

## CCLVI.

## TORNATA DEL 17 GIUGNO 1912

## Presidenza del Presidente MANFREDI

**Sommario.** — *Congedi* (pag. 8665) — *Annuncio della morte del senatore Doria Ambrogio: parlano il Presidente* (pag. 8665), *i senatori Morra di Lavriano* (pag. 8665), *Cerruti* (pag. 8666) *ed il ministro dei lavori pubblici* (pag. 8666) — *Votazione a scrutinio segreto* — *Presentazione di relazioni* (pag. 8666-85) *e di disegni di legge* (pag. 8666-79) — *È aperta la discussione generale sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-13 »* (N. 740): *parlano i senatori Arnaboldi* (pag. 8666-78), *Cerruti* (pag. 8668), *Pedotti* (pag. 8668-77), *Cadolini* (pag. 8672) *e Goiran* (pag. 8672-79) *ai quali rispondono il senatore Mariotti, relatore* (pag. 8681) *e il ministro dei lavori pubblici* (pag. 8674) — *La discussione generale è chiusa* — *Risultato di votazione* (pag. 8685).

La seduta è aperta alle ore 15.10.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri della guerra, dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.

BISCARETTI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

**Congedi.**

PRESIDENTE. Chiedono congedo di un mese: il senatore Campo, per motivi di salute, e il senatore Fiocca, per motivi di famiglia.

Se non si fanno osservazioni in contrario, questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono concessi).

**Annuncio della morte  
del senatore Doria Ambrogio.**

PRESIDENTE. Il giorno 14 corrente alle ore 16.50, dopo pochi giorni di malattia, è morto il nostro collega senatore marchese Ambrogio Doria.

Ha lasciato scritto nel suo testamento, come la sua famiglia ci ha fatto conoscere a mezzo del prefetto di Genova, di voler la sua tumulazione senza nessuna pompa, di non voler alcun pubblico accompagnamento, quale competerebbe a lui come senatore del Regno, incaricando suo figlio di avvertire il Presidente del Senato della sua assoluta e formale rinuncia a qualunque commemorazione.

Rispettando la volontà del defunto, preghiamo pace alla sua anima, rendiamo onore alla sua memoria. (*Approvazioni*).

MORRA DI LAVRIANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORRA DI LAVRIANO. Rispetto anch'io il desiderio espresso dal compianto nostro collega, al quale avrei voluto inviare il saluto del fedele amico, amico da più di 64 anni, e del vecchio compagno d'arme. Mi limito a pregare l'illustre nostro Presidente a voler comunicare le condoglianze del Senato alla famiglia e alla città che ebbe l'onore di dargli i natali. (*Approvazioni*).

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909-912 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1912

CERRUTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERRUTI. Ho domandato la parola perchè avevo intenzione di fare la stessa proposta dell'onorevole senatore Morra di Lavriano.

Comprendo la convenienza di aderire alla volontà espressa dal compianto senatore, di non fare di lui commemorazione alcuna, quantunque avrei voluto mettere in rilievo tutti gli eminenti servigi da lui resi alla patria.

Mi pare pur tuttavia opportuno che alla famiglia siano espresse le condoglianze dei colleghi che l'ebbero carissimo. (*Approvazioni*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo si associa alle nobili parole pronunciate dall'illustre Presidente del Senato e dagli onorevoli senatori Morra e Cerruti per l'illustre senatore Doria, erede d'un nome tanto glorioso nella storia del nostro paese. (*Bene*).

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati per alzata e seduta nella precedente tornata. Prego il senatore segretario Taverna di procedere all'appello nominale per questa votazione.

TAVERNA, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

#### Presentazione di relazioni e di un disegno di legge.

SANTINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SANTINI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione su i due seguenti disegni di legge:

Convalidazione del Regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2, riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sottufficiali del Corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica;

Convalidazione del Regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che approva aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del Regio esercito.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Santini della presentazione di queste due relazioni, che saranno stampate e distribuite.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge già approvato dalla Camera dei deputati per « Approvazione del piano di ampliamento della città di Cosenza ».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà la via stabilita dal regolamento.

#### Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-913 » (N. 740).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-13 ».

Prego il senatore, segretario, Biscaretti di dar lettura del disegno di legge.

BISCARETTI, *segretario*, legge:

(*V. Stampato N. 740*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare, quale primo iscritto, il senatore Arnaboldi.

ARNABOLDI. Più che un discorso sul bilancio di cui si inizia la discussione, io mi permetto di rivolgere un'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, riguardante la navigazione interna e la legge ad essa inerente, che porta la data del 2 gennaio 1910, n. 9.

In questa legge si disciplinano molte disposizioni relativamente agli interessi della navigazione, e specialmente si parla dei Consorzi che assumono una speciale importanza, vista la grandiosità dell'opera e delle spese che vi saranno dedicate.

Si dice pure che i primi Consorzi, i quali entreranno in esercizio, saranno aiutati col milione di primo fondo, che è stato votato precisamente dalla legge citata, che porta anche il nome di legge Bertolini, e che lo stesso onorevole ministro ha già dichiarato, si può fare un sicuro assegnamento.

È per questo che io rivolgo la parola all'onorevole ministro, pensando soprattutto alle speciali condizioni nelle quali si trova la provincia e la città di Pavia, la quale, con deliberazione presa, avendo assicurato anche il concorso che le spetta a termine di legge di quattro decimi della spesa, si trova ancora nella condizione di dover attendere la costituzione del porto fluviale del Ticino e del suo esercizio all'estremo della lunga linea fluviale Padana-Pavia a Venezia, comprendendovi Milano per l'allacciamento del Naviglio; che si dovrà poi abbreviare col canale che va costruito per Lodi-Pizzighetone alla foce dell'Adda in Po.

E dico attende ancora, perchè alle deliberazioni prese non venne data finora alcuna sanzione da parte del Governò. La provincia, il comune, la Camera di commercio si sono costituiti in consorzio, hanno accettato la loro parte di concorso di quattro decimi della spesa, come è prescritto. L'ingegnere idraulico Salmoiraghi ha completato il progetto per questo porto, il quale, premiato con diploma di onore all'ultima Esposizione di Torino, fu anche approvato dai tecnici governativi.

La Società di navigazione di Milano, in una seduta dell'anno scorso, ha presentato dei desideri e dei voti che sono rimasti fino ad ora lettera morta. E qui, per meglio far constatare questi desideri, mi permetta l'onorevole ministro che io dia lettura dell'ordine del giorno preciso che fu votato dalla Società di navigazione di Milano:

« L'Assemblea, conscia delle difficoltà che presenta la navigazione da Venezia fino a Pavia, e delle conseguenze di essa, ricorda la disposizione dell'art. 35 della legge 2 gennaio 1910, n. 9, d'assegnamento del fondo di un milione sul primo esercizio a titolo di sovvenzione per allettamento alla sagace iniziativa privata e di enti interessati per la più sollecita entrata in azione della navigazione interna in Italia, delibera:

« 1° Di instare presso il Governo perchè voglia conseguire al più presto possibile, entro il corrente anno, il completo regolare dragaggio del Po e del Ticino sino a Pavia, onde assicurare in qualsiasi epoca dell'anno il richiesto fondale di navigazione almeno di un metro e cinquanta, così ritenuto possibile giusta i sapienti studi del Genio civile;

« 2° Di appoggiare la richiesta di sovvenzione, a mente del precitato articolo 35 della legge di navigazione interna, degli enti interessati locali per la più sollecita esecuzione di approdi razionali al confluente del Naviglio in Ticino, in coordine al piano regolatore del progetto di porto fluviale, per allacciamento ad apposito binario ferroviario onde trasfondere le merci arrivabili da Venezia alla rete ferroviaria di Piemonte e Lombardia a vantaggio di queste due cospicue regioni industriali d'Italia che attendono dalla risurrezione della navigazione interna il sospirato loro miglioramento ».

Ed il sollecito richiamo espresso con i desideri manifestati dalla Società di navigazione interna di Milano alla seduta del 13 marzo 1911, a quanto mi consta, non ebbe ancora un efficace risultato.

