

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 23. Maggio 1861.

dal Ministro dei Lavori Pubbli, Agricoltura e Commercio e Finanze

OGGETTO

Acquisto per parte dello Stato della Stazione della ferrovia Livornese in Firenze per l'esposizione italiana

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

- Ufficio 1° Corrigiani
- » 2° Bellini
- » 3° Chiapusso
- » 4° Salvagnoli
- » 5° Nordini
- » 6° Castromediano
- » 7° Settinego
- » 8° Brocetti Giuseppe
- » 9° Sanguinetti

Relatore Briganti Bellini

Adottata nella tornata del 30. Gennaio 1862.

*Sessione 1863.
N. 90.*

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE**presentato dal ministro delle finanze****(BASTOGI)****di concerto coi ministri dei lavori pubblici,
e di agricoltura, industria e commercio****(PERUZZI E NATOLI)**nella tornata del 26 maggio 1861.

**Acquisto per parte dello Stato della stazione delle ferrovie
livornesi in Firenze, per l'esposizione italiana.**

SIGNORI,

Tostochè in virtù della legge dell'8 luglio 1860, sorta dall'iniziativa della Camera dei deputati, fu statuito che una esposizione italiana avesse luogo a Firenze nel settembre del 1861, il ministro d'agricoltura e commercio affidò ad una Commissione la cura di proporre le misure occorrenti a recare ad esecuzione questa legge.

Una delle prime indagini di questa Commissione fu naturalmente indirizzata a rinvenire un edificio atto ad accogliere convenientemente i prodotti dell'industria italiana, allo spirare del breve tempo concesso agli apparecchi di questa festa industriale.

Essendo evidente la impossibilità di elevare un nuovo edificio all'uopo, quand'anche si adoperassero le costruzioni in ferro, per le quali sarebbero d'altronde abbisognati tempo e spese considerevoli, attesa l'insufficienza della produzione delle nostre fabbriche e le difficoltà dei trasporti dall'estero, dovette la Commissione restringersi a ricercare quale fra gli edifici esistenti a Firenze fosse meglio atto ad essere ridotto colla maggior convenienza, celerità ed economia.

(76)

Dopo aver presi in attenta disamina gli edifizi tutti de' quali presumere si potesse l'attitudine all'uopo, la Commissione non esitò a rinvenire nella grande stazione della strada ferrata da Firenze a Livorno la maggior copia possibile delle qualità ricercate. Questo vasto edificio, solidamente costruito nelle maniere delle grandi costruzioni toscane, consta di un rettangolo coperto di 8000 metri quadri, di un edificio occupante una superficie di 14000 metri quadri, di un'area totale di 85000 metri quadri; e l'altezza dell'edificio permette di aggiungere alla vasta area coperta comode gallerie superiori sorrette da mensole sporgenti dalle pareti.

Le sale destinate al trattenimento de' viaggiatori ed ai magazzini delle merci e de' generi dell'impresa possono anche esse venir utilmente adoperate per l'esposizione; le stanze ove ha sede l'amministrazione saranno opportune per gli uffici della Commissione e de' giurati, e sul vasto terreno in mezzo al quale sta la stazione potranno essere innalzati quei minori edifizi provvisorii che sempre occorrono per accogliere certi oggetti i quali non possono venir ammessi nell'edificio principale.

Un canale adiacente deviato dal fiume Arno procaccierà l'acqua occorrente a' varii servizi; le prossime officine della strada ferrata potranno venir anch'esse utilmente adoperate, sia per le piccole riparazioni occorrenti durante le costruzioni e durante l'esposizione, sia quando si vogliano mettere macchine in azione; e la vicinanza del passeggio delle Cascine ove avrà luogo l'esposizione agraria e dei bestiami, mentre agevolerà il concorso del pubblico, riunirà quasi in una stessa località le varie esposizioni.

Fatta per questi motivi persuasa della convenienza di destinare all'esposizione la stazione detta di Porta al Prato, la Commissione si rivolse alla società concessionaria delle strade ferrate livornesi, per chiederle, se ed a quali condizioni avrebbe consentito a cedere la sua stazione di Firenze per l'uso sovra indicato.

L'amministrazione di quella società rispondeva non poter cedere l'edificio della stazione ed i piazzali adiacenti preordinati al servizio dell'impresa, senza costruire altri locali del pari adattati all'indole speciale del servizio; ciò che non poteva ottenersi senza prescegliere le località adattate e ridurle all'uopo.

