che ne dimostri i tratti sviluppati in linea retta ed i tratti tracciati in curve coll'indicazione del raggio di queste.

Art. 3.

Tanto la compilazione di questi progetti quanto quella dei disegni di esecuzione e moduli delle opere d'arte di cui agli articoli 38 e 39, verrà assistita da ingegneri governativi, i quali potranno dare all'impresa quei suggerimenti che più crederanno opportuni, specialmente per riguardo al tracciato ed all'altimetria della strada, in relazione alle disposizioni del presente capitolato, non che alla migliore stabilità delle opere d'arte.

La presentazione dei progetti sarà accompagnata dalle osservazioni dei detti ingegneri, nelle quali sarà fatto particolare cenno delle avvertenze da essi fatte sui relativi studi, e che non fossero state seguite dall'impresa.

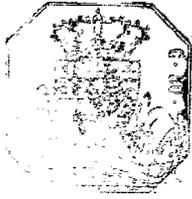
Art. 4.

La planimetria generale della strada ed il progetto planimetrico ed altimetrico di dettaglio del tronco da Savona al torrente Roia, dovrà essere redatto e presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori pubblici entro 4 mesi dopo che sarà stato approvato per legge il presente capitolato ed abbia avuto luogo la promulgazione della medesima.

Per l'ultima tratta dalla Roia all'attuale confine francese l'impresa sarà in obbligo di produrre il relativo progetto, dopo che tra il Governo di S. M. e quello imperiale di Francia saranno state prese le necessarie intelligenze onde stabilire il punto di congiunzione delle ferrovie dei due Stati.

Art. 5.

Da Savona a Voltri l'impresa dovrà costruire la strada ferrata a norma del progetto che venne fatto compilare dal Ministero dei Lavori pubblici dal sig. cav. Braccio e che sarà ceduto



Convenzione tra i Ministri di S. M.
Vittorio Emanuele secondo per i Lavori Pub-
blici e per le Finanze e la Società Anonima
delle Strade Ferrate Livornesi per la concessi-
one a quest'ultima della Ferrovia da Porta
antico confine Corsicano sino a Massa. —

Si permette che con risoluzione del go-
verno della Corsica in data 24 Dicembre
1859 colla quale era accordata alla in allora
Società Leopolda la concessione della strada
Ferrata da Pisa al confine Corsicano di
Porta per Mareggio e Pietra Santa veniva
pure accettata l'impegno per parte della
detta Società di assumere ad identiche con-
dizioni la concessione del prolungamento della
linea da Porta al già confine sardo della
Parmigola sotto la riserva che la concessio-
ne del detto ultimo tronco veniva ammessa
dai Governi di Massa e Carrara e di Pie-
monte. —

Chè la preannunciata disposizione ris-
guardante la tratta di Ferrovia al di qua
di del territorio Corsicano veniva confermata
col Decreto del 10 febbrajo 1860, col quale

—

il prelodato Governo della Toscana autorizzava
l'omissione delle obbligazioni succedenti alla
costruzione della tratta da Pisa a Porta, ed
eventualmente da Porta al confine Sardo
della Parmignola (Art. 1° del suddetto Decreto)
che quando con altro Decreto 2. Marzo 1860
venne riconosciuta ed ammessa nella Società
suddetta (che in seguito al preannunciato De-
creto 10 febbrajo e alla deliberazione dell'
Assemblea Generale del 14 stesso mese prendeva
il titolo di Società delle Strade ferrate Livor-
nesi) la fusione delle strade ferrate Sco-
pias (da Firenze a Livorno) da Livorno
a Pisa e da Livorno a Piaggio, l'acquisto
della linea Firenze a Piaggio, e autorizzata
la costruzione ed attuazione della ferrovia
da Pisa a Porta, venne pur contemplata
la suddetta tratta da Porta alla Parmignola
e conseguentemente veniva accordata alla
Società concessionaria l'obbligo di costruire
ed attuare quest'ultima tratta alle condizioni
contenute nel Decreto medesimo e a quelle di
cui nei Capitoli sotto la data del 15 Marzo
suddetto (Art. 4. e 8 del Decreto preannunciato)
che all'articolo 15 degli Statuti della



nuova Società approvata con risoluzione Co-
vernativa Delli 31 Marzo 1860 viene dichia-
rato che l'oggetto della Società è quello di
possedere esercitare e godere oltre alle linee
menzionate più sopra la strada ferrata da
Lisa a Porta ed eventualmente da Porta al-
la Parmignola, ed all'art. 13 degli statuti
ripetesi quanto alle obbligazioni da emettere,
il disposto dell'art. 1. del Decreto 10 febbra-
jo 1860.

