

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 416

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BARBIERI ORAZIO, CERRETI GIULIO, DAMI, MAZZONI, SERONI, VESTRI,  
AMENDOLA PIETRO, DE GRADA, POLANO**

*Presentata il 22 ottobre 1958*

**Provvedimenti per l'interramento dei binari ferroviari a Firenze e per la  
costruzione di una strada di scorrimento in raccordo con l'auto-  
strada Milano-Napoli**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La costruzione della grande autostrada Milano-Napoli detta « Autostrada del Sole » procede rapidamente nel tratto Milano-Firenze. Si prevede che fra tre anni circa sarà ultimata e Firenze diverrà così capolinea di una importantissima e moderna arteria. Verso la città affluirà un traffico enorme le cui proporzioni sono imprevedibili considerando i vantaggi che ne avranno gli utenti.

Si tratterà di un traffico automobilistico e camionistico rilevante da cui Firenze potrà avere un vantaggio se sarà pronta, attrezzata ad accoglierlo e a smistarlo, sia quello diretto nella città, sia quello diretto oltre la città.

Quali sono attualmente le prospettive?

Allo stato attuale delle cose, cioè dell'ampiezza delle strade e della loro articolazione non è davvero esagerato dire che realizzandosi per ipotesi la ultimazione anticipata dell'Autostrada sarebbe una calamità per la città.

Secondo i progetti attuali e che sicuramente saranno eseguiti, l'Autostrada del Sole arriverà a Firenze fra tre anni circa raccordandosi al chilometro 5 dell'autostrada Firenze-Mare (della quale è previsto il raddoppio). Così al traffico già notevole da e per la Firenze-Mare si aggiungerà quello assai più intenso e pesante dell'Autostrada del Sole. Il tratto sui 5 chilometri dal casello

di raccordo fino alla città farà da collettore per un flusso e deflusso intensissimo di veicoli. Ma alla fine di questo collettore che cosa troviamo? Alcune strade ristrette e irrazionali che s'intersecano nel corpo vivo del centro abitato. L'arrivo, dunque, dell'Autostrada del Sole investirà la città, ripetiamo; la città, e non le strade adiacenti, di un traffico sproporzionato alla sua attrezzatura. La via del Ponte alle Mosse, il viale Belfiore, il piazzale di Porta a Prato e i viali di circonvallazione che dovrebbero consentire il congiungimento con la via Aretina saranno ingorgati e paralizzati e i centri abitati sottoposti ai fastidi dei rumori e delle esalazioni derivanti dal nuovo traffico.

Firenze, in breve, non è pronta a far da capolinea, né da stazione di passaggio della grande arteria nazionale.

D'altronde, se è vero che l'arrivo dell'Autostrada potrà portare alcuni vantaggi alla città, è pur vero che la costruzione di una così grande arteria concepita per congiungere Milano a Napoli, vale a dire il Nord al Sud, crea problemi nuovi, di tale ampiezza e di tale onere che non possono essere lasciati a risolvere alla città (si consideri fra l'altro che l'eventuale mancata soluzione sminuirebbe anche il valore e l'efficienza dell'opera stessa). Per queste considerazioni ci sentiamo in dovere di richiamare la autorevole atten-

zione dei membri del Parlamento affinché un provvedimento atto a risolvere il problema sia rapidamente approvato.

L'importanza e l'urgenza di un provvedimento legislativo sono stati implicitamente richiamati in queste ultime settimane a Firenze con la presentazione del Piano Regolatore Generale di Firenze nella relazione che lo accompagna. Il P. R. G. è opera di seria ricerca ed elaborazione di un gruppo di valenti architetti di cui per molto tempo è stato presidente il prof. Giovanni Michelucci; l'arch. Lando Bartolini, l'ing. Enrico Mariani, l'ing. arch. Fernando Poggi, l'architetto Paolo Tincolini, coadiuvati dall'opera degli ingegneri Alessandro Giuntoli e Alberto Bigazzi, in tempi diversi ingegneri-capo dell'Ufficio tecnico del comune di Firenze, dell'avv. Marcello Nardidei, dal Segretario generale comunale e dall'Uff. Sanitario comunale. Il P. R. G. approvato dal Commissario prefettizio il 27 maggio 1958 e dalla Giunta provinciale amministrativa il 6 agosto 1958 ai termini della legge 17 agosto 1942 n. 1150, nel contemplare i problemi edilizi, di grande e piccola viabilità, per un periodo intorno ai prossimi 50 anni, rileva come una delle imprescindibili necessità l'organizzazione del grande traffico affluente a Firenze da cui dipende la possibilità di coordinare e regolare con consapevole previsione l'espansione ulteriore della città, il suo azzonamento e la creazione di un « porto » di Firenze, cioè un centro di raccolta delle attività commerciali.