Richiamava quindi quell'amministrazione la considerazione del Governo sulla poca convenienza di trasferire provvisoriamente un servizio di quella importanza in un locale provvisorio per un tempo assai lungo ed in occasione del maggior traffico cui darà luogo l'esposizione, per quindi ricondurlo nell'attuale, sulle spese e sui rischi del doppio trasporto del materiale, dei generi di magazzino, degli archivi, della cassa, dei titoli, sull'inutilità successiva delle espropriazioni e riduzioni da fare per la stazione provvisoria, sulla doppia spesa di riduzione della stazione per l'uso prov-

visorio e della successiva sua restituzione nello stato attuale; ed emettendo quindi un'opinione contraria alla cessione provvisoria, si chiamava pronta a soddisfare il desiderio manifestato, facendo un progetto per la definitiva cessione della stazione di Porta al Prato al Governo e per il definitivo concentramento del servizio e dell'amministrazione nella piccola stazione costruita entro Firenze, presso la chiesa di Santa Maria Novella, della già società Maria Antonia, per la breve linea di 30 chilometri circa da Firenze a Pistoia, e nelle vicinanze della medesima. Dopo aver sentito il parere favorevole del Ministero della guerra intorno alla suscettività della stazione di Porta al Prato, di esser successivamente adoperata per uso di caserma di cavalleria o di artiglieria, per i quali corpi havvi difetto in Toscana di adatti locali, e dopo aver considerata l'utilità di ridurre in una sola stazione posta presso il centro della città le due stazioni di Firenze, il Ministero con risoluzione del 12 ottobre 1860 riconosceva la minor convenienza della cessione temporaria e mostravasi disposto a prendere in seria considerazione le proposizioni della società per l'acquisto definitivo della prima delle ricordate stazioni.

Considerando però che, ove il Parlamento dovesse pronunziarsi in proposito innanzi di dar opera ai lavori necessari a render libero il detto locale in tempo utile, non sarebbe rimasto il tempo occorrente per tali lavori, i quali appena si sarebbero potuti condurre a compimento ove fossero stati immediatamente intrapresi, il Ministero, col detto ufficio del 12 ottobre 1860, incitava il governatore generale delle provincie toscane ad abilitare nei debiti modi la società delle ferrovie livornesi ad eseguire immediatamente quanto occorresse a render libera la stazione di Porta al Prato, secondo che veniva esposto dall'amministrazione di quella società, e dichiarava non avere il Governo difficoltà a promuovere la dichiarazione di pubblica utilità delle opere riguardanti le espropriazioni per gli uffici della società, per il magazzino delle merci e per i binari di congiunzione.

Il governatore generale della Toscana, mentre da un lato confortava la società ad affidarsi all'equità del Governo e a dar opera senz'altro all'intraprendimento dei lavori, per l'ultimaazione dei quali a gran stento sembrava dover riuscire bastevole il tempo assegnato dai termini prefissi nella legge relativa all'esposizione, avuto riguardo alle difficoltà frapposte dalla stagione invernale cui andavasi incontro, continuava, per mezzo della direzione generale dei lavori di acque e strade della Toscana, le trattative per determinare le condizioni della cessione e gli stabili e terreni che meglio convenisse espropriare per rimpiazzare i locali che andavano ad essere ceduti. Esclusa la possibilità di costruire dalle fondamenta nuovi edifizi e renderli servibili entro i pochi mesi, e mesi invernali, che rimanevano fino al maggio, epoca in cui la Commissione Reale dichiarava abbisognare dei locali desti-

nati alla esposizione, convenne ricercare stabili esistenti in vicinanza della nuova stazione per adattarvi quegli uffizi e quei magazzini che erano raccolti nelle varie parti della stazione di Porta al Prato appositamente eretta.

In conformità dei voti emessi dal Consiglio d'arte e dalla direzione generale di acque e strade della Toscana, il governatore generale proponeva in dicembre 1860 e in gennaio 1861 i progetti dei decreti reali concernenti le condizioni della cessione e le necessarie dichiarazioni di pubblica utilità per gli stabili e terreni da espropriare.

