

ASSOCIAZIONI

Compresi i Rendiconti Ufficiali del Parlamento :
 Roma 11 21 40
 Per tutto il Regno 13 25 48
 Solo Giornale, senza i Rendiconti :
 ROMA 9 17 32
 Per tutto il Regno 10 19 36
 Estero, aumento spese di posta.
 Un numero separato in Roma, centesimi 10, per tutto il Regno centesimi 15.
 Un numero arretrato costa il doppio.
 Le Associazioni decorano dal 1° del mese.

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA

INSERZIONI

Annuali giudiziari, cent. 25. Ogni altro avviso cent. 30 per linea di colonna o spazio di linea.
AVVERTENZE.
 Le Associazioni e le Inserzioni si ricevono:
 In Roma alla Amministrazione del Giornale, via dell'Archetto, n. 94
 In Firenze alla Tipografia "L'Espresso", via del Castellaccio, n. 12
 In Torino, alla medesima Tipografia, via della Corte d'Appello, n. 23.
 Nelle Provincie del Regno ed all'estero agli Uffici postali.

PARTE UFFICIALE

Il N. 283 (Serie seconda) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato,

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. I boschi dello Stato, compresi nell'unico Elenco, sono dichiarati inalienabili e saranno amministrati dal Ministero di Agricoltura

per mezzo dell'Amministrazione forestale governativa.

I boschi nazionali inalienabili sono destinati, per interesse dello Stato, principalmente alla cultura di piante di alto fusto, né potranno mai essere dissodati e destinati ad altra cultura fuori della boschiva; essi saranno diretti secondo il piano economico proposto dall'agente forestale ed approvato dal Ministero di Agricoltura sul parere del Consiglio forestale.

Art. 2. La vendita dei tagli dei suddetti boschi e di tutti gli altri prodotti boschivi dovrà farsi giusta le previsioni del piano economico, e con i modi e le formalità prescritte dalla legge che regola la contabilità generale dello Stato. Un quadro, da approvarsi con decreto Reale sulla proposizione del Ministero di Agricoltura,

Industria e Commercio, previo parere del Consiglio forestale e del Consiglio di Stato prescriverà le condizioni generali per le vendite, per gli affitti e per ogni altro contratto.

Con le stesse formalità ed inteso il Ministero della Marina, sarà approvata una tariffa per le diverse specie del legname che, per conto della Marina stessa, si estrarrà dai boschi dello Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserita nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Firenze, addì 29 giugno 1871.
VITTORIO EMANUELE
CASTAGNOLA
QUINTINO SELLA.

in franchigia di dogana di tutti i rails, cuscinetti, stecchete, cambiamenti di via ed altri meccanismi del materiale fisso necessario all'armamento della strada, non che delle macchine, locomotive, vetture, vagoni, per la prima provvista per l'esercizio della strada.

Dovrà il concessionario assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle Finanze.

Art. 11. Tutti i contratti ed atti qualsiasi che il concessionario stipulerà relativamente ed esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni assunte con questa Convenzione, saranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro e saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira.

Tali atti, se stipulati per scrittura privata, potranno essere estesi sopra carta bollata da centesimi cinquanta, qualunque sia il valore dell'oggetto cadente in contratto.

Lo stesso favore è accordato alla Società che fosse surrogata al concessionario, e si estende all'atto di cessione medesimo.

Art. 12. Gli atti di espropriazione delle proprietà da occuparsi si definitivamente che temporaneamente per lo stabilimento della strada ferrata e le sue dipendenze ed accessori, non che le quietanze dei proprietari, potranno essere estesi nella forma di semplice verbale, in cui sarà facoltativo di comprendere varie espropriazioni e quietanze.

Art. 13. Dalla data della approvazione della concessione fino al termine di essa, il concessionario pagherà annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire sessanta per ciascun chilometro.

Art. 14. Il servizio della ferrovia per i viaggiatori e per le merci sarà fatto col numero dei treni e cogli orari che, sentito il concessionario nelle sue proposte, verranno dal Ministero determinati.

Art. 15. Nel personale non tecnico che verrà assunto in servizio per l'esercizio della ferrovia, dovranno impiegarsi per un terzo almeno i militari congedati, messi in ritiro od in aspettativa.

Art. 16. Per i trasporti sulla ferrovia che forma l'oggetto della presente Convenzione, sono autorizzate le tariffe accordate alla Società delle ferrovie Romane (Titolo V del Capitolato annesso alla citata Convenzione 22 giugno 1864). Si dichiara però che all'invito del Governo dovranno venire accettate, per il tronco di cui nel presente atto, tutte quelle diminuzioni alle tariffe che fossero adottate sulle suddette ferrovie Romane.