Eppure i mezzi finanziari pare che non manchino, poichè al citato milione debbono aggiungersi le disposizioni prese dai Consorzi, il loro concorso; ma fino ad oggi non si è potuto ottenere altro fuorchè il dragaggio del basso Po.

La spesa totale del porto fluviale pavese, secondo il progetto Salmoiraghi cui ho fatto cenno, compreso l'allacciamento ferroviario con la stazione, non sarebbe che di 630 mila lire, della quale somma il Governo non dovrebbe spendere, per proprio contributo, che i 6 decimi, e cioè la cifra di 378 mila lire, e non si capisce quindi perchè l'opera rimanga ancora arenata.

Io ho pensato che forse una delle cause di questo arenamento poteva essere la mancanza della costituzione del regolamento alla legge, di cui finora pare non se ne abbia notizia, ma parmi che la redazione d'un regolamento non possa essere tanto difficile a compiersi, e d'altra parte, vista l'urgenza e l'utilità di questa grandiosa opera, si possono anche molte cose iniziare e stabilire indipendentemente dalla costituzione del regolamento, al quale gl'interessati si potrebbero poi uniformare.

Ho pensato pure che forse si volesse attendere il completamento del dragaggio dei fiumi Po e Ticino sino a Pavia per assicurarsi, anche in tempo di magra della linea navigabile, di avere un fondale che almeno corrisponda ad un metro e cinquanta come termine fisso per una sicura navigazione della flottiglia che si dovrebbe ricostruire, ma che, nell'attesa, po-

trebbe essere fatta intanto colle vecchie barche, in modo da portare almeno un carico di 60 tonnellate per ciascuna. Ma quand'anche ciò fosse, parmi che una operazione non potrebbe impedire l'altra, trattandosi di due operazioni ben distinte: una nel fiume per dragaggio, l'altra del porto; operazioni che si possono completare contemporaneamente. Non ho quindi potuto riuscire a farmi un'idea precisa del perchè dopo le disposizioni prese, tutto rimanga arenato e non si sia potuto iniziare qualche cosa che mostri, da parte del Governo il desiderio di rispondere ai voti che da diversi enti vennero manifestati.

Sono stato poi mosso anche da un'altra considerazione a fare questa breve interrogazione; quando ho visto il ministro dei lavori pubblici rivolgersi alle Camere di commercio per cercare modo di dar lavoro agli italiani che vennero or ora espulsi dalla Turchia, io ho lodato questo atto di sentimento manifestato dall'onorevole ministro, pensando che si era ben diretto, potendo le Camere di commercio trovare nelle loro regioni qualche lavoro immediato per aiutare questi disgraziati; ma mi si è affacciata in pari tempo l'opera della navigazione interna e mi son detto: ma l'onorevole ministro ha sotto mano un lavoro che può iniziare immediatamente, se non tutto, almeno in parte, e concorrere, da parte del Governo, a sollevare sempre più e indicare allo slancio che tutto il paese ha mostrato in questa dolorosa circostanza, quei disgraziati colpiti dalle rapresaglie di un nemico che tenta ogni mezzo per infiacchirci, mentre in tal modo infiacchisce sempre più sè stesso; e mi è sembrato che una parola rivolta al ministro potesse riuscire a persuaderlo a dare qualche disposizione perchè almeno una parte di questi lavori, per lo scopo a cui erano rivolti, potessero venire iniziati.

Ella, onor. ministro, ha sempre trovato, e da deputato e da ministro, una parola in difesa ed in aiuto dei diritti e dei bisogni del proletariato. Mi pare che qui avrebbe una buona occasione per dimostrare di essere sempre della stessa opinione, associando il pietoso e patriottico pensiero pei profughi fratelli ad un'opera altamente civile col preparare una nuova via commerciale alle terre conquistate allo scambio dei prodotti coloniali. Faccia le operazioni destinate ad ottenere larghi e benefici effetti e

raccoglierà oggi la gratitudine di molte famiglie e domani il plauso e la riconoscenza dell'intero paese.

Attendo dall'onor. ministro una risposta che mi auguro favorevole, alle considerazioni da me manifestate, che, le assicuro, saranno accolte dalle popolazioni con molto favore e con grande soddisfazione. (*Approvazioni*).

CERRUTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERRUTI. Mi perdoni il Senato, ed anche l'onorevole ministro, se torno a sollevare una questione, che ho già avuto altre volte occasione di svolgere in quest'Aula. Ma si tratta della ferrovia interna tra Genova e Spezia che ritengo molto importante per la nostra mobilitazione e per la difesa nazionale; e perciò credo di dover insistere nel chiamare su di essa l'attenzione del Governo.

Basta pensare che, in certe eventualità di guerra, se la piazza forte di Genova non sarà unita con l'Italia centrale mediante una comunicazione sicura, essa potrà trovarsi nell'impossibilità di soddisfare al compito che le sarà stato assegnato.

Io mi associo a tutte le raccomandazioni espresse nella bella e chiara relazione della nostra Commissione di finanze. Ma ricordo che nell'altro ramo del Parlamento l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo all'onorevole Cavagnari, ebbe a manifestare, nella seduta del 15 marzo scorso, l'intenzione di far iniziare alcuni studi su questa linea; e per ora mi limito a pregare l'onorevole ministro a volerci dire se abbia già dato istruzioni per l'esecuzione di tali studi od, almeno, a voler confermare le sue buone intenzioni a questo riguardo. (*Approvazioni*).

PEDOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDOTTI. Ho domandato la parola sul bilancio dei lavori pubblici per richiamare specialmente l'attenzione del Senato sopra due interessanti questioni, che nella relazione della nostra Commissione di finanze hanno avuto quest'anno più largo sviluppo che non negli scorsi anni, e intorno alle quali, e l'anno passato e due anni or sono e ancora nel 1909, io già ebbi l'onore, onorevoli colleghi, di intrattenervi. Una, che verrà seconda in quello che sto per dire, è la stessa alla quale ha, secondo

me, con lodevole insistenza, testè accennato il collega senatore Cerruti; l'altra è la pur troppo annosa questione della linea ferroviaria Aulla-Lucca.

Il nostro relatore ha così chiaramente esposto tutto quanto concerne questa linea, che veramente io dovrei trovare ozioso l'aggiungervi qualsiasi parola. Tuttavia permettetemi che in ragione dell'alta sua importanza militare poche cose sull'argomento io dica.

Voi sapete come da 60 anni (ed il relatore, senatore Mariotti, ben lo ha ricordato) siano stati iniziati gli studi per unire il Valdarno alla Val di Magra, girando il massiccio delle Alpi Apuane. Furono fatti molteplici progetti e la linea è stata sempre, insistentemente, raccomandata dalle nostre maggiori autorità militari. Basterà per questo che io ripeta tra i tanti nomi di illustri generali, che nella relazione sono ricordati, quelli di un Ricotti, del Bertolè-Viale, del Marselli, del Cosenz.

Non fu che per opera e per merito dell'onorevole ed illustre nostro collega il senatore Finali, quando era ministro dei lavori pubblici, che dietro insistenze appunto del generale Cosenz, allora capo di stato maggiore dell'esercito, veniva finalmente ma parzialmente iniziata, nel 1890, la costruzione di questa ferrovia. È essa ora compiuta nei suoi tronchi estremi, cioè verso Val di Magra, da Aulla a Monzone e verso Val di Serchio, da Lucca a Castelnuovo Garfagnana; ma rimane a costruirsi il tratto centrale, e finché questo non sia compiuto, per l'interesse sommo della difesa del paese poco importa che ci siano le estremità.

Ora la parte centrale è anche quella di più difficile costruzione. Fortunatamente però non si riduce più che a un tratto, compresa la galleria di valico, di una trentina di chilometri il cui costo, secondo l'ultimo, accurato, ottimo progetto dell'ing. Rota, non dovrebbe superare i 24 milioni e mezzo.