Che in seguito all'Appalto della costruzio-
ne della ferrovia del littorale dall'attuale con-
fine Francese sino a Mafra concepita dal gover-
no del Re in esequimento della legge 24
ottobre 1860 non potendo più farsi luogo
alla concezione in capo alla Società delle
Livornesi della tratta di Ferrovia da Porta
alla Parmignola, ma dovendo questa neces-
sariamente limitarsi alla predetta città di
Mafra, la Società preindicata ha nella
sua adunanza Generale tenuta addi 25
ottobre U. S. dato facoltà al consiglio d'am-
ministrazione ed alla Direzione delle Strade
ferrate Livornesi di prolungare soltanto
sino a Mafra la linea da Pisa a Porta.

assumendo la concessione del tronco da Porta
a Massa alle condizioni stesse dell'altra trat-
ta da Pisa a Porta e quindi a quelle conte-
nute nel Decreto 3 Marzo 1860 e dei capito-
li sopranunciati.

In conseguenza del che e per dare forza
effettiva alla precitata concessione eventuale
in evasione alla domanda fatta al Ministero
della Direzione della Società delle Livornesi
in data 28 Ottobre suddetto, ed in relazione
a quanto già stabilito per la ferrovia del
littorale la precitata legge 24 Ottobre
1860 e la convenzione annessa, ed allo
scopo di potere attuare la congiunzione colle
Ferrovie nell'interno della Toscana non
appena sia ultimato e messo in esercizio
il primo tronco della ferrovia Littoranea, si
è da una parte tra S. E. il conte Camillo
Di Favour Presidente del Consiglio dei
Ministri Reggente il Ministero dei
Lavori Pubblici e il sig. Commendatore
Avv. Francesco Saverio Peyri Ministro
delle Finanze e dall'altra parte la Società
Anonima delle Ferrovie Livornesi legal-
mente rappresentata dal sig. Cav. Bartolomeo

Così convenuto e stabilito quanto segue -

Articolo 1°

La Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi è dichiarata concessionaria del tronco di Strada Ferrata da Porta a Massa in continuazione della linea da Pisa a Porta ed in congiunzione con quella del Littorale nella Stazione che verrà stabilita a Massa.

Art. 2°

La concessione s'intende fatta sotto la osservanza delle condizioni contenute nei Decreti del S.° Governo della Toscana 10 febbrajo e 2 Marzo 1860 relativi alle Strade Ferrate Livornesi, e nei Capitoli pubblicati dal Ministero delle Finanze, Commercio e Lavori Pubblici, addì 18 Marzo 1860 non che del Disposto degli Statuti della Società approvati con risoluzione Governativa delli 31 Marzo 1860 in quanto non sia derogato alle condizioni ed alle disposizioni suddette colla presente convenzione.

Articolo 3°

Nel termine di 2 mesi a partire dal giorno della sanzione di questa convenzione la Società è obbligata a compiere la presentazione all'approvazione del Governo degli Studi Generali e

particolarizzate dell'intera linea da Pisa a Massa
ed intraprendere le relative opere tostochè gli
studi medesimi saranno state approvate. —

Articolo 4.^o

Entro un anno dal giorno in cui gli studi
particolarizzati avranno ottenuto la premessa
nata approvazione la linea da Pisa a Porta
Doria e per interamente ultimata e messa
in attività di servizio. —

Art. 5.^o

La Società delle Strade Ferrate Livornesi sarà
obbligata a stabilire a sue spese nella stazione
di Massa i fabbricati, binarj ed accessori oc-
correnti pel servizio della ferrovia da Pisa
a Massa il genere e la disposizione dei quali
verranno determinati dal Governo di concer-
to colla Società medesima. —

Art. 6.^o

Il Governo d'accordo colla Società stabilirà a
suo tempo e mediante una convenzione specia-
le il modo e le condizioni con cui dovrà essere
regolato il servizio cumulativo di trasporto
nell'anzidetta stazione. —

Art. 7.^o

Allorchè il Governo dopo l'ultimazione

Della linea da Pisa a Massa ed il tratto da
Massa a Sarzana e di quello da Sarzana a
Spezia credesse di sua convenienza e si risolve
se di affidare alla Società delle Ferrovie Lom-
nesi l'esercizio provvisorio dei citati due tratti.
Di sua proprietà la Società si obbliga fino da
questo momento di asumerlo mediante il cor-
rispettivo del 50 p. 100 del prodotto brutto ricavabile
dalla stessa.