Il servizio di posta sul tronco suddetto sarà fatto gratuitamente, sotto l'osservanza delle norme indicate nel titolo suddetto (Art. 93).

Art. 17. Il Governo si riserva la facoltà di riscattare in ogni epoca la strada in discorso, dando i compensi stabiliti dalla Legge.

Art. 18. Tutte le contestazioni che potessero sorgere tra il Governo ed il concessionario in ordine all'esecuzione della presente Convenzione, saranno definite nei modi e nelle vie prescritte dalle Leggi generali del Regno.

Art. 19. Sono riservati i diritti di preferenza che alla Società delle ferrovie Romane possono competere per la concessione di cui nella presente, a termini dell'art. 42 della citata Convenzione 22 giugno 1864.

Art. 20. La presente Convenzione non sarà definitiva, né valida, ove non sia stata approvata per Sovrano decreto.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze, oggi 19 giugno 1871.

Firma di Stefano Castagnola.
Raffaele Lanza.
Matteo Cobovich, testimone.
Filippo Scarlata, testimone.
 Visto d'ordine di S. M.
Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio
CASTAGNOLA.

CAPITOLATO D'ONERI
 per la costruzione ed esercizio
 d'una strada ferrata da Pisa a Colle-Salveti.

§ I. — **Tracciato, pendenze, Stazioni.**
 Art. 1. La strada sarà eseguita secondo il progetto particolareggiato del cavaliere Gaetano Niccoli, Ingegnere Capo della Provincia di Pisa, del 10 dicembre 1870, approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici in adunanza del 25 marzo 1871, colle modificazioni dal Consiglio superiore ordinate e dallo stesso Ingegnere Niccoli introdotte nel progetto stesso.

La strada partirà dalla Stazione centrale di Pisa ed arriverà alla Stazione di Colle-Salveti, sulla ferrovia Maremmana.
 In quanto concerne il modo di congiunzione ai due estremi nelle Stazioni di Pisa e Colle-Salveti, saranno eseguite le prescrizioni del Consiglio superiore e del Commissario governativo, obbligandosi fin d'ora la Provincia di Pisa a stipulare le relative convenzioni colla Società delle ferrovie Romane.

I raggi delle curve verranno mantenuti della lunghezza stabilita nel progetto, i quali sono superiori a metri 500 nei luoghi d'innesto del tratto rettilineo con le vie Livornesi e Maremmane.
 Le livellette non sorpasseranno il 6 per 1000 lungo la ferrovia, in conformità delle prescrizioni del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici sopra rammentate (alinea C), ed il 0 20 per 1000 allo attacco della Stazione di Pisa, ed in piano per quella di Colle-Salveti.

§ II. — **Norma per la costruzione del corpo stradale delle opere d'arte e dei fabbricati.**
 Art. 3. La strada sarà costruita di un solo binario coi raddoppiamenti però che saranno riconosciuti necessari alle Stazioni per lo scambio dei convogli, ed il pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

Art. 4. La strada ferrata a livello, su cui va imposta la massiciata libera, avrà la larghezza

non minore di metri 5,50 nei rilevati e negli sterri o trincee.

Nel breve tratto ove essa corre in trincee od in taglio su di un sol lato, la larghezza suaccennata sarà aumentata in modo da avere al piede d'ogni scarpa del taglio, come dimostrano i rispettivi tipi, una fossa di scolo della profondità non mai minore di metri 0,30 e della larghezza in sommità di metri 0,90.

Una capacità maggiore sarà data a queste fosse di scolo ove le condizioni speciali di sito lo esigessero.

Art. 5. Le scarpe dei rilevati non potranno avere meno di uno e mezzo di base per ogni uno di altezza, e quelle degli sterri di uno di base per uno di altezza.

Se la natura franosa delle terre l'esigesse, questa dovrà essere aumentata nelle trincee. Se la natura delle terre poste in rilevato fosse tale da non consentire la vegetazione, le scarpe dovranno essere coperte da uno strato di buona terra per la grossezza di metri 0,10 almeno, e seminate con erba medica in tutta la loro superficie.

La strada ove corre in rilevato, quando raggiunga l'altezza di metri 3, avrà lateralmente delle banchine della larghezza di metri 0,80 cogli scarpati inclinati come sopra ed a forma dei rispettivi tipi.