Con l'art. 6 della legge 21 luglio dello scorso anno il Governo si è impegnato che qualora non fosse stato possibile appaltare questo rimanente tronco centrale a dei costruttori privati, la linea sarebbe stata condotta a compimento a cura diretta dello Stato. Orbene, a questo proposito, la relazione della Commissione di finanze osserva che se il Governo trovasse difficoltà a farne la concessione all'industria pri-

vata esso dovrebbe non impegnare altrimenti la somma di sei milioni circa che risultano annualmente in economia per l'art. 2 della legge 4 aprile del corrente anno, ma tenerla in serbo, e come accantonata, per poterla subito adoperare al compimento di questa importantissima linea Aulla-Lucca quando venga la scadenza del tempo dopo il quale dovrebbe lo Stato assumersi esso la costruzione.

E un'altra raccomandazione fa la Commissione di finanze e per essa il suo relatore, ed è quella che il Ministero dei lavori pubblici non abbia ad eventualmente accettare dai concorrenti alla concessione modificazioni al progetto così diligentemente elaborato dall'ingegnere Rota, né per tracciato né per riduzione delle opere preventivate.

Ebbene io vorrei adesso permettermi, e spero che l'onor. ministro me lo consentirà, di rivolgergli due domande.

In primo luogo, se realmente il Ministero dei lavori pubblici si trovi davanti ad insuperabili difficoltà per addivenire all'appalto di questi lavori. A me risulterebbe, in via del tutto particolare, che più di un impresario concorre, e allora non si saprebbe vedere la ragione per cui il Ministero non apre la gara e non cerca di avere proposte concrete per affidare l'impresa, senza più perdita di tempo al migliore offerente, a colui che darà maggiore garanzia di un lavoro ben condotto.

Su questo punto spero che l'onor. ministro vorrà fornirmi qualche chiarimento.

Quanto all'altro punto vorrei pregare l'onorevole ministro a dire se è precisamente vero quello che il relatore, senatore Mariotti, dice di temere (parla di voci vaghe e *paurose*) che cioè sia stato rimesso in questione lo studio del progetto per farne una linea a forti pendenze, e quindi di più economica costruzione, applicandovi la trazione elettrica.

Ora qui, o signori, mi si permettano brevi considerazioni: che la trazione elettrica possa essere un mezzo efficacissimo per aumentare la potenzialità di una linea ferroviaria nessuno lo reca in dubbio, e noi abbiamo, forse come primo esempio, la vecchia linea dei Giovi che con l'essere stata elettrificata ha immensamente aumentato il traffico tra Genova e Novi Ligure. Ma che si venga a costruire una linea *ex novo* esclusivamente a trazione elettrica, e con pen-

denze molto superiori a quelle superabili con la trazione ordinaria a vapore, io credo che almeno nei riguardi della utilizzazione militare della linea, non rappresenti una buona, una conveniente soluzione. Non arriverò al punto di dire, come dice l'onor. relatore, che più che un errore sarebbe un delitto, ma credo possa affermarsi che più di un errore sarebbe una colpa. Ora io spero che anche su questo punto l'onor. ministro vorrà fornire qualche chiarimento.

Del resto, io ritengo che anche le autorità militari competenti, o dirò meglio responsabili, se opportunamente interrogate, come debbono esserlo, non potranno dare parere favorevole a che si faccia una linea esclusivamente per la trazione elettrica.

Se più tardi, quando la linea sarà costruita secondo il progetto dell'ing. Rota, con pendenze non superiori al 25 per mille, con stazioni a lungo sviluppo di binari, con curve di raggio non piccolo; in altri termini una linea ferroviaria che possa dare luogo al facile movimento dei grossi treni militari, correnti carichi così in un senso che nell'altro, cioè sopra entrambi i versanti; se dopo questo si volesse aggiungere anche la trazione elettrica potrà essere un tanto di guadagnato. Quello che non parmi ammissibile sarebbe la sola trazione elettrica, imperocchè, senza entrare, nè ne avrei la competenza, in una discussione tecnica, io penso potersi per lo meno dubitare che le linee elettrificate siano troppo facili ad essere guastate, assai più gravemente e radicalmente guastate che non quelle a trazione ordinaria; onde è facile vedere il pericolo cui si andrebbe incontro con una linea di questo genere, mentre dovrebbe essa invece essenzialmente rispondere alle esigenze dei grandi trasporti militari.

- Ed ora, onor. colleghi, passo, e ne dirò brevemente, all'altra questione della interna Genova-Spezia già ricordata dal collega senatore Cerruti. Altre volte io ho insistito sopra questo grave argomento; e veramente non c'è chi non veda quanto l'attuale linea ferroviaria che corre da Spezia a Genova sia in deplorabili condizioni, per il suo tracciato corrente tutto lungo il mare. In caso di guerra si potrebbe essere certi che quella linea ci sarebbe senza alcuna difficoltà immediatamente distrutta. Ed è per giunta una linea difficile anche per il traffico

ordinario, perchè il mare stesso le è un fiero nemico, tantochè non passa anno, si può dire, che qualche guasto non vi si verifichi, onde il traffico tra Genova e l'Italia centrale ne resta per più giorni interrotto.

Disgraziatamente non è questa la sola nostra linea che nei rispetti militari si trova in tutt'altro che buone condizioni. Io ho sempre considerato come una delle nostre maggiori iatture, il fatto di avere l'Italia lungo tutto il suo vastissimo litorale le maggiori sue comunicazioni ferroviarie. La natura a questo riguardo non ci è stata benigna, non ci ha dato una struttura di territorio, nè una forma di paese che possa essere facilmente difeso.

Lasciamo ai poeti lo schermo delle Alpi e del mare.

Tutt'altro che facile bisogna è quella di farne seria diretta difesa. Le ferrovie nostre corrono lungo le coste, ma come potrebbe essere diversamente se sul mare stanno tante delle nostre maggiori città, se vi sono i massimi interessi, se vi si svolge tanta parte del traffico e del movimento nostro economico? Vi sono anche le ferrovie calabresi, a non dire della litoranea adriatica, che si trovano in assai poco felici condizioni, e d'ora innanzi forse il malanno di averle così esposte alle offese del mare potrebbe farsi sentire più gravemente di quello che in passato.

Ma torniamo alla comunicazione da Spezia a Genova, là dove è grande, assoluta necessità sottrarsi ad un troppo evidente pericolo e dove però conviene far di tutto per procurarsi anche una comunicazione interna. E questa potrà andare dalla valle dell'Arno fino a Genova.

Di questa grande linea interna l'Aulla-Lucca sarà la parte centrale (dice benissimo il nostro relatore), e mentre da Lucca si scenderà all'Arno, più o meno direttamente verso Empoli, ad allacciarsi con la Senese e quindi con Roma, dall'altra parte bisogna che da Spezia, o dalla vicina Val di Magra, si proceda al coperto verso Genova.

La quale Genova ha importanza massima, non solo per i suoi grandi traffici, ma perchè rappresenta il punto di maggiore transito alla valle del Po.

Da lì vi sono già i due valichi dei Giovi, da lì fra brevi anni si avrà un terzo valico, col compimento della direttissima Genova-Tor-

tona, nè si deve trascurare il transito per Ovada verso il centro del Piemonte.

Da Genova si irradia dunque il maggior fascio di ferrovie che mettono la Penisola in più diretta comunicazione con la valle del Po.

Ora se questo ha importanza dal punto di vista commerciale, del traffico delle merci, del passaggio dei viaggiatori, immaginate quale enorme importanza verrà ad avere il giorno in cui fossimo chiamati a mobilitare tutto l'esercito, e trasportarne gran parte dal centro e dal mezzodì della Penisola verso la valle del Po e le frontiere alpine; oppure per necessità di operazioni successive, dovessimo riportare grandi masse di truppe dalla valle del Po verso la Penisola. Quale incommensurabile interesse non abbiamo noi quindi di assicurarci sempre le comunicazioni tra la Toscana e Genova?