I redattori del piano regolatore hanno voluto limitare le loro previsioni ai problemi interni della città indicandone però la correlazione con quelli esterni, cioè con la grande viabilità, anche se pressochè ignorati sono i rapporti coi comuni limitrofi.

Nella relazione è infatti detto:

« Fra i fattori che condizionano il processo di vita del territorio fiorentino vi è l'autostrada Milano-Napoli detta anche « Autostrada del Sole ». La portata di questo fatto è tale da meritare la massima attenzione, non solo per le conseguenze che essa determinerà su tutto il territorio che attraverserà e sui centri che saranno serviti, ma anche per il modo col quale si pensa di attuarla nel tempo; modo che per Firenze presenta un interesse particolare perchè è nel suo territorio che si creerebbe la saldatura fra la prima fase (Milano-Firenze) e la seconda fase (Firenze-Napoli). Questo problema potrà assumere in un prossimo futuro una importanza eccezionale perchè il nostro territorio sarà inve-

stito da un flusso di traffico pesante, di auto-mezzi collettivi ed individuali e conseguentemente da un complesso di interessi che daranno una spinta ulteriore al movimento, del resto già in atto, che indica verso ovest la direttrice dello sviluppo commerciale della città.

« Tale evenienza propone alla responsabilità degli amministratori la soluzione di gravi questioni non solo di carattere viario, ma anche di carattere organizzativo e di tutela ambientale per il percorso della autostrada, sia nella zona a nord della pianura Firenze-Prato, sia nella zona a sud ».

Ora una cosa si constata dagli elaborati del piano; mentre tutti i problemi edilizi, igienici (fognature, ospedali), idrici, paesistici, ecc., sono visti in una prospettiva di sviluppo di decenni — perchè in tale periodo maturano e si evolvono i problemi — quelle relativi al congiungimento con l'Autostrada del Sole hanno una scadenza prossima e precisa poichè l'autostrada arriverà a Firenze fra tre anni!

I redattori del Piano si sono posti responsabilmente il problema dal punto di vista tecnico e ne hanno indicata la soluzione, che è anche a nostro modesto avviso l'unica soluzione razionale possibile. Essi propongono l'interramento di tutto il piano del ferro del grande arco costituito dalla fascia di binari ferroviari che chiude a nord Firenze (vedi pianta N. 1) e di utilizzare l'area risultante disponibile per la costruzione di un grande viale di scorrimento che colleghi il nodo di raccordo della Firenze-Mare-Autostrada del Sole con le strade statali a nord di Firenze e la Aretina. Inoltre la copertura di un tratto del torrente Mugnone. Tale viale può essere costruito sull'area della ferrovia ove questa fosse interrata, o al lato di essa in trincea (vedi pianta N. 2).

Tale proposta costituisce una intelligente e tempestiva soluzione poichè risolve anche un annoso problema ferroviario fiorentino. Essa era già stata sostenuta con calore dal presidente della Camera di commercio professor Giacomo Devoto. È appena necessario ricordare che da decenni si discute come liberare la città da questo laccio che quasi la divide.

Precedenti studi compiuti dagli uffici tecnici del Ministero dei lavori pubblici e delle ferrovie dello Stato tendevano ad ovviare al grave inconveniente mediante la deviazione del tronco della ferrovia Firenze Arezzo sotto la collina di Fiesole e al trasferimento della stazione del Campo di Marte in località Santa Maria a Coverciano.

Tale soluzione però è stata definitivamente scartata perché non risolve convenientemente i problemi urbanistici collegati a quelli ferroviari senza parlare del grave danno economico che un tale spostamento causerebbe a tutto il mondo commerciale che vive intorno alla stazione attuale.