Al piede delle scarpe ricorrerà altra banchina di metri 0,80, con più i fossi laterali di scolo, profondi di metri 0,60, della cui profondità sarà subordinata agli scoli della campagna adiacente.

Art. 6. Nei luoghi in cui si avrà della terra in avanzo proveniente dagli scavi, la medesima sarà trasportata nei siti laterali che verranno riconosciuti più opportuni.

Art. 7. Ove le strade ordinarie attraversano la ferrovia con passaggio a livello, dovrà conservarsi la larghezza di metri 6 alla strada provinciale, e quella di metri 5, o di metri 4, alle strade comunali o vicinali, secondo la loro importanza.

Art. 8. Tali passaggi intersecati la ferrovia dovranno essere muniti di barriere disposte secondo l'importanza e sempre in conformità dei tipi relativi.

Gli assi delle due strade non dovranno intersecarsi con obliquità maggiore di gradi 45, rispetto al loro incontro normale.

Saranno accessorie questi passaggi mediante rampe con una inclinazione che non dovrà mai eccedere il 5 per cento. Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno consolidate di acciai materiali in conformità dei tronchi continuiativi delle medesime.

Art. 9. Tutte le opere d'arte saranno costruite in muratura od in ferro, ossivvero con parte dell'uno e con parte dell'altro di detti materiali, e sempre in conformità dei tipi già approvati in massima dal Consiglio superiore.

Per le travate metalliche dei ponti saranno presentati a suo tempo gli sviluppi in grande scala ed i calcoli degli sforzi a cui andranno soggetti nelle diverse parti; sforzi che non saranno mai superiori a 6 in 7 chilogrammi per millimetro quadrato per il ferro laminato, ed a 5 chilogrammi per millimetro quadrato per la ghisa.

Le fondazioni delle opere d'arte dovranno riposare sopra palafitte convenientemente formate ogni volta che ciò sia richiesto dalla natura del terreno.
 Art. 10. Le case cantoniere destinate tanto a servizio esclusivo, che a custodia di un passaggio o livello, dovranno essere in tale numero, e così collocate, che la distanza fra due successive non ecceda i 1200 metri.

Art. 11. La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi di acacia o di spino bianco per tutta la sua lunghezza.

In alcuni tratti, ove la necessità dei luoghi lo richieda, saranno formati degli appositi palancati a forma del disegno esistente nei tipi.
 Saranno poi piantati dai concessionari i termini divisorii tra la proprietà stradale e quella limitrofa.

§ III. — **Massiciata armamento, materiale fisso.**
 Art. 12. La massiciata composta di ghiaia naturale o di pietrisco delle cave d'Ulivo o del torrente Tora, delle migliori qualità, avrà in base una larghezza di metri 4, 40, sarà alta centim. 50, e disposta colle scarpe dell'uno per uno, sorgendo libera sul piano superiore del corpo stradale senza rifianchi di banchine.

Art. 13. L'armamento sarà fatto secondo il sistema Vignoles sopra trasversine della lunghezza non minore di metri 2,70, spaziato mediamente non più di metri 0,90, da mezzo a mezzo.

Le trasversine saranno di forma parallelepipeda colle dimensioni di centim. 25 in larghezza e di centim. 12 di grossezza, a forma del rispettivo tipo, e tutte saranno di legname sano e di essenza forte di quercia, a meno che quelle di legno dolce non sieno preparate con sostanze conservatrici.

Art. 14. Le guide o rotaie di ferro saranno conformate secondo il tipo Vignoles suddetto, ed avranno il peso di chilogrammi 36 a metro corrente; sarà però tollerata una deficienza che non superi il 3 per cento rispettivamente al decimo della totale provvista. Le spranghe di queste guide avranno la lunghezza da metri 5 40 a metri 6 30, corrispondenti alla spaziatura predetta.

Le spranghe delle guide saranno tra loro riunite col mezzo di compresse fissate con chavarde munite di dadi a riparrella, e le spranghe stesse verranno col mezzo di ramponi fissate alle rispettive trasversine, come dal raffigurato ed approvato sistema Vignoles.