All'infuori del fascio di valichi che da Genova si dipartono, attraversa l'Appennino la Parma-Spezia, ma essa (ed è stato ben ricordato, come voi leggete nella relazione, da quell'illustre uomo che fu il generale Cosenz), essa non ha valore assoluto finchè non sarà compiuta l'Aulla-Lucca. Poi abbiamo il grande ma non facile valico centrale della Porretta, ed è in corso lo studio della direttissima Firenze-Bologna. Speriamo vederla attuata. E tuttavia non sarà attraverso ad un così scarso numero di linee ferroviarie che potremo far passare, con la voluta e necessaria celerità, tutto il movimento che una mobilitazione generale richiederebbe.

Il nostro stato maggiore fa al riguardo i suoi studi e trae le sue deduzioni (e sono deduzioni, voi lo vorrete consentire dopo gli splendidi esempi di accurata preparazione che oggidi tocchiamo con mano, che danno garanzia di serietà e di attendibilità) ma, malgrado codesti studi, la condizione delle cose non ha potuto facilmente mutare.

Tre anni fa era a quel banco, come ministro dei lavori pubblici, l'onor. Bertolini ed a me, che discorrevo come oggi di queste cose, ebbe a rispondere che per la interna Spezia-Genova nessuna richiesta veramente era a lui pervenuta da parte della autorità militare competente. Meglio avrebbe potuto dire, delle autorità militari responsabili, giacchè l'appellativo di competenti si dà alle cariche in funzione, ma non spetta esclusivamente ad esse.

Ebbene: io vorrei oggi sperare che l'onorevole attuale ministro dei lavori pubblici ci potesse così rispondere da dare qualche affidamento che la linea in questione, questa linea interna tra Spezia e Genova della quale è impossibile negare l'importanza, sarà presa in considerazione e seriamente studiata, col proposito di quandochessia attuarla.

Gl'interessi locali hanno fatto prevalere un progetto di raddoppiamento del binario, o piuttosto della linea attuale lungo il mare. Io credo che per questo raddoppiamento, che non rimedierà punto l'enorme inconveniente che lamentiamo, si dovranno incontrare difficoltà grandi e spese ingenti, non meno ingenti forse di quello che potrebbe importare la linea interna. Eppure contro la interna si sono accampate, oltre che la forte spesa, le difficoltà di costruzione.

Bensi è risaputo che se queste difficoltà assurgono ad un certo grado d'importanza tra la valle di Magra e la valle di Lavagna cioè fin presso a Chiavari, da Chiavari in poi, verso Genova, esse cessano, se non completamente, in grandissima parte, perchè da quel punto si apre la bella valle di Fontana Bona che corre proprio parallelamente al mare, e mena diritta ai piedi di quel gruppo di monti che sovrasta da levante immediatamente Genova, e dopo i quali si sbocca nella valle del Bisagno.

Le difficoltà di costruzione quindi non possono, non debbono fare ostacolo. Quanto alla spesa è un po' difficile il dire se potesse aver ragione tre anni fa il ministro Bertolini, che parlava di quasi 300 milioni, o se potessi aver ragione io, che ribattevo si sarebbe stati molto ma molto al disotto. Ad ogni modo, di fronte ad una questione di tanta importanza, di così alto interesse per la difesa nazionale, io opino che l'argomento della spesa assolutamente non dovrebbe avere peso, o non averne soverchio.

Ed io mi auguro quindi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà, anche sopra questo punto, favorire una risposta che lasci adito almeno a sperare, che in un numero di anni non soverchiamente lungo, noi saremo salvaguardati, pur da quella parte, contro gli enormi pericoli, ai quali siamo adesso esposti. (*Approvazioni*).

CADOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CADOLINI. Tutti sanno che, da molto tempo, si parla del progetto di costruire la ferrovia da Roma ad Ostia. È una linea utilissima per molte ragioni, e anzi conviene dire che non si comprende come non sia stata costruita molti anni prima. Se non che, secondo alcuni dei disegni studiati, la linea dovrebbe attraversare in galleria l'Aventino. Alla Bocca della Verità, cioè allo sbocco del tunnel, si farebbe una stazione, indi, la linea proseguirebbe fino a piazza Venezia, dove si vorrebbe creata un'altra stazione. Ora è lecito domandare se, dopo che il Governo fece ogni sforzo per sgomberare la piazza che sta davanti al monumento, il quale compendia le più sante e care memorie del nostro risorgimento, e dopo che esso, mediante accordi diplomatici, seppe ottenere perfino che fosse demolito il Palazzetto di Venezia, è lecito domandare se si possa permettere che quella piazza sia ingombrata colla stazione della Roma-Ostia!

Tale mostruosità sarebbe assolutamente inconcepibile, e mi permetto pregare caldamente l'on. ministro di opporsi a siffatto strano disegno, che sarebbe un'offesa al sentimento patriottico.

Conviene aggiungere che, passato il tunnel dell'Aventino, la ferrovia dovrebbe proseguire percorrendo la parte piana sino a piazza Ara-celi, in galleria artificiale eseguita a cielo aperto, pur demolendo parecchi fabbricati, e poi prolungarsi, attraversando piazza Venezia, ai piedi del monumento, sino a piazza dei Santi Apostoli. Ma tutto questo creerebbe un vero pericolo. Nella parte pianeggiante di Roma, ad una certa profondità, giacciono strati acquiferi, e quando si vogliono costruire delle gallerie, naturalmente rivestite in murature, bisogna innanzi tutto estrarne le acque. Quando si estraggono quelle acque lo strato acquifero perde in parte il proprio volume, assorbe le acque che stanno al di sotto dei fabbricati adiacenti, ed allora le fondazioni di questi si abbassano, e per conseguenza si producono lesioni in tutte le parti dei fabbricati stessi.

Ora chiaro appare che sarebbe riprovevole imprudenza costruire gallerie sotto quella parte di Roma, fitta di caseggiati, con la certezza di produrre gravi lesioni anche nel palazzo di Venezia e in altri importanti edifici. Davvero questa sarebbe un assurdo riprovevole. (*Assenso generale*).

La presenza delle acque sotterranee nella parte piana di Roma, è un fatto che tutti i giorni si conferma. Nel 1876 fu aperto il cavo per costruire le fognature sotto le vie del Babuino e di Ripetta, disponendo nel cavo inferiore la fogna delle acque luride, e sopra la galleria per la posa delle condutture tubolari del gas, dell'acqua potabile, ecc. Giunti alla profondità di cinque o sei metri, essendosi raggiunte le acque, queste si dovettero estrarre, e tosto apparirono gravi lesioni nei fabbricati circostanti, che si aggravarono fino a metterli in pericolo. Il palazzo del conte Cerasi a grandissimi stenti si è potuto salvare, e così dicasi di altri fabbricati anche in via Ripetta.

Immaginiamo poi se si volesse costruire una ferrovia sotterranea atta a contenere i vagoni, e quindi più profonda, quali sarebbero le conseguenze!

Abbiamo veduto anche in altre parti della città, come questi strati acquiferi sotterranei creino difficoltà alle costruzioni. Il ponte Umberto era stato costruito prima del Palazzo di Giustizia, e la pila destra non aveva dato segno di movimento; quando fu intrapresa la costruzione del malaugurato Palazzo si cominciò col l'aprire il grande cavo e quindi ad estrarne le acque. La sottrazione di queste determinò il deflusso delle acque sotterranee circostanti verso quel cavo, quindi la depressione degli strati sotterranei che determinarono imprevedute lesioni nella spalla destra del ponte.

La Commissione che fu incaricata di studiare la causa di quelle lesioni, della quale ebbi l'onore di far parte, poté accertare che siffatte lesioni erano state cagionate dal prosciugamento degli strati acquiferi operato per creare la platea del grandioso quanto sfortunato edificio. Tanto è vero che, compiuto questo, le lesioni non si rinnovarono.

Ora è necessario che il Governo si faccia forte contro qualsiasi disegno di ferrovia sotterranea, nella parte piana di Roma. Mentre sarebbe un errore ingombrare la piazza Venezia dopo che si è fatto tanto per averla interamente libera affinché il monumento si potesse ammirare anche di lontano; sarebbe non solo un errore, ma un delitto il permettere che fosse ingombrata, e di più esposta ai suaccennati pericoli.