Articolo 8.^o

Questo esercizio provvisorio assunto dalla Società
durerà sino a che la strada ferrata della riviera
di Genova sia tutta intera aperta all'esercizio
sino al bisogno presso Genova.

Sarà però in facoltà del Governo di esonerare
anche prima dell'accennata epoca la Società
dal detto obbligo dello esercizio provvisorio, ma
in questo caso essa ne dovrà dare l'isotta
formale sei mesi prima dell'epoca in cui
il medesimo dovrà cessare.

Articolo 9.^o

Mediante l'accennato corrispettivo la
Società s'intende pure obbligata ad ereguire
a sue spese la manutenzione ordinaria della
strada ferrata.

— Articolo 10: —

La presente convenzione fatta in doppio originale non sarà definitiva, né valida, se non dopo la sua approvazione per legge.

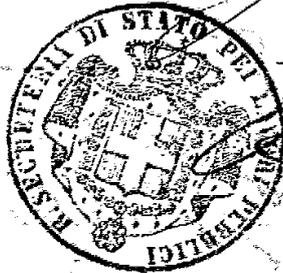
Corino addì 13 febbrajo 1861.

Per il Comm. Cini nei nomi

E. Cuvvini F. S. Vegeski,

Il Direttore capo di Divisione

G. Martinengo



Relazione della Commissione,
sul progetto di legge per la concessione del tratto di ferrovia da Porta alla città di Stoppa alla Società Anonima delle ferrovie Veronesi.

o dei pubblici lavori

motivate dall'

Signori.

L'utilità, la convenienza e per-
sue tteci di pur dire l'indispensa-
sibilità della esecuzione del breve
tratto di ferrovia che per circa fol-
sei chilometri tien disgiunta la
rete delle ferrovie toscane, alla
quale nutriamo viva lusinga abbiano
ben presto a rannocarsi le ferrovie
delle provincie meridionali, dalla
importatissima del litorale Ligure
e per mezzo di questa dall'estesa
rete del bacino del Po, sono talmente
evidenti che senz'altro la vostra Com-
missione le crumette quali appieno,
tanto più in ciò procurato, che ripeti
rappres unanime fu proclamato
voto di approvazione sul progetto
di legge che per la concessione di
cotale tratto vi presento il signor Mi-
nistro ~~delle finanze~~ nelle tornate del
28 Maggio 1861.

Contemporaneamente al voto loro
approvativo, alcuni signori diedero
speciali incumbenze ai loro commissa-
ri, che ~~motivo~~ l'esame del progetto
di legge: quest'incumbenze furono
intentamente difese, ~~nel senso~~ dalla
vostra Commissione, la quale a meglio
chiarirle inviò nel suo seno il signor
Ministro predetto: essa compie verso
di voi al suo debito esponendovele
e sviluppandovi le ragioni che ne
conseguitano.

Due signori espressero il voto che
la Commissione si procurasse dal diritto

(2)

Sig. Ministro spiegami in all'occorrenza
l'istojie per la presa di una determin-
nazione sulle istanze in quel Dicastero
fatte e motivate su' impetiosi bisogni
economico-strategici su' d'una ferrovia
dal bacino della Spezia alla valle
mucchia del Po.