Art. 15. Le compresse suddette avranno il peso ciascuna di chilogrammi 4 98. Le chavarde

PROSPETTO dei boschi demaniali dichiarati inalienabili.

| N.° Ordine | PROVINCIA | COMUNE | DIPARTIMENTO FORESTALE | DENOMINAZIONE | Estensione Ettari Ar. | SITUAZIONE | SPECIE LEGNOSE |
|-------------------------|-----------|------------------|------------------------|---|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| | | | | | | | |
| 1 | Belluno | Anzono | Pieve di Cadore | Somadida | 382 » | Montagna 1400 metri altitudine | Abete picea, larice |
| 2 | Id. | Vari | Vittorio | Cansiglio | 7,065 67 | Id. 800,1900 Id. | Faggio, abete picea e larice |
| 3 | Treviso | Id. | Giavera | Montello | 5,912 87 | Colle | Quercia, rovere peduncolata |
| 4 | Id. | Cornuda | Id. | Fagarò | 148 50 | Colle e monte | Quercia, rovere |
| 5 | Id. | Cavaso | Id. | Collibert e Colanzel | 21 30 | Id. | Id. |
| 6 | Id. | Monfurno | Id. | Guizza di Monfurno | 8 80 | Id. | Id. |
| 7 | Id. | Cesalto | Motta di Livenza | Olmè | 67 24 | Pianura | Quercia, rovere peduncolata |
| 8 | Id. | Id. | Id. | San Marco di Campagna | 155 73 | Id. | Frassino |
| 9 | Venezia | Portogruaro | Id. | Fassinolo | 105 » | Id. | Quercia peduncolata |
| 10 | Id. | Annone | Id. | Bandita di Annone | 189 50 | Id. | Id. |
| 11 | Mantova | Marmirolo | Verona | Della Fontana | 230 » | Id. | Id. |
| 12 | Potenza | Calciano Oliveto | Potenza | Cognato | 1,117 » | Id. | Quercia, ecc. |
| 13 | Id. | Acetura | Id. | Gallipoli | 3,357 » | Id. | Cerro e carpino |
| 14 | Benevento | Vari | Campobasso | Taburno | 350 » | Id. | Faggio |
| 15 | Palermo | Id. | Palermo | Ficazza | 1,500 » | Id. | Quercia peduncolata |
| 16 | Genova | Savona | Genova | Cadebona | 320 » | Monte | Quercia e faggio |
| 17 | Firenze | Castigiano | » | Boscolungo | 3,241 » | Montagna | Faggio, picea maritima, abete |
| 18 | Id. | Reggello | » | Vallombrosa | 1,212 98 | Monte 974 metri di altitudine | Abete, faggio, quercia |
| 19 | Arezzo | » | » | Camaldoli | 5,000 » | Montagna 1800 metri altitudine | Id. |
| 20 | Grosseto | » | » | Bosco destinato alla fonderia di Folonica | » | » | » |
| 21 | Catanzaro | » | Catanzaro | Boschi destinati allo stabilimento metallurgico di Mongiana | » | » | » |
| Totale ettari | | | | | 30,684 47 | | |

Visto: Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio
CASTAGNOLA.

Visto: Il Ministro delle Finanze: **QUINTINO SELLA.**

Il N. 306 (Serie seconda) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA

Vista la domanda presentata per ottenere la facoltà di costruire e di esercitare una strada ferrata pubblica da Pisa a Colle-Salveti;

Sentito il Consiglio di Stato ed il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

Visto il parere del consiglio delle strade ferrate;

Ritenuta l'autorizzazione accordata dall'articolo 25 della legge 28 agosto 1870, n. 5658;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'Agricoltura, Industria e Commercio, reggente il portafoglio del Dicastero dei Lavori Pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata, sotto la data del 19 giugno 1871, tra il Ministro dei Lavori Pubblici e la provincia di Pisa per la costruzione e per l'esercizio di una ferrovia pubblica da Pisa a Colle-Salveti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Data a Firenze addì 29 giugno 1871.
VITTORIO EMANUELE
CASTAGNOLA.

CONVENZIONE per la costruzione e per l'esercizio di un tronco di ferrovia da Pisa a Colle-Salveti.

Tra S. E. il sig. comm. avv. Stefano Castagnola, Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, incaricato del portafoglio del Ministero dei Lavori Pubblici del Regno d'Italia, contraente in nome dello Stato, ed il sig. conte commendatore Raffaele Lanza, espressamente delegato dalla Deputazione provinciale di Pisa, contraente in nome della provincia di Pisa, fu convenuto quanto infra:

Art. 1. La provincia di Pisa si obbliga, promette e si sottomette di costruire e di esercitare o far esercitare a proprie spese, rischio e pericolo un tronco di ferrovia (metri 14,612) che partendo dalla stazione centrale di Pisa vada a far capo alla stazione di Colle-Salveti sulla ferrovia maremmana, secondo il progetto di dettaglio redatto dall'ingegnere Gaetano Niccoli, ingegnere capo dell'ufficio provinciale, colla data del 10 dicembre 1870, ed approvato in linea tecnica con alcune riserve e modificazioni a senso del voto emesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in adunanza del 25 marzo 1871.