L'idea di passare con la ferrovia sotterranea



al disotto della piazza Venezia, per portare la stazione in piazza Santi Apostoli, e cioè passare sotterra anche davanti al Monumento, col pericolo di produrre lesioni, è pure da ripudiarsi.

Gli effetti delle acque sotterranee, furono pur causa che, per fondare i muri del Tevere, si dovette ricorrere all'aria compressa; e quanto alle lesioni ne abbiamo un recente esempio, perchè si sono verificate nella fronte del palazzo Chigi, dal lato ove è in costruzione il palazzo della Camera dei deputati.

Dunque io caldamente raccomando all'onorevole ministro di opporsi in modo energico e fulmineo alla costruzione delle ferrovie sotterranee nella parte piana della città, anche perchè richiederebbero le demolizioni di molti fabbricati da aggiungersi a quelle notevolissime per la stazione della Bocca della Verità, mentre in Roma sono ancora deficienti le abitazioni.

A dire il vero, non si comprende come si voglia complicare il progetto con opere così gravi e discutibili, che contribuiscono ad aumentarne enormemente la spesa, ed a ritardarne la concessione.

Passando ad altro argomento, dirò brevi parole riguardo alla navigazione interna. L'onorevole Arnaboldi ha toccato questa questione importantissima. Veramente, dopo parecchi anni, dacchè la legge sulla navigazione interna fu promulgata, non risulta che siasi fatto un passo avanti; se cioè siano stati compilati gli studi, chè del resto non possiamo pretendere di vedere così presto iniziati i lavori. Il concetto dominante dovrebbe essere questo: la comunicazione fra il mare e Milano, fra Milano e il Lago Maggiore. Tale sarebbe l'opera più grandiosa e più utile che si potrebbe fare, perchè, se veramente dall'Adriatico si giungesse a penetrare direttamente nel Po e dipoi proseguire sino al Lago Maggiore, le merci del litorale adriatico andrebbero ai piedi del S. Gottardo e del Sempione, ed il commercio del Mezzogiorno ne avrebbe benefici rilevantissimi.

Converrebbe perciò che l'onorevole ministro studiasse a fondo questo concetto, e cioè: non fermarsi a Milano, ma procedere sino al Lago Maggiore: allora soltanto la notevole opera sarà utile non solo all'Italia settentrionale, ma altresì, e anche più, all'Italia meridionale. Il beneficio che dall'opera indicata può attendere il

commercio dell'Adriatico, dovrebbe essere dominante nel pensiero del ministro dei lavori pubblici, perchè, sotto tutti i rapporti, gli utili che ne deriverebbero sono tali che neppure possiamo, per intero, oggi prevedere. Dire: da Brindisi andiamo fino agli accessi del S. Gottardo e del Sempione; dalla Libia andiamo ai piedi dei valichi alpini dominanti il commercio di tutto il continente europeo, sarebbe opera veramente degna dell'Italia risorta, fortificata nella sua unità, eclissando i dolorosi periodi delle divisioni, e rinnovatrice delle glorie antiche.

Un'altra parola mi permetto di aggiungere a proposito della linea Civitavecchia-Orte. Anche questa è una linea strategica, sull'importanza della quale il Senato ha avuto altre volte occasione d'intrattarsi. Essa metterà il porto di Civitavecchia in diretta comunicazione con le ferrovie dell'interno. Inoltre, siffatta linea, coll'accorciamento di ottanta chilometri, arrecherà notevoli benefici all'interno della penisola e specialmente alla città di Terni, che è un centro industriale di prim'ordine.

Nei giornali si raccolsero notizie, le quali dimostrano che il Ministero si è preoccupato di questa questione; essa però è ancora lontana dalla soluzione. Bisognerebbe che l'onorevole ministro desse tutta la sua opera per sollecitarla.

Mi si permetta infine un'ultima parola per confortare quanto ha detto l'onorevole senatore Pedotti, riguardo alla intenzione di esercitare la linea Aulla-Lucca a trazione elettrica. Primieramente bisogna tener presente che tutto il resto della linea sarebbe a trazione ordinaria; ne verrebbe perciò un grave inconveniente, se in due punti della linea stessa si dovesse cambiare sistema di trazione; abbandonare cioè la trazione ordinaria per applicare quella elettrica; e dopo non molti chilometri, abbandonare questa per riprendere la prima. Se si proseguirà la linea in galleria con la pendenza del 25 per mille - pendenza che non è stata superata, neppure nei valichi alpini - il movimento avrà tale rapidità e tale sicurezza da non lasciar desiderare nulla di meglio. Se invece si farà una linea a forti pendenze, una linea che permetta soltanto il transito dei piccoli treni, si andrà in-

contro a conseguenze gravissime. Infatti, in un momento di concentrazione delle forze militari, questa linea diverrebbe assolutamente insufficiente.

Mi auguro che l'onor. ministro vorrà tener conto di queste considerazioni. (*Approvazioni*).

GOIRAN. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GOIRAN. Desidero anch'io di sottoporre alla attenzione del Senato e del Governo una semplice dichiarazione, relativamente alla necessità di risolvere presto la questione della linea interna Genova-Spezia e della linea Aulla-Lucca.

In passato, tutte le volte che si è discorso dei pericoli che corrono le linee litoranee, si è affacciato qualche dubbio e si è sempre detto che non era poi tanto facile nè sbarcare reparti di truppa, per portar guasti alla linea, nè danneggiarne le opere dal mare.

Ora, dopo i risultati che si sono ottenuti dalle artiglierie navali, coi tiri fatti da distanze che prima sarebbero sembrate inverosimili e con precisione straordinaria, credo che non ci sia più nessuno che nutra dubbio alcuno sulla facilità con la quale per mezzo di tiri dal mare si possano distruggere tutte le opere di arte di una linea litoranea, ed altrettanto fare delle case cantoniere, delle stazioni, dei casotti dove sono accentrati tutti i servizi di segnalazione e di manovra, ecc. Tutte queste fabbriche possono essere distrutte a colpi di cannone e possono essere del pari distrutte tutte le opere di arte, viadotti, ponti, tettoie, ecc.

Per conseguenza, è cosa più che urgente risolvere la questione di queste linee interne, nell'interesse della difesa dello Stato.

Spero che queste considerazioni varranno ad indurre il Governo ad affrontare prontamente questo problema, ed ottenerne quella soluzione che è richiesta dalla sicurezza del Paese.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori!

Questo è il terzo bilancio che ho l'onore di portare innanzi il Senato. Esso segna oggi un continuo, cauto ma progressivo sviluppo ascensionale nei lavori pubblici. Il primo bilancio, che fu discusso nel 1910-911, aveva stanziamenti per 161 milioni, quello del 1911-912

aveva stanziamenti per 170 milioni, quello d'oggi ne ha per 183 milioni.

Il bilancio che discutiamo, come osserva nella sua chiara ed acuta relazione l'onorevole relatore della Commissione di finanze, è un bilancio provvisorio, perchè dovrà essere messo in armonia, con decreto del Ministero del tesoro, col nuovo assetto finanziario portato dalla legge del 3 aprile 1912 per l'aumento della spesa consolidata del bilancio dei lavori pubblici, aumento per effetto del quale, come il Senato ricorda, la parte straordinaria del mio bilancio è salita a ben cento milioni, esclusi i cinquanta destinati alle costruzioni ferroviarie.

E questo rappresenta certamente un gran cammino dai settantadue milioni portati dalla legge del consolidamento del 1906.

L'Ufficio centrale osserva benissimo che « consolidamento » è una parola che deve avere significato molto relativo e io certo non potrei assicurare che le presenti proposte costituiscano le colonne di Ercole nel cammino ascensionale della spesa per i lavori pubblici.

Però cento milioni sono una somma cospicua che consente di soddisfare alle esigenze più urgenti. Cito, ad esempio, i disastri che purtroppo si abbatterono sulla Valtellina, sulla regione dell'Etna e in altri luoghi, ed ai quali si riferisce l'apposito decreto che ora trovasi dinanzi al Senato per la conversione in legge. Orbene, i provvedimenti contemplati da tale decreto hanno potuto essere presi senza uscire dai limiti del consolidamento. Così entro i limiti della spesa consolidata si è potuto provvedere e si provvederà alle bonifiche, di cui al disegno di legge testè votato dal Senato.