Mercè queste premure del governatore generale della Toscana, la fiducia riposta dalla società nella equità del Governo, e l'alacrità colla quale i lavori vennero spinti, han già potuto incominciare all'epoca prestabilita le riduzioni della stazione di Porta al Prato per l'esposizione che deve aver luogo nel prossimo settembre; il servizio delle merci è attivato in una nuova stazione, e quello dei viaggiatori, gli uffizi e magazzini stanno per essere successivamente trasferiti ne' nuovi locali nel giro di poche settimane.

Quando stava per essere presentato al Parlamento l'unito decreto reale del 13 febbraio del corrente anno, essendo sorti de' dubbi intorno alla convenienza di eseguire in quest'anno o di ritardare la già decretata esposizione, fu stimato opportuno il sospenderne la conversione in legge, per meglio ponderare se per avventura convenisse, ove prevalesse l'aggiornamento, di aprire nuove trattative colla società delle strade ferrate livornesi nello intendimento di modificare le condizioni consentite nel decreto testè ricordato, appunto perchè imminente l'urgenza di valersi della stazione. Determinatosi ora il Ministero a presentare al Parlamento un progetto di legge diretto a che la esposizione abbia effetto a Firenze nel prossimo settembre, e vista la favorevole accoglienza che questo progetto ha ottenuto negli uffizi, si affretta del pari ad invocare la conversione in legge del decreto 13 febbraio decorso. La stazione di Porta al Prato costruita dalla già società della strada ferrata Leopolda colla spesa di circa lire italiane 1,200,000, viene ora dal Governo acquistata senza verun disborso di capitale, mercè la estensione della garanzia già accordata alla società delle strade ferrate livornesi al capitale occorrente per vari lavori tutti utili all'impresa già garantita ed al pubblico servizio; e poichè non è dubbia la cessazione della efficacia di questa garanzia ed il successivo rimborso delle somme anticipate quando sieno compiute le linee in costruzione ed in prolungamento delle strade ferrate livornesi verso Bologna, Ancona, Genova e Roma, vi ha grande motivo di sperare che questo sacrificio sia per essere solo temporario.

Questa estensione di garanzia porgerà modo alla società di procacciare i capitali occorrenti a saldare le spese che essa ha già in gran parte eseguite, per render possibile la evacuazione che ora si sta compiendo della stazione di Porta al

Prato e di introdurre nelle sue linee dei miglioramenti interessanti la regolarità e sicurezza del pubblico servizio.

La piccola stazione della già strada ferrata di Pistoia, meglio che raddoppiata, servirà al simultaneo servizio dei viaggiatori per le linee Firenze-Livorno-Grosseto-Civitavecchia-Roma; Firenze-Empoli-Siena-Roma; Firenze-Pistoia-Lucca-Pisa-Spezia-Genova; Firenze-Pistoia-Bologna; Firenze-Arezzo-Perugia-Ancona; e, mercè il collocamento del secondo binario nella congiunzione fra le due linee di Livorno e di Pistoia ed un nuovo braccio di detta congiunzione, viene ad esser agevolata la diretta comunicazione fra le tre linee che dalla detta stazione centrale procedono verso Livorno, Pistoia ed Arezzo. Mercè le espropriazioni dalla società eseguite nelle adiacenze della detta stazione, non soltanto è stato convenientemente provveduto all'occorrenza del servizio del pubblico e della impresa ed al più comodo accesso alla stazione stessa, ma si è posta in grado di soddisfare ulteriormente al servizio delle mercanzie, per il quale ha frattanto provveduto con una stazione provvisoria.

Mentre la linea da Firenze a Livorno, in sulla sinistra dell'Arno, è corredata del doppio binario su tutta la sua lunghezza di 96 chilometri, quella ugualmente lunga, che a destra del detto fiume va fino a Pisa per Pistoia e Lucca, ha un solo binario; ed essendo questa strada, già concessa a tre piccole società, stata assai mal costrutta con pendenze spinte fino ad oltre il 12 per mille, e con varie curve di breve raggio, in ispecie fra Pistoia e Lucca, è sembrato conveniente il cogliere quest'occasione per assicurare un raddoppiamento di binario per un certo tratto, mercè del quale meglio esser possa conseguita la regolarità e la sicurezza del movimento dei treni, quando, per virtù dell'apertura della Centrale Italiana da Pistoia a Bologna, l'attività vi andrà notevolmente crescendo, in ispecial modo fra Pistoia e Livorno.