D'altronde dal tempo di quei progetti il problema si è fatto più acuto. La città, malgrado l'ostacolo del laccio ferroviario si è estesa anche verso il nord fra il Romito e Sant'Andrea a Coverciano. Cosicché la ferrovia attraversa arterie un tempo di poca importanza, ma ora battute da un traffico intenso: via Vittorio Emanuele, viale Don Minzoni, viale De Amicis, San Salvi, ecc.

Giova ricordare che oltre la ferrovia si trova lo Stadio comunale verso il quale, quando si svolgono le manifestazioni sportive, migliaia di automobili si dirigono, costrette a lunghissime soste ai passaggi a livello o a tentare incredibili aggiramenti oltre la città per evitare i passaggi a livello. Oltre la ferrovia, in via Gabriele D'Annunzio si trova anche il nuovo centro tecnico sportivo nazionale il quale, durante le prossime Olimpiadi, dovrà assolvere ad importanti funzioni. Infine, non ultimo per importanza, si ricorda che oltre la ferrovia si trova l'ospedale psichiatrico.

Se le cifre hanno un significato, soffermiamoci un momento a considerare quali problemi di viabilità può sollevare l'incrocio di due tipi di arterie; quella ferroviaria sulla quale transitano circa 200 treni al giorno, attraversata, a raso, da alcune strade sulle quali transitano circa 7.000 automezzi al giorno su ciascuna!

L'attenzione del Governo e della Camera è già stata richiamata sulla gravità del problema, e non sono mancate le promesse d'intervento.

Nel 1954 furono presentate due proposte di legge per provvedimenti speciali per la città di Firenze che contemplavano la soluzione anche del problema ferroviario: uno dei colleghi Barbieri, Bardini, Cerreti, Montelatici, Saccenti e uno dei colleghi Cappugi, Diecidue, Foresi, Vedovato, ma non giunsero mai all'esame delle competenti Commissioni.

Nell'ottobre 1957 durante la discussione del bilancio dei trasporti alla Camera il Governo accettò il seguente ordine del giorno presentato dal collega onorevole Vedovato:

« La Camera, considerato che il tracciato della linea ferroviaria Roma-Firenze, costruito un tempo ai margini della zona urbana, penetra oggi, per servire le stazioni di Firenze-Santa Maria Novella e Firenze-Campo di Marte,

nell'interno della città, tagliandola in due parti, con i gravissimi inconvenienti che ne derivano, accentuati in modo impressionante in seguito alla grande espansione edilizia verso le colline di Fiesole e di Settignano;

tenuto presente che la soluzione di questo problema, chiamato « il laccio ferroviario » di Firenze, fu studiata già nei primi del 1900, fu sollecitata nel 1923, fu risolledata nel 1938 e ha dato luogo ininterrottamente, dal 1945 in poi alla formulazione di elaborati studi e progetti, la cui auspicata sollecitazione ha concorso a ritardare l'effettuazione di altre opere che, quali l'apertura di sottopassaggi pedonali o di calvacavia, avrebbero potuto comunque rendere meno difficile le comunicazioni tra la periferia settentrionale ed il centro cittadino;

ricordato che, durante la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1956-57, ha votato, approvandolo, un ordine del giorno inteso ad ottenere una risoluzione del problema in questione;

invita il Governo: a voler adottare le misure necessarie perché venga effettuato, con la massima sollecitudine, l'incremento della linea ferroviaria compresa tra via dello Statuto ed il cavalcavia del Pino; soluzione, questa dell'interramento, che tra le varie fino ad oggi studiate e progettate, sembra al provveditorato toscano delle opere pubbliche, d'accordo con la direzione compartimentale delle ferrovie di Firenze, nonché all'Amministrazione comunale, la più idonea a dare un soddisfacente inizio alla risoluzione del grave problema in quanto gli impianti della stazione di Firenze-Campo di Marte rimarranno inalterati e la nuova linea verrà a svilupparsi per la massima parte in galleria, rendendo quindi disponibile aree fabbricative il cui valore permetterebbe di ridurre sensibilmente l'onere di esecuzione dei lavori di interramento;