Gli onorevoli senatori Pedotti, Cerruti e Goiran, ed anche l'Ufficio centrale del Senato, si sono largamente occupati di alcune questioni ferroviarie. L'onor. Mariotti, così acuto conoscitore dei bisogni ferroviari del nostro paese, ha proposto nella relazione che, mercè l'aumento di spesa, il Governo provveda alla costruzione diretta degli ultimi tronchi della linea Aulla-Lucca e fa due raccomandazioni precise, rammentate anche dall'onor. Pedotti: che per raggiungere tale scopo non si assegnino quei fondi ad altre opere, e non si accettino modificazioni nel tracciato, perfettissimo secondo l'ultimo progetto del comm. Rota.

Ma, come osserva lo stesso onorevole rela-

tore, il termine stabilito nell'art. 6 della legge del 22 luglio 1911 per le eventuali concessioni dei tronchi Aulla-Lucca all'industria privata scade il 21 agosto del 1913. Solo allora potrà parlarsi di costruzione diretta a cura dello Stato.

Furono già presentate, come ha detto l'onorevole Pedotti, due domande da parte di due ditte solide: Parisi e Contivecchi Tommassini. Ma il progetto, pur potendo considerarsi ottimo, risale al 1893, e poichè nel frattempo la tecnica ferroviaria ha subito notevoli modificazioni e miglioramenti, si è reso indispensabile fare nuovamente studiare il progetto, per metterlo al corrente.

Gli studi in tal senso compiuti sono stati poi sottoposti alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato per un esame preliminare, e posso assicurare pienamente ed esplicitamente l'onorevole Mariotti e gli onorevoli senatori Pedotti, Cerruti e Goiran che le varianti studiate, e sulle quali ancora è riservato il parere dei Corpi consultivi, non rappresentano affatto nessuna diminuzione nella potenzialità della linea e che sono completamente salvi quei riguardi militari che hanno tanta importanza per questa linea interna. Anche sulla questione dell'elettrificazione non è intervenuta alcuna decisione, ma non è, in ogni modo, la elettrificazione che può produrre diminuzione di potenzialità della linea, quando si hanno invece esempi, come quello dei Giovi, dove l'elettrificazione ha di tanto aumentato la potenzialità della linea.

Quindi io posso assicurare all'onorevole Pedotti che assolutamente non vi è nessun proposito, nessuna intenzione di diminuire l'efficienza della Aulla-Lucca, perchè questa linea, a cui è legato il nome benemerito dell'illustre senatore Finali che la fece comprendere nel grande programma delle complementari del 1879, non può essere concepita se non come linea di grande traffico e di alto interesse militare.

In ogni modo, siccome queste sono questioni riservate ancora, non ho difficoltà di accettare tutte le raccomandazioni che mi furono fatte dagli onorevoli senatori, e, risolte le questioni ed approvati i progetti, certo saranno condotte rapidamente le trattative con le ditte richiedenti e, qualora non possano essere concluse su quelle basi eque e giuste dalle quali assolutamente non intendo di decampare, allora, in confor-

mità della legge, non esiterò a promuovere i necessari provvedimenti legislativi. Questi sono infatti indispensabili, perchè, sia che si renda possibile la concessione delle linee all'industria privata, sia che alla costruzione di essa lo Stato debba provvedere direttamente, occorrerà in ogni caso che il Parlamento autorizzi la spesa relativa. La legge del 1911, infatti, ha autorizzato la costruzione della linea, ma non la spesa all'uopo occorrente.

Certo con il nuovo limite di stanziamento dei 50 milioni non mancheranno i fondi per le costruzioni desiderate, ma ciò non esclude la necessità che la spesa di cui trattasi sia preventivamente ed espressamente autorizzata per legge.

In questo senso io terrò presenti le raccomandazioni fatte dall'Ufficio centrale, il quale ha fatto anche altre osservazioni relative alla Lucca-Pontedera-Saline. Esso ha cioè dichiarato di vagheggiare un tracciato diverso per il congiungimento dell'Italia settentrionale con la Toscana; avrebbe infatti preferito che si passasse per altra valle, ma le due provincie interessate di Lucca e di Pisa hanno presentato un progetto col tracciato Pontedera-Saline, che venne riconosciuto ammissibile dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato e dai Corpi consultivi, al cui giudizio tecnico il ministro non può sostituirsi.

Anche per il raccordo Faenza-San Miniato-Fucecchio il giudizio dei detti consessi non è stato favorevole e la Direzione generale delle ferrovie ha osservato che per la costruzione della direttissima Firenze-Bologna i vantaggi della Empoli-San Miniato-Altopascio-Pistoia sarebbero annullati nei riguardi degli istradamenti della Porrettana. In ogni modo io non mi rifiuto di riesaminare la questione col più vivo riguardo agli interessi tanto ferroviari che militari, di cui il senatore Mariotti si è fatto così eloquente sostenitore.

Per la Genova-Spezia non posso che rimettermi a quanto su quest'argomento tanto io quanto il presidente del Consiglio avemmo a dichiarare lo scorso anno, in occasione della discussione della legge per l'aumento delle sovvenzioni chilometriche per le concessioni delle ferrovie all'industria privata.

Gli studi per i doppi binari, ai quali altra volta assicurai che avrei dato impulso, sono

stati compiuti e il Governo si riserva di scegliere il momento più acconco per presentare alla Camera le proposte del caso.

Quanto alla costruzione della linea interna fra Genova e Spezia, devo far presente al Senato come di essa si potrebbe parlare se si trattasse di un programma di nuove costruzioni ferroviarie, mentre qui siamo soltanto in sede di bilancio.

Comunque, io non credo che il costo di tale linea salga alla cifra altissima di cui ha parlato l'onorevole senatore Pedotti, ma certamente costruendola per il grande traffico, come sarebbe desiderabile (perchè come linea di interesse locale non risponderebbe più ai fini altissimi ai quali intendono gli onorevoli Pedotti, Cerruti e Goiran) la spesa sorpasserebbe i duecento milioni. Soltanto nel caso che si volesse costruire una linea di interesse locale a forti pendenze e di minor portata, la spesa si potrebbe limitare a circa novanta milioni.

Ma, come dicevo, è questo un argomento che può entrare soltanto in un programma di costruzione di nuove linee.

Io non discuto e tanto meno contesto i vantaggi e le utilità che possono venire dalla costruzione di questa linea, ma vi sono anche altre linee utilissime, specialmente nei riguardi militari, delle quali bisognerebbe tenere conto.

Del resto, a questo punto, non ho che a ripetere quanto disse qui l'onorevole Presidente del Consiglio l'anno scorso, che, cioè, quando vi siano richieste da parte dei competenti cui spetta la difesa generale del Paese, il Governo non potrebbe opporre nè un rinvio, nè un rifiuto, nè un ritardo nell'accoglierle.

L'onor. Cadolini si è occupato anche della Roma-Ostia, ed io mi unisco a lui nel dire che non sarebbe ammissibile che venisse ingombrata la piazza che si stende dinnanzi al grande monumento a cui sono collegate tutte le più alte sentimentalità degli italiani. È assolutamente inconcepibile che si turbi l'armonia del luogo ove sorge l'opera maggiore consacrata al rinascimento della nostra Patria.

Ma quanto poi ad altre soluzioni della questione, sono argomenti di competenza dei corpi tecnici, i quali non hanno ancora pronunciato il loro avviso. Il Senato comprenderà che per questa parte io non posso entrare in maggiori particolari.

Certamente Roma desidera ed invoca questa congiunzione col mare; ed io mi son fatto premura di promuovere in proposito i pareri competenti dei Consigli archeologici e tecnici.

Io terrò presenti le loro osservazioni e le osservazioni dell'onor. senatore Cadolini, il quale ha tanta competenza in questi argomenti, sia per gli studi fatti per conto suo, sia perchè ha fatto parte delle Commissioni che dovettero interloquire per i danni derivati dalla costruzione di alcuni di questi scavi.