Questa ferrovia sarebbe destinata
a porre in diretta comunicazione il
grande stabilimento M^{re} Strittino
che il governo sta attivando nel ma-
gnifico golfo della Spezia coi grandi
centri militari di Piaceppa, Parma
ed Alessandria, assicurandosi così da
questi vantaggi di que' soccorsi che
gli eventi di guerra possono doman-
dare, assicurandosi inoltre potenti
elementi di prosperità, sia per l'ignu-
mi da costruzione che potranno for-
nirli le vaste e ricche foreste del
Pavesiano, Parmigiano e Rodenese, e
ferrovie stesse rese utilizzabili e com-
merciabili e si che il governo non debba
a procurarsi in aumento in si gran
copio come nell'addietro e danarsi di
questi stessi nostri giorni tut'ogni
giorno dalle Indie Orientali, sia per
le ~~compe~~ ~~reddite~~ in eccellenti compe
del Bolognese e simili: inoltre
questa stessa ferrovia è di interesse
economico dello Stato giacché darà
maggiore affari suovimento alle ferrovie
Cosma e Figure, e con annovera
il reddito del governo direttamente per
la proprietà che ha della D^e, e indiret-
tamente* per minor quota che avrà da pagare
re alla Società delle strade ferrate C'ibonari
per il frutto che con Decreto 10 Febbrajo 1860, ricon-
fermato con atto del 2 Staggio successivo, e

quanto alla prima

coll'approvazione del 18 Maggio 1860 dal
D. Capitolo relativi, garantiti ed il governo
della persona del 5 p. sulle 80 pe-
zioni da 250 ad una, le rappresentati
la ferrovia da Firenze a Livorno, e
del 5 p. sulle obbligazioni della
società stessa per l'acquisto che la Soc.
delle azioni delle qu. società delle
strade ferrate in Livorno - Pistoja
Lucca a Pistoja, da Firenze a Pistoja
da Lucca a Pisa, dei crediti esistenti
contro la società anonima delle strade
ferrate da Firenze a Pistoja per
tratta, ed infine per la costruzione,
armamento, arredamento etc della
strada ferrata da Pisa a Pistoja ed
eventualmente al confine verso alla
Piemontese non è un tacere o l'altre
specie privilegio d'interessi, il D.
Governo della Cassa, quindi pare
alla stessa società il rimborso alla pari
in 30 o in 40 anni del capitale in
azioni o obbligazioni.

Ma l'ho espresso desiderio
che la Commissione avesse a non pou-
derare che colla legge in discorso non
venisse pregiudicato il braccio della
ferrovia Ligure, e che la non si potesse
le avvicinare alle città di Genova
e Torino.

Infine come l'ho già detto, per un
scopo di liberazione, al mio Consiglio
finito già, e dico una o prefero come
un po' altri due, per un uso d'esaminare
i motivi per i quali il braccio non
rispetto della Ferrovia in discorso,
non s'è po. di preferenza a congiun-
gere col 2^o chilometro della Ferrovia
Ligure, propri del governo, anziché
concederlo alla Società delle Strade fer-
rate Livornesi.

Nulla prima di queste violazioni,
la Commissione sarà con sede di Pistoja
dell'ufficio Sig. Ministro dei lavori

pubblici, e credo suo debito di liberar
glielo loda essersi agli scruolamente oc-
cupato della faccenda della spesa
alla medesima delle del 10, faccenda
continuare gli studi cominciati l'anno
scorso ultimo del suo collegio
sotto una Commissione di Stato
e di legge.

Questa Commissione esaminò e
studia sul luogo le varie linee che
partono da Val di Stura, o da Avana
sono state proposte per varcarla
quelle parti l'Appennino; ed ac-
cessi allo studio di verificare su
quella grassa e prospera, quando
una nuova proposta del varco
dell'Appennino fu inviata di ap-
poggiate ai dati tecnici tali da
esigere che esso pure fosse studiato.
Nonché il varco e i suoi rigori
potrebbe in quest'anno impedire che
questo secondo studio in realtà avverto
ed addentrate in l'Appennino si
potesse finora compiere ~~il lavoro~~

In questa Commissione spera che il f.º
Ministro vorrà springere il compi-
mento di questo studio, sì che

~~il~~ sottoposto alla Commissione
la medesima ^{possa dare al più presto} ~~la~~ Commissione al
suo incarico indicando quale fra le
varie linee meriti la preferenza,
ed il governo a stessa possa emanar-
ne. Determinazione tale che la pub-
blica opinione possa favorevolmente
accoglierla, siccome quella che sareb-
be basata sul parere di coloro che
per lunghi e sciogiosi studi, per
profonda pratica sono ~~tal~~ compe-
tenti giudici della prescelta del
tracciato di via ferrata, attraverso
le grandi catene di montagna,
che le sempre grandi difficoltà
che si incontrano sia di primitiva
costruzione, che di manutenzione
e di esercizio, prendono il passo

si imporgano alle considerazioni etc
noniche.