e, qualora si preferisca una soluzione più radicale, a voler prendere in seria considerazione le altre soluzioni del problema da anni prospettate dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, o da altri Enti pubblici o da privati studiosi, quali: l'interramento della linea compresa tra via dello Statuto ed il torrente Mensola, con conseguente spostamento in zona periferica dello scalo merci Firenze-Campo di Marte, la cui stazione verrebbe ridotta ad una semplice fermata viaggiatori sotterranea; oppure lo spostamento della linea ferroviaria e relativi raccordi interessanti la città di Firenze a

nord-est della città stessa, con spostamento nella zona di Sant'Andrea a Rovezzano della stazione di Firenze-Campo di Marte ».

Infine, il 25 gennaio 1958 il Ministro dei trasporti, onorevole Angelini, così rispondeva ad una nostra interrogazione sullo stesso problema:

« Per quanto riguarda infine l'interramento della fascia ferroviaria a Firenze, si fa presente che le ferrovie dello Stato, su richiesta del Ministero dei lavori pubblici e del comune di Firenze, hanno da tempo intrapreso e condotto a termine lo studio, dal punto di vista tecnico, di varie soluzioni del problema relativo alle interferenze tra gli impianti ferroviari e la viabilità di Firenze, tenute anche presenti le esigenze di sviluppo urbanistico di quella città.

« Tali studi sono stati a suo tempo trasmessi al Ministero dei lavori pubblici, il quale ha istituito un'apposita Commissione per definire la soluzione più conveniente del problema, sia nei riguardi tecnici che economici.

« Le ferrovie dello Stato continueranno a praticare ogni collaborazione tecnica allo studio del problema di cui trattasi in seno alla suddetta Commissione e potranno partecipare alle spese per la realizzazione di quei provvedimenti che venissero decisi, con un contributo commisurato alle economie di esercizio conseguenti alla eventuale soppressione di passaggi a livello ».

Ed ora che il problema si ripropone con geometrica progressione di urgenza in relazione alla costruzione dell'Autostrada del Sole, è possibile pensare che l'Amministrazione comunale fiorentina possa da sé risolverlo? Del resto quale altra civica Amministrazione potrebbe sopportarne l'onere?

Per quanto riguarda Firenze è necessario ricordare le vicende dell'Amministrazione il cui bilancio ha raggiunto un *deficit* di lire 3.650.000.000 nel 1958 (senza contare quasi un altro miliardo di disavanzo dell'A. T. A. F. S., e oltre 20 miliardi di debiti). V'è stata più recentemente l'esperienza commissariale ma infecondi e sterili si sono dimostrati tutti i tentativi fatti, gli espedienti escogitati per risolvere i grossi problemi ed oggi per affrontare un'opera come quella che è oggetto della nostra proposta il comune non potrebbe neanche contrarre un adeguato mutuo non potendo offrire all'istituto mutuante le garanzie necessarie avendo impegnato tutte le delegazioni.

Noi vi invitiamo, onorevoli colleghi, ad approvare la presente proposta di legge che in sostanza ha per oggetto il finanziamento

di un'opera prevista dal Piano regolatore generale in connessione con la costruzione dell'Autostrada del Sole.

I compilatori del Piano così indicano la soluzione tecnica del problema anche in correlazione al Piano intercomunale generale che il comune è stato invitato a redigere dal decreto ministeriale 11 giugno 1957:

« Precedenti studi condotti dal Ministero dei lavori pubblici e dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato tendevano ad ovviare al grave inconveniente della divisione della zona nord della città dal centro urbano ad opera della linea ferroviaria Firenze-Arezzo mediante la sua deviazione sotto la collina Fiesolana in parte allo scoperto ed in parte in galleria ed il trasferimento della stazione di Firenze-Campo di Marte in località Santa Maria a Coverciano; e tendevano inoltre ad allontanare alcuni impianti ferroviari (Officine M. R., Magazzini, Scalo merci Porta al Prato) dall'attuale abitato.