Come ebbi già a dirgli in altre occasioni anche privatamente, faccio grandissimo conto dei suoi consigli e delle sue osservazioni, e mi riservo di sottoporre anche queste ulteriori osservazioni che ha fatto oggi il Senato, all'esame dei corpi competenti per la definitiva risoluzione della cosa.

Risponderò ancora all'onor. Cadolini e all'onorevole Arnaboldi, per quanto riguarda la navigazione interna, che terrò presenti le loro raccomandazioni, ma che non posso entrare nel dettaglio dei singoli progetti da entrambi accennati.

Il problema della navigazione interna è stato anche in questi giorni trattato dal Governo colla intenzione di una immediata realizzazione. I ritardi per la compilazione del testo unico e del regolamento ci sono stati, ma son dipesi da difficoltà indipendenti dal buon volere della Commissione incaricata di redigerli. Comunque, per non ritardarli di troppo, non mancai di provvedere immediatamente, d'accordo con la Commissione stessa, perchè il testo unico ed il regolamento fossero preparati dagli Uffici e sollecitamente esaminati dal Consiglio di Stato, il quale infatti si è di recente pronunciato su di esso. Ma anche senza il testo unico e senza il regolamento, bisogna provvedere a suscitare negli enti locali quelle provvide iniziative, alle quali si riferiva virtualmente la legge del mio predecessore, e, dietro mie istanze, gli enti locali dell'Alta Italia, a cui disposizione io misi gli Uffici del Genio civile per la compilazione degli studi e dei progetti, questi studi e progetti compilarono. Ma solo da pochi giorni essi furono presentati, e devono essere esaminati dai corpi consultivi, e non dubiti l'onor. Arnaboldi che nessuna ragione di ritardo dipenderà dal Governo. Se ritardo potrà verificarsi, esso dipenderà piuttosto dalla natura delle cose,

perchè non si può passare troppo rapidamente alla esecuzione di questi grandiosi progetti che, per la stessa loro grandiosità, debbono essere accuratamente studiati e vagliati.

L'onor. Arnaboldi può essere sicuro che le due grandi linee che interessano principalmente l'Italia, e cioè quella che congiungerà fra Milano e Venezia le terre più industrie d'Italia, e quella che da Roma porterà al mare sono molto a cuore del Governo.

Egli ha anche parlato dei lavori per la navigazione interna come opportuni per dar lavoro ai nostri connazionali espulsi della Turchia.

Bisogna a tal proposito aver presente che occorre del tempo per le inevitabili pratiche dell'esame tecnico di una concessione di tale importanza, e va anche notato che per tale concessione occorreranno nuove disposizioni governative, ed è già nell'intendimento e nel proposito del Governo di presentarle a tempo opportuno. Ma io approfitto di questa occasione per assicurare tanto l'onor. Arnaboldi quanto il Senato, che da parte del Ministero si è fatto quanto era possibile per offrire largo lavoro ai nostri connazionali che attendono ad opere di braccianti, muratori, minatori ed affini.

Il Consiglio dei ministri pochi giorni or sono ha autorizzato la immediata esecuzione di alcuni tronchi delle complementari sicule a cura diretta delle ferrovie dello Stato, e in quei lavori potranno essere occupati varie migliaia di operai espulsi, acconciamente alloggiati in baraccamenti. (*Approvazioni*).

Ho anche richiamato l'attenzione della ditta concessionaria delle ferrovie Calabro-Lucane, ed è certo che, se difficoltà vi potranno essere per il collocamento di altre categorie dei nostri connazionali espulsi, non mancherà certo il lavoro, anzi è pronto, per gli operai che lavoravano in Turchia, e che, mercè il programma delle opere da noi predisposto, troveranno qui la prova tangibile della solidarietà, della fratellanza che avvince la nostra gente, e che ci ha fatto richiamare volenterosamente in patria, ove troveranno sicuro e remunerativo lavoro, quei lavoratori che alto tenevano fuori della loro patria il nome di Italia. (*Approvazioni generali*).

PEDOTTI. Domando di parlare.

PRÉSIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDOTTI. Ringrazio l'onorevole ministro delle risposte che si è compiaciuto di fornirmi; però non posso egualmente su tutti i punti dirmi soddisfatto.

Circa la questione della linea Aulla-Lucca, io intendevo precisamente, come intende l'onorevole ministro, che non sarebbe da ammettersi come buona, soprattutto nei rispetti militari, una soluzione che ci desse una linea tracciata per la sola trazione elettrica, esclusa cioè la trazione ordinaria a vapore; vale a dire che non ci desse una linea di grande potenza di traffico. Quando però si sente parlare di studi che adesso si fanno di un nuovo tracciato a fortissime pendenze, con conseguente necessaria applicazione della trazione elettrica, in vista di spendere meno; e quando, per la considerazione che gli interessi locali delle due vallate sottostanti sono ormai in massima parte soddisfatti coi tronchi che quelle vallate già percorrono, par lecito il dubbio che della rimanente parte centrale non ci si curi più gran fatto, perchè non rispondente che a degli interessi strettamente militari (chè quelli commerciali qui non avrebbero più gran peso), allora, onorevole ministro, non si può escludere il timore che veramente si voglia pensare ad un tracciato non più conforme alle esigenze di un grande traffico militare. Sempre quando però l'onor. ministro mi assicura essere l'opposto il concetto dal quale il Governo non si dipartirà, allora mi dichiaro soddisfatto.

Sull'altro argomento, quello della interna Spezia-Genova, debbo con rincrescimento dichiararmi punto soddisfatto. Mi pare gran tempo che la questione dovrebbe essere affrontata e risolta: qui se ne parla da parecchi anni, ne fu scritto non poco, si sono fatte delle dimostrazioni più che palmari dei danni enormi che alla difesa del nostro paese verrebbero il giorno in cui fossimo in guerra con una potenza che non tenesse le sue navi nascoste nei recessi dei Dardanelli, con una potenza il cui naviglio da guerra corresse il mare. La nostra flotta non può avere il compito di proteggere le coste: alle coste dobbiamo pensare da terra, e non vi è nessun paese, infatti, che studi tanto a fondo il problema della difesa costiera, quanto l'Italia. Ora questa difesa costiera a cosa intende? Intende ad assicurare più che tutto le comunicazioni ferroviarie che corrono assai

troppo vicino alla spiaggia da Ventimiglia, tutto attorno la Penisola, fino, si può dire, ad Aquileia, su nel bacino dell'alto Adriatico. Occuparci tanto di difendere queste comunicazioni, pur contro possibili appositi sbarchi nemici, organizzare espressamente dei mezzi per questa difesa, vuol dire che vi è in noi la coscienza e la preoccupazione che esse sono esposte, gravemente esposte, in caso di guerra. Ed espottissima è tutta la linea tra Spezia e Genova, tutta, dalla stazione di Rio Maggiore alla stazione di Nervi. Tutti voi, onorevoli colleghi, avete percorso chi sa quante volte quella tratta di ferrovia: è una serie di gallerie, di viadotti, di stazioni proprio sulla spiaggia. Il senatore amico mio, Goiran, ha voluto ricordare come dopo le prove che in questi mesi sono andate facendo le artiglierie della nostra marina, non vi può essere più nessuno il quale dubiti intorno alla facilità con la quale il cannone delle navi potrebbe distruggere, anche a considerevoli distanze e a colpo sicuro, in brevi istanti e con pochi proiettili una cosiffatta ferrovia, e distruggerla in maniera da metterla in condizioni di non poter più servire per tutto il corso di una campagna di guerra. Siano rotti soltanto alcuni dei numerosi viadotti, e per mesi e mesi non passerà più una sola locomotiva per quella linea.

Ma, signori, io mi domando: quando siamo di fronte ad uno stato di cose simile è egli possibile seguitare a non occuparcene? Francamente - non voglio esagerare - ma io mi sento stringere il cuore tutte le volte che penso a simile grave, terribile eventualità.