Quanto al mandato d'esaminare
se la concessione in discorso non
fosse per ^{riservare} ~~avanzare~~ di pregiudizio
ad un maggiore arricchimento della
ferraria Vigore - alle città di Modena
e Carrara, la vostra Commissione
dopo maturo esame e lunga dis-
cussione ~~ha~~ si dichiara a pro-mu-
nità maggioranza che la legge sopra
non include in se un tale pericolo.

Un voto consta primariamente alla
vostra Commissione che Ingegneri
Distretti Delegati delle Società della
Strada ferrata Modenese, della
costruzione della Litoranea ~~considera-~~
vato dello stesso Sig. Ministro dei
lavori pubblici, si recarono sul luo-
go per esaminare e discutere la
più convenientemente località a prescrivere
nella stagione di Napoli, e per l'as-
suevicente popolare della ferraria
a Carrara: fatto questo che già vi
è d'ora con quanto amore, parte
il governo al migliore, e più adis-
sante, tracciato delle miniere
di una ricca che sarà fra le più
miche e più importanti del Regno
siccome quella che dal golfo di Carrara
si estenderà tutta l'opona del
mar Tirreno e del Vigore, conju-
gando l'istritta meridionale di Sicilia
nella meridionale e orientale di Francia.

Occorre in tale una ^{volgarmente}
signori, vale a dire che ~~si~~
~~si~~ ^{risparmiare} ~~si~~ ^{ogni} ~~si~~ ^{variazioni}
che non sono necessariamente ne dell'ar-
te buone, e di migliori condizioni
d'esercizio, e la ~~non~~ allungati, senza
che ciò sia evidentemente dimostrato
desiderante di gravi considerazioni
economiche.

#2 del governo 11

o nel principio delle stesso
Aprile

la stazione medesima ~~che~~ ~~sono~~ dovute
 per le esigenze insuperabili di quella
 ristretta e rigida valle tenersi in
 curva ed al minimo raggio di svo-
 viti comprendete, signori che tali
~~una~~ ~~stazione~~ condizioni congiunte
 con quelle di avere soli 412 di
 percorso orizzontale dopo i quali
 vi è una discesa al 10% od una
 ascesa al 3,50%, rendono quella
 stazione difficilissima, costosa ed
~~pericolosa~~ per gli ingegneri stessi
 che la progettano e un se ne av-
 viene, che una modificazione nel
 loro progetto stesso propongono
 per la quale la stazione viene
 allontanata fino a 1900 metri
 dalla città, pena che forse vengano
 ad essere vantaggiate le malten-
 tibili o ora esposte condizioni;

[il servizio, le manovre] in
 Leche più insequibile]

~~pure questa seconda proposta~~
 di porre a circa venti chilometri
 dalla città di Carrara la stazione,
 non è accolta: se non alla giornata
 si almeno alla grande maggioranza
 dei Carraresi, come risulta
 nella discussione che nel primo
 piano dell'Aprile scorso ebbe
 luogo in quella località (e sia
 il presenza degli ingegneri
 della società della via Ferrara
 Livornese, della contrattoria
 della ferrovia Toscana, ed il governo,

I veri bisogni, i vitali interessi del commercio
 dei marmi, non possono ritrarre alcun sensibi-
 le vantaggio dall' avere una stazione
 di ferrovia più a 20 che a 13 stadi
~~di~~ in valle della città di Carrara, che
 sempre sarebbe troppo lontana dalle
 cave, dai lavoratori e dagli studi de' marmi,
 che sempre questi dovrebbero con lunghe
 e difficili operazioni essere caricati presso
 le cave, che sempre s' avrebbero a trasportare
 per disagiabilissime strade, e pur questo
 nome esprime questi percorsi che stanno
 tra le cave e la città, che sempre infine
 dovrebbero scaricarsi e ricaricarsi nella
 stazione, operazioni tutte costosissime.