Una copia autentica del precitato progetto, colle modificazioni prescritte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, verrà trasmessa entro un mese dalla data del presente atto, dalla provincia concessionaria di Pisa al Ministero dei Lavori Pubblici per gli effetti di che nel successivo articolo 4.

La strada sarà corredata del materiale fisso dei fabbricati, mobili ecc. occorrenti a porla in condizione da esser regolarmente e lodevolmente esercitata.

Per quanto riguarda la forma, le dimensioni e le norme di costruzione per il corpo stradale, per le opere d'arte e per i fabbricati, per la massiciata, armamento e materiale fisso, saranno osservate le speciali prescrizioni contenute nello annesso capitolato.

Art. 2. I lavori di costruzione del tronco predetto dovranno essere intrapresi entro il termine non maggiore di sei mesi a datare dal decreto Reale di approvazione di quest'atto, e saranno attivati in modo da poter aprire il detto tronco all'esercizio in un periodo non maggiore di mesi diciotto (18) dalla susseguita data.

Art. 3. Il concessionario sarà tenuto di eseguire a proprie spese tutte le fabbriche e le opere che saranno riconosciute occorrenti nelle stazioni di Pisa e Colle-Salveti, per provvedere alla sicurezza e regolarità dell'esercizio, per unire il tronco predetto alla linea Firenze-Livorno e Livorno-Civitavecchia della Società delle Ferrovie Romane, presi gli opportuni concerti colla Società medesima.

In caso di dissenso fra le due parti interessate circa le condizioni ed i compensi per l'uso comune di parte delle stazioni predette e tronchi di ferrovia, le questioni saranno decise da arbitri in osservanza del disposto dell'articolo 34 della Convenzione stipulata tra il Governo e la Società delle ferrovie Romane in data 22 giugno 1864, ed approvata colla legge 14 maggio 1865.

Art. 4. Il concessionario non potrà introdurre variazione alcuna né al tracciato planimetrico ed altimetrico, né alle dimensioni della ferrovia risultanti dal progetto approvato nel modo sopra indicato.

Non potrà altresì variare, senza previa autorizzazione del Ministero, alcun dettaglio del progetto medesimo.

Art. 5. Si dovrà dal concessionario stabilire una speciale linea telegrafica secondo il sistema che sarà da esso concessionario proposto e dal Ministero dei Lavori Pubblici approvato.

Sulla stessa pianificazione il Governo avrà facoltà di collocare ed esercitare a tutte sue spese affili per la propria corrispondenza ufficiale e per uso del pubblico.

Art. 6. Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei lavori per mezzo di un Commissario tecnico.

Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere con ispezioni del Commissario stesso, o di altri Ufficiali d'arte da lui dipendenti, se siano nell'interesse pubblico adempite le condizioni della Convenzione, e di esigere che il concessionario non se ne discosti. Quando sulla esecuzione di alcune opere insorgessero differenze fra il concessionario ed il Commissario governativo, queste saranno decise al Ministero dei Lavori Pubblici e dal medesimo decise.

Art. 7. La concessione è fatta dal Governo per la durata di novant'anni a partire dalla data del decreto Reale che approverà quest'atto, sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo V della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, nei regolamenti che da essa derivano e di quelle speciali dichiarate nella presente Convenzione.

Art. 8. Un mese prima dell'epoca stabilita per lo incominciamento dei lavori dovrà essere depositata nella Cassa dei depositi e prestiti, in numerario, biglietti di Banca, od in cartelle di rendita dello Stato 5 per cento, al valore di Borsa, la somma di lire settantamila per cauzione definitiva.

Verrà in detta somma imputato il deposito provvisorio di lire trentamila che in cartelle di rendita 5 per cento, al valore di Borsa, venne fatto a garanzia di quest'atto, come risulta dalla prodotta bolletta di ricevuta della Cassa dei depositi e prestiti a Firenze in data d'oggi, numero 62 d'ordine.

Art. 9. Fino al termine del 1876, il concessionario andrà esente dalla imposta sulla rendita e non avrà a pagare che l'imposta fondiaria. Quest'ultima sarà valutata sui terreni e sui fabbricati acquistati in base ai dati registrati sugli elenchi ufficiali all'epoca dell'acquisto.

Esso continuerà a pagare l'imposta territoriale nella cifra per la quale i terreni e le fabbriche acquistate per la strada figuravano sui pubblici catastri all'epoca dell'acquisto.

Art. 10. È concessa l'introduzione dall'estero