« Poiché tale soluzione non sembra risolvere convenientemente i problemi urbani-  
« stici collegati a quelli ferroviari sia perché una stazione a Santa Maria a Coverciano non sarebbe giustificata dalla conformazione che sta assumendo la città né dalla popolazione che vi gravita, sia anche perché il paesaggio potrebbe esserne compromesso, si è considerata una soluzione che mantenendo l'attuale posizione della stazione di Firenze-Campo di Marte per il solo servizio viaggiatori, la quale serve e ancor più servirà una vasta zona cittadina, eliminasse la interruzione del tessuto della città, risolvendo anche in modo soddisfacente tutto il complesso dei problemi ferroviari interessanti Firenze ».

Si è giunti così alla soluzione che si presenta nell'attuale Piano e che prevede i seguenti provvedimenti:

« 1°) Trasferimento delle officine del materiale rotabile e del magazzino approvvigionamenti dalla stazione di Firenze-Porta al Prato alla zona adiacente al Piazzale della stazione di Firenze-Cascine, lato San Donnino. Per il personale di tali impianti potranno essere istituite rapide e comode comunicazioni elettroferroviarie per tutte le destinazioni che lo interessano.

« 2°) Utilizzazione dell'area liberata col provvedimento di cui in 1°), per l'ampliamento e la sistemazione dello scalo merci di Firenze-Porta al Prato in modo da renderlo atto ad assorbire tutte le funzioni dello scalo merci di Firenze-Campo di Marte

« e alla istituzione di un adeguato gruppo di  
« binari con marciapiedi e pensiline per l'ar-  
« rivo, la sosta e la partenza di treni turistici  
« di grande composizione e di treni con fun-  
« zioni analoghe. Lo scalo merci di Firenze-  
« Porta al Prato, sistemato come si è detto,  
« servirebbe ottimamente tutta la città aven-  
« do diretto accesso sui viali di circonvalla-  
« zione, cioè sulla arteria destinata ad essere  
« in futuro l'unica, nell'interno della città,  
« capace di un traffico intenso e veloce quan-  
« do venga liberata dal traffico pesante in  
« transito mediante la grande arteria di scor-  
« rimento est-ovest prevista nel piano rego-  
« latore. Il gruppo di binari di cui si è detto  
« verrebbe ad avere una ubicazione comoda  
« e decorosissima e costituirebbe un prezioso  
« sussidio per la stazione di Firenze-Santa  
« Maria Novella evitandone l'ingombro ed il  
« sovraccarico già talvolta in atto, anche nel  
« caso di eccezionale affluenza di viaggiatori.  
« La stazione di Firenze-Porta al Prato così  
« sistemata non pregiudicherebbe in alcun  
« modo l'urbanistica e l'estetica della zona,  
« inquantoché verrebbe ad avere un accesso  
« frontale sul viale Rosselli cui potrebbe es-  
« sere dato gradevole aspetto con decora-  
« zioni arboree e con opere di giardinaggio,  
« e potrebbe essere fiancheggiato da una  
« grande arteria alberata in corrispondenza  
« del tracciato dell'attuale Canale Macinante.

« 3°) Costruzione di un grande fascio di  
« binari nella stazione di Castello, atto ad  
« assorbire tutte le funzioni dell'attuale fascio  
« di riordino della stazione di Firenze-Campo  
« di Marte e suo collegamento con la stazione  
« di Firenze-Cascine mediante un raccordo  
« a doppio binario affiancato a quello esistente  
« fra questa ultima stazione e la stazione  
« di Firenze-Rifredi.

« 4°) Sistemazione a doppio binario, con  
« ampliamento della sede per impianto di  
« binari di sosta ed elettrificazione del tratto  
« di linea fra la stazione di Firenze-Porta al  
« Prato e la stazione di Firenze-Cascine e  
« costruzione di un raccordo per consentire  
« dirette comunicazioni fra la stazione di  
« Firenze-Porta al Prato e la stazione di  
« Firenze-Rifredi e di Castello. Si avrebbero  
« così due triangoli che permetterebbero qual-  
« siasi diretto istradamento verso Prato, verso  
« Firenze-Santa Maria Novella, verso Arezzo  
« e verso Livorno e che potrebbero essere  
« comandati da un unico posto di comando  
« centralizzato del traffico.