L' art. 80 della legge 27. 8. 1866
 stabilendo che una diramazione abbia a
 costruirsi tra la stazione di Carrara e
 Carrara provvede in parte all' incremento
 dell' industria marmorea: la vostra Com-
 missione è lieta di poter in oltre annun-
 ciare, aver essa inteso dal Sig. Ministro
 de' lavori pubblici, ch' esso ha ordinato
 agli Ingegneri dello stato lo studio del
 prolungamento di questa diramazione
 già presso le principali e più ricche
 cave: essa si desidera che uno tale studio
 possa tradursi al più presto in atto.

Vi abbiamo dimostrato, o
Signori, che il tecnico possibile
avvicinamento della ferrovia
a Carrara, non è ^{per} riuscire di
vantaggio all'industria nazionale
di que' mari: vi diremo ora
come quest'avvicinamento sia
per produrre lo scampo della
importantissima grande linea
longitudinale dei mari Tirreno
e Ligustici. —

Gli Ingegneri Sign. Piaci
e Ricci nel loro progetto di
ferrovia da Porta alla Parvignola,
studiate per uscire dal limito
di Massa e Carrara per questa
ferrovia, non hanno certo voluto
aggravare le difficoltà locali,
non hanno certo assunto impegno

ind

confronto suo con

di studiare un progetto per dimo-
strare la non convenienza d'avvi-
cinare il Stappa ed a Carrara
la ferrovia: ebbene noi appunto
da quest'esso progetto è dal
quello delle società delle vie
ferrate Livornesi e costruttrice
della ferrovia Vignere, crediamo
risultare la non convenienza di
accettarlo per i gravi inconve-
nienti che verrebbe alla
grande linea ~~di Stappa~~ di
Stappa al confine francese.

Occorrano solamente, sopra
che ~~lo sviluppo~~ ^{valutato} per una dif-
ficoltà, lo sviluppo in due
chilometri (intergiore) ~~che si~~
~~quattro~~ ^{che si} conseguirebbe
per avvicinare la linea di
Stappa ed a Carrara.

La linea che requirebbero
le società delle Livornesi, e della
Piemontese Vignere - da Porta alla
Palmignola, si vorrebbe quasi
un rettilineo, tracciato su terreno
di pianura e quindi non presen-
te insensibilità nel limite del ~~cap~~

verso Spezia ed al 1° verso
Livorno

Quella del progetto Feltrini
e 'Rivoli' lascia quasi da parte
stessa la pianura per roversi
torruosa e serpeggiante sempre
nelle falde dell' Appennino:
importa costantemente e sensibilmente
(interessi)

(12)
pronunziati sul terreno vicino a
Dorcia, che quasi a livello del
mare, leggero e sinuato,
dà a temere che i resti non
lo sostengano, non bastano che
fra molto tempo stabili, e
così risulta poco sicuro, interrotto
ed almeno precario l'esercizio
di quella ^{Stazione} ~~Stazione~~: aggiungerò
per quanto sopra vi dicemmo
che per ~~assicurare~~ stabilire la
stazione di Stappa dal 10 agli
11 ettometri dalla città, vi è già
timore negli 'Ingegneri' che presie,
dono ai pubblici lavori che
s'abbiano ad eccedere il limite
di pendenza stabilito dalla
medesima legge del 27. 8. 1860,
a forziori dunque questo timore
per l'andare continuo del terreno
fra la 'Barra degli Ingegneri'
della ferrovia 'Vigore e la città'
di Stappa, quando la stazione
si portasse a soli 7 ettometri
come progettano i sig. Feltrini
e 'Rivoli', aggiungerò che secondo
questi si vorrebbe ~~il limit~~
~~Stappa~~ il Montepio rialzato
ma su quella pianura, i cui
appiotti interrimenti, non facilmen-
te, ne con qualche considerazione
passa ependo possibile in ordine,
spesso minacciarebbero e ritardereb-
bero l'esercizio delle ferrovie, per

assegnate per imponenti sterrate
fra Staffora e la Palsuignola,
e fino ai 18 metri giungono
quelle di vicotte, oneranti
per le linee 170 circa. -

Viccome poi alla Palsuignola
il tracciato del R. R. Piacenza
non si congiunge con quello
della ferrovia di S. Andrea, ma
ne sta a 2000 circa in ampiezza,
alle difficili pianure ricche
ed alluvionali può presentarsi
fino al suo ricongiungimento
con quella.