Le espropriazioni ed i lavori contemplati nei §§ a), b), c), d) dell'articolo 2° del decreto 13 febbraio 1861 sono già spinti tanto innanzi da permettere che sia per essi raggiunto lo scopo, per il quale il Governo assume l'impegno di estendere la garanzia al capitale nominale dei titoli occorrenti a saldarne lo importare presunto in circa un milione e mezzo di lire italiane; ed il raddoppiamento di binario, di che al § e), da eseguire a tempo opportuno, importerà una spesa non per anco determinabile, fino a che sia scelta la sezione ove esser dovrà praticata, ma che certamente non oltrepasserà le 800,000 lire.

Confida il Ministero che, per quanto ha avuto l'onore di esporle, la Camera, convinta della convenienza delle misure urgenti ed indilazionabili sancite dal decreto del 13 febbraio 1861, vorrà onorarlo della sua approvazione.

VITTORIO EMANUELE II

RE D'ITALIA

Rimane convertito in legge il Decreto Reale del 13 febbraio 1861, del seguente tenore:

Art. 1.

È approvata la cessione allo Stato della stazione di Firenze delle ferrovie livornesi, posta presso la Porta a Prato, e dei terreni attigui, in conformità delle piante concordate fra le due parti, e che saranno annesse al contratto definitivo di cessione.

Art. 2.

La società delle strade ferrate livornesi dovrà:

- a) Eseguire, oltre quella già costruita, un braccio di strada ferrata che ponga in diretta comunicazione le sue linee di destra e di sinistra, presso Firenze;
- b) Collocare il secondo binario pel tronco di congiunzione già costruito in conformità del decreto del Governo della Toscana del 12 agosto 1859;
- c) Eseguire nella sua stazione di Firenze, presso la chiesa di Santa Maria Novella, i lavori di riduzione ed ampliamento necessari per renderla atta a servire di stazione centrale per passeggeri, non che effettuare le espropriazioni e i lavori occorrenti per stabilire i suoi uffizi e magazzini in quegli edifizii che a tal uopo saranno riconosciuti più idonei, in prossimità della stazione medesima;
- d) Costruire una stazione provvisoria per le mercanzie presso Firenze;
- e) Eseguire sulla linea di destra i lavori necessari per ridurre a doppio binario, per una lunghezza non minore di chilometri dieci, compresa fra Pistoia e Lucca, dovendo questi lavori esser fatti in quei tratti che saranno in seguito più specialmente determinati dal regio Governo.

Art. 3.

I lavori contemplati nell'articolo precedente, paragrafi a), b), c), d), dovranno essere intrapresi immediatamente e condotti a compimento nel più breve spazio di tempo possibile.

Quelli, di cui è parola al paragrafo e) del suddetto articolo, saranno incominciati all'epoca che sarà in seguito combinata col regio Governo, dovendo per altro essere intieramente ultimati, allorchè la strada ferrata centrale italiana sarà atti-

vata al pubblico transito, per tutto il tronco da Bologna a Pistoia.

(76)

Art. 4.

In corresponsività della suddetta cessione e per supplire alle spese motivate dai sopra indicati lavori, dagli sgombri, traslocamenti di uffizi e di magazzini e ad ogni altra spesa direttamente occasionata dalla cessione della stazione di Porta a Prato, la società delle strade ferrate livornesi è autorizzata ad emettere quel numero di obbligazioni di L. 500 ciascuna, fruttifere al 5 per 0,0, e rimborsabili alla pari per estrazione a sorte in anni 90, che saranno a tal uopo necessarie, in aumento a quelle della serie C, considerate nel decreto del regio Governo della Toscana del dì 10 febbrajo 1860.

Queste obbligazioni saranno in tutto simili a quelle della suddetta serie C, ed esse godranno, tanto per il pagamento semestrale dei frutti, quanto per il rimborso alla pari del capitale alle rispettive scadenze, delle garanzie governative stabilite dagli articoli 7 e 17 del sopracitato decreto 10 febbrajo 1860.

Tutte le altre disposizioni del decreto medesimo saranno parimente applicabili a queste nuove obbligazioni.

Art. 5.

A forma dell'articolo 9 del decreto del regio Governo della Toscana del 2 marzo 1860 sono dichiarati a tutti gli effetti di pubblica utilità i lavori tutti contemplati nell'articolo 2 del presente decreto, e quindi per le espropriazioni che la società avesse luogo di fare per la loro esecuzione si applicherà la legge del 24 ottobre 1860.