« 5°) Parziale sostituzione del rilevato  
« a doppio binario sul quale ha attualmente  
« sede il tratto di linea fra le stazioni di

« Firenze-Rifredi e Firenze-Cascine con un  
« viadotto a quattro binari con ampie luci  
« per consentire nel modo più completo un  
« comodo sottopassaggio della viabilità cit-  
« tadina.

« 6°) Sistemazione per il solo servizio  
« viaggiatori, con adeguato numero di binari,  
« marciapiedi e pensiline, della stazione di  
« Firenze-Campo di Marte la quale, liberata  
« con i provvedimenti di cui in 2°) e in 3°)  
« dallo scalo merci e dal fascio di riordino,  
« verrebbe ad assumere proporzioni assai ri-  
« dotte e tali da rendere molto più agevole  
« l'abbassamento del piano del ferro ed il  
« sovrappassaggio della viabilità cittadina. L'ac-  
« cesso ai marciapiedi di cui sopra potrebbe  
« effettuarsi con scale, eventualmente con  
« scale mobili, dal sovrastante piano stradale  
« sul quale potrebbe trovar sede un piccolo  
« fabbricato con biglietteria, sala di attesa,  
« bar, ecc. L'area resa così disponibile ver-  
« rebbe destinata alla viabilità ed in parti-  
« colare alla grande arteria di scorrimento  
« est-ovest nonché alla edilizia.

« 7°) Abbassamento del piano del ferro  
« in trincea coperta ed in galleria per tutto  
« il tratto compreso fra via dello Statuto e  
« Varlungo in modo da permettere ovunque  
« il sovrappassaggio al livello dell'attuale piano  
« stradale con l'eliminazione di tutti i passaggi  
« a livello ».

Per quanto riguarda le opere di sistema-  
zione idraulica relative la relazione prevede:

« a) lo sbarramento del torrente Mu-  
« gnone in prossimità del Manzolo con la  
« creazione di un lago artificiale (quota di  
« fondo a 78 metri circa sul livello del mare);  
« quota di massima in vaso a 93 metri circa  
« sul livello del mare);

« b) la costruzione di una galleria della  
« lunghezza di circa metri 600, e della sezione  
« di circa metri quadrati 70 (per far fronte  
« anche ai casi di eccezionale portata) sotto-  
« passando la strada statale della Futa per  
« l'immissione delle acque nel Mugnone dal  
« lago artificiale nel fosso della Lastra fra  
« quota 92 e quota 88,50 sul livello del  
« mare;

« c) la sistemazione idraulica del fosso  
« della Lastra fino al suo innesto nel torrente  
« Terzolle e la sistemazione idraulica di questo  
« dall'incastro predetto fino al suo sbocco nel  
« torrente Mugnone in località Ponte di San  
« Donato.

« Poiché con l'opera sopra indicata la por-  
« tata del Mugnone nel tratto compreso fra  
« la zona delle Cure ed il Ponte di San Donato  
« si ridurrebbe anche in caso di grandi piogge

« a ben poca cosa, dato che la porzione di  
 « bacino imbrifero interessante il tratto su  
 « detto sarebbe limitatissima, basterebbe una  
 « opportuna integrazione della attuale rete  
 « di fognatura a smaltire la portata predetta.  
 « Sarebbe così possibile:

« 1°) ridurre sia tecnicamente che eco-  
 « nomicamente l'onere per l'interramento della  
 « linea ferroviaria nella zona delle Cure;

« 2°) mettere a disposizione per la strada  
 « di scorrimento fra la zona Cure ed il « Porto »  
 « l'alveo del torrente Mugnone, che conve-  
 « nientemente sistemato, consentirebbe la co-  
 « struzione di una appropriata piattaforma  
 « stradale fra due scarpate fiorite con la  
 « riduzione al minimo degli spazi da espro-  
 « priare e con la semplificazione del difficile  
 « attraversamento del fascio ferroviario tra  
 « Santa Maria Novella e Rifredi per la possi-  
 « bilità di utilizzare il sottopassaggio nel  
 « quale scorre attualmente il torrente ».