Ugualmente signori, egli non
s'ha dubbio che le ferrovie
Toscane, dall'estrema maremmana,
avrebbero una sbocca alla foggia,
e fin in un porto comodo e
sempre sicuro, al più per 18
mesi, se però s'abbandona l'av-
vicinamento a Carrara, che
se si vuole, avverrà in tempo
non inferiore ai tre anni. -

C'è restato ultimo ad accen-
narsi, che la Commissione vorrebbe
dovrebbe consigliarsi della rive-
nienza di concedere alla Società
Società delle ferrovie Cisapennine
il tratto da Staffora a Staffora, angio-
che congiungendo a 270
migliaia proprii dal governo, e

(15)
formanti la suddetta Ferrovia di Firenze,
non già perché la Società stessa
faceva a ciò un diritto legale, ma
sibbene per sentimento che noi tutti
con voi dividerete di voler
rispettare non solo le leggi, ma
anco gli impegni che il Governo
del Re della Toscana ha
contratto con ~~la~~ ~~particolari~~,
~~ma sibbene~~ ~~in~~ un affida-
mento quel Governo dava alla
Società delle Venetie del 1840
non solo fino a ~~Stato~~ ma
ben anco fino alla ~~salvaguardia~~,
approvando i capitoli del 18
Maggio 1840: ma sibbene ed
essenzialmente perché
1.° Non è ammissibile che
cessi l'esercizio, ~~ma~~ di due sistemi
importanti gruppi di ferrovie
quali quelli della Toscana e
delle Governative, in un punto
quasi disabilitato, in un semplice
circuito, quale quello di ~~Porta~~.
Voi ricorderete, signori, come
~~per questo~~ a ~~conferma~~ di questo
asserto, l'accensimento che
certo non volentoso, e tanto
meno contento, per ~~di~~ il ~~governo~~
del Re allo stabilimento
nel ~~giorno~~ ^{popolare} nostro comune di
Creata della stazione di cambio

~~La~~ l'Amministrazione dell'autorità Provinciale del Regno, e di quelle che allora governano sotto il dominio dell'Austria, accrescentando a questa l'avereria quella la sua polizia, la sua dogana.
 2.^a La parte stessa di questa concessione, la società delle Strade Ferrate Venetiane si occupa l'esercizio della ~~strada~~ tronco governativo da Udine a Spizina, fino a che il sia esso prolungato fino in val Canjano, e che ultimamente regolerà il governo esercito.
~~La~~ Da ciò grande beneficio all'orario dello Stato, il quale soffrirebbe a gravi annuali perdite, quando esso facesse l'esercizio di quel tratto in soli 22 chilometri; perdite che pure si ripeterebbero per almeno un quatt'anni.

Questa stessa ultima ragione appoggia la concessione del 50 sul introito lordo del tratto di ferrovia in discorso, alla società delle Venetiane in compenso dell'esercizio: e ciò più assai di quanto nella relazione che precede la proposta di legge presentata dal sign. Ministro, giacché

pel governo la tratta tra Massa
e Spezia riesce invero interrotta,
ma per la vasta rete, per i 250
Chilometri della strada delle
Vernesi; non si può certo am-
mettere diversamente che di
grande vantaggio il giungesse
col suo esercizio al sicuro porto
della Spezia, dal quale non sarebbe
repente scoppio di buoni pirasca-
fi i passeggeri sarebbero ~~comodi~~
a Genova ed a Livorno.

La vostra Commissione di propo-
sa quindi ad unanimità
l'approvazione della legge quale vi
fu dal ministero presentata
meno la modificazione dell'art-
3. della concessione richiesta
dall'equità e dal desiderio di
minorare possibile in poco di tempo
modificazione che il Sig. ministro
accette. ---

Il Relatore.
Masetto



I nostri Ministri per le Finanze e per i Lavori pubblici
Sono autorizzati ad presentare al Parlamento il seguente
progetto di Legge ed a sottoporre la discussione.

Articolo 1°

È approvata a favore della Società anonima delle Strade
ferroviarie si concede la concessione del tratto di ferrovia da
Portofino alla Città di Massa in continuazione della linea
da Pisa a Porto ed in congiunzione con quella del litorale.

Articolo 2°

La suddetta concessione si accorda sotto la osservanza
delle condizioni contenute nella convenzione annessa alla
precedente Legge.

Dato a Torino addì 19 Marzo 1861

J. S. Poggi