Torniamo a dire che l'onere di tali opere non può e non deve essere sopportato dalle finanze comunali. Firenze deve assolvere a importanti funzioni quale centro di smistamento delle comunicazioni fra nord e sud e le statali che solcano la Valle dell'Arno. Capoluogo di una regione importante, carica di antiche e nobili tradizioni culturali e di una multiforme struttura economica, è ora purtroppo angustiata dalla crisi di alcune sue industrie e dal peso di una pressione fiscale fra le più alte d'Italia (15.345 lire *pro capite*).

Essa dà comunque un suo particolare contributo al bilancio dello Stato non soltanto per i tributi elevati che paga, ma per il gettito di valuta pregiata dei turisti, richiamati in Italia anche dal suo patrimonio artistico.

Ci sia anche consentito ricordare che Firenze vanta un notevole credito verso lo

Stato italiano — che potrebbe essere legittimamente rivendicato — per le spese sostenute per lo Stato, quando fu capitale d'Italia. Quello su cui si richiama l'attenzione della Camera non è tanto un problema tecnico quanto politico e sociale. Il Parlamento della Repubblica italiana deve guardare al futuro. Oggi più che mai lo sviluppo della città comporta una visione sociale aderente a principi economici ed estetici insieme.

Una città sbagliata, come una casa sbagliata, può contenere il germe di una disgregazione sociale. La struttura, l'ubicazione di una città influiscono sul suo sviluppo, sui rapporti fra i suoi abitanti e di questi con altri. La struttura della città deve garantire la tutela degli interessi collettivi, l'aderenza con la storia del suo passato e con la vita presente, gli interessi materiali e ideali dell'uomo.

Le soluzioni parziali prospettate dall'attuale Amministrazione comunale con anacronistici e provvisori soprapassaggi costituiscono un orribile esempio di arcaismo urbanistico.

Dovendosi anche attuare il dettato costituzionale relativo all'Ente Regione, Firenze sarà anche effettivo capoluogo della Toscana.

La soluzione del problema ferroviario già dibattuto da oltre 50 anni e un adeguato raccordo con la grande autostrada Milano-Napoli s'impone, dunque.

Pertanto noi proponiamo la concessione al comune di Firenze di un contributo di 5 miliardi di lire da erogarsi in 5 anni per i lavori inerenti la costruzione della strada di scorrimento dell'Autostrada a Sant'Andrea a Coverciano (parziale copertura del torrente Mugnone e suo congiungimento col torrente Terzolle) e l'autorizzazione al Ministero dei trasporti alla spesa di 10 miliardi per le opere necessarie per l'interramento della ferrovia.

**PROPOSTA DI LEGGE****ART. 1.**

È autorizzata la concessione a favore del comune di Firenze di un contributo statale di 5 miliardi da erogarsi in 5 anni per opere di sua competenza in relazione ai lavori per il raccordo dell'Autostrada del Sole e la costruzione della strada che dovrà sorgere sull'area risultante dall'interramento della fascia ferroviaria.

La somma, in ragione di lire 1 miliardo all'anno, sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici a decorrere dall'esercizio finanziario 1959-60.

**ART. 2.**

È autorizzata la spesa di 10 miliardi per l'abbassamento del piano del ferro della linea Firenze-Roma nel tratto dal Romito a San'Andrea a Rovezzano, secondo il progetto che sarà concordato fra il comune di Firenze e il Ministero dei trasporti.

Le opere di cui al comma precedente saranno effettuate dal Ministero dei trasporti. La spesa prevista dal presente articolo sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di un miliardo per dieci esercizi consecutivi con decorrenza dall'esercizio finanziario 1959-60. Le economie di esercizio che verranno realizzate dal Ministero in conseguenza della soppressione dei passaggi a livello saranno destinate a fronteggiare in parte la spesa di cui al primo comma.

PAGINA BIANCA





Pianta N. 1. — Il tracciato in nero mostra il percorso, tutto in superficie.  
(Attualmente l'abitato è più esteso di qua)



della ferrovia nel cuore della città e a semicerchio a nord.  
risulti da questa vecchia pianta).

PAGINA BIANCA



Pianta N. 2. — Il tracciato in nero mostra il percorso della strada di scorr  
dall'interramento della ferrovia per



che dovrebbe essere costruita sul Mugnone e sull'area risultante libera  
ingere le autostrade all'Aretina.