Ci pensavo già prima, ma negli ultimi quattro anni della mia carriera, che ho passati a Genova, e là proprio sul posto, più ho dovuto studiare questi problemi per ragione del mio ufficio, là più mi sono convinto della indispensabilità d'una ferrovia interna che corra sicura, lungi dal mare. Però, ripeto - e non credo dir troppo - io mi sento stringere il cuore quante volte il mio pensiero va a scrutare nell'avvenire quello che di grave potrebbe altrimenti accadere.

In questa condizione di cose, io ritengo sia dovere del Governo di prendere esso quella iniziativa alla quale tanto lo si è sollecitato.

Ci sono le popolazioni locali che da tempo reclamano. Ci sono deputati che nell'altro

ramo del Parlamento si sono fatti interpreti di questi reclami, propugnando interessi, che per quanto modesti, hanno pure diritto, al pari di quelli degli altri cittadini italiani, di essere soddisfatti. Quei montanari della Liguria orientale chiedono di avere anch'essi delle comunicazioni che li mettano in grado di portar fuori dalle loro valli i loro prodotti.

Ma al di fuori e al di sopra, molto al di sopra di questi interessi, sta il grande, impellente problema della nostra difesa nazionale, o signori!

Quella linea, proprio sul mare, può essere distrutta con la massima facilità. E sarebbe con nostro immenso, incalcolabile danno.

Così stando le cose, io credo che la questione si debba porre in questi termini: è dovere del Governo di pensare seriamente alla soluzione di questo grosso problema, perchè esso s'impone, assolutamente s'impone.

Non è il caso che io presenti una qualsiasi mozione. Mi rivolgo soltanto alla eletta mente dell'on. ministro della guerra. Lo posi egli il problema; se non ci è stato fin qui possibile, per tante circostanze, di posarlo in passato (e non senza intenzione dico che non ci è stato possibile, per tante circostanze), oggi il momento è favorevole.

Domandi perciò l'on. ministro della guerra, domandi con cuore sereno e con sicura coscienza, domandi questo nuovo sacrificio al Paese: il Paese lo farà. Un paese che ha dato prova di essere risorto con tante energie, con tutte le sue antiche energie e che resiste e perdura, dimostrando di avere quelle virtù che noi stessi forse dubitavamo possedesse, non è un paese questo che si rifiuterebbe, per così alto intento, di fare il sacrificio di altri cento, di altri cinquecento, ed anche più milioni. Non ho altro da dire. (*Vivissime approvazioni*).

ARNABOLDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARNABOLDI. Ringrazio l'on. ministro delle risposte che ha voluto darmi e ne prendo atto con compiacimento. Mi credo però in dovere di esporre alcune spiegazioni alle cose dette.

Io non ho mai preteso di andare al di là delle spese previste dalla legge speciale di navigazione interna e delle quali si possono disporre; capisco perfettamente come certi problemi non

si possono risolvere subito, ma occorra per essi il preventivo esame di progetti e di studi, sia dal lato tecnico che da quello finanziario, io accennavo a quello che secondo le somme disponibili si può fare.

Il consorzio costituitosi tra gli enti interessati locali, la provincia, il comune e la Camera di commercio di Pavia, hanno fatto intendere a mezzo della prefettura, quale era il suo pensiero circa gli studi dei progetti compiuti, non di quelli da farsi.

Ho poi accennato ad un voto della Società di navigazione, a mezzi finanziari esistenti appunto per persuadere che, dato tutto questo, fosse opportuno contemporaneamente preparare e dragaggio e porto, ossia una nuova strada di commercio, ai traffici che debbono venire dalle Colonie africane e che per mezzo dei porti di Venezia e Ravenna debbono ravvivare il movimento commerciale dell'Adriatico, il traffico della vallata del Po, tutto il grande emporio della pianura Padana.

Io pensavo soprattutto che per la sola somma di 630 mila lire, delle quali 378 mila spettano come contributo al Governo, si sarebbe ottenuto sollecitamente il completo avviamento di un traffico, anche con le vecchie barche che usiamo oggi, senza attendere la costituzione di una nuova flottiglia, un traffico superiore a qualunque immaginazione. Si può infatti ritenere, a calcoli fatti, che portano 60 tonnellate, che il movimento giornaliero della navigazione raggiungerebbe il numero di 50 barche in ascesa, le quali, portando 60 tonnellate di carico per ciascuna darebbe un totale di 3000 tonnellate di merce al giorno, il che in un anno ammonterebbe a circa 900,000 tonnellate, equivalente a 300 carri ferroviari, cioè presso a poco un sesto del traffico che si verifica oggi nel porto di Genova. Non mi pare quindi si tratti di cosa indifferente. Se l'on. ministro riterrà — come spero — che queste mie osservazioni rispondano al vero, cerchi di sollecitare l'esercizio della vallata Padana, in considerazione dei grandi effetti immediati che si possono ottenere, che se oggi vengono limitati a questa parte, in seguito saranno pure estesi anche in altre regioni.

Osservo poi ancora che nel suggerire l'idea di dare lavoro ai profughi italiani espulsi dalla Turchia, io non ho avuto in mente che di ri-

volgere un suggerimento al Governo, senza idea di biasimo, anzi lodando l'opera del Governo per tutto quello che aveva già fatto. Qui non si tratterebbe di votare delle leggi speciali; per procurare il lavoro basta intraprendere quanto è sospeso, come ad esempio il dragaggio completo di Po e Ticino, ora fatto solo nella parte bassa, e che potrebbe benissimo essere affidato ai profughi operai, procurando loro un immediato guadagno. Ad ogni modo lascio alla perspicacia dell'on. ministro di scegliere il modo di arrivare allo scopo di lavoro suggerito, ringrazio nuovamente l'onorevole ministro delle dichiarazioni fatte e mi auguro che l'anno venturo non abbia a ripetere le mie raccomandazioni e che queste opere siano, in una buona parte se non in tutte, ultimate nell'interesse del Paese e del suo commercio.

#### Presentazione di un disegno di legge.

NITTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NITTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Ho l'onore di presentare al Senato il progetto di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: «Provvedimenti a tutela ed incremento della produzione zootecnica nazionale».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione di questo disegno di legge, che verrà inviato agli Uffici.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continueremo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

GOIRAN. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GOIRAN. Speravo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi rispondesse che avrebbe preso a cuore il problema delle comunicazioni interne fra Genova e la Spezia. Non avendolo fatto, vuol dire che egli non crede ai pericoli che corre la comunicazione attuale e perciò non crede urgente provvedere. Attende forse che provvedano gli interessi particolari che possono sorgere; ma questi interessi particolari in quella regione non potranno sorgere che

difficilmente, ed in ogni modo aspetterebbero la loro soluzione da quella che il Governo volesse prendere per la difesa dello Stato, che è problema d'interesse generale.

Se il Governo non crede a questo pericolo, io non ho che a deplorarlo, ma se vi crede, lo prego di nuovo a provvedere.

CADOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CADOLINI. Ringrazio l'onor. ministro di quanto mi ha cortesemente risposto.

Egli ha parlato della ferrovia sotterranea che metterebbe capo ad una stazione in piazza S. Marco. Ma anche questo è un disegno illusorio, sia perchè la predetta piazza non offre, si può dire, lo spazio necessario; sicchè, per erigervi una stazione, si dovrebbero demolire molte case; sia perchè non varrebbe a eliminare tutti gli accennati inconvenienti, fuorchè quello di rispettare piazza Venezia.

La stazione più conveniente sarebbe quella alla Bocca della Verità, cioè allo sbocco della galleria sotto l'Aventino. Proseguendola più innanzi si dovrebbero demolire molti fabbricati creando i lamentati gravi pericoli.

Inoltre occorrerebbe modificare il piano regolatore di Roma; ora è lecito domandare: perchè con la costruzione di quella linea si vuol perturbare financo il piano regolatore?

Le risposte dell'on. ministro sono di certo interessanti. Ma riguardo alla navigazione interna si sarebbe desiderato una risposta intorno al concetto fondamentale, e cioè alla convenienza di creare una grande comunicazione fra l'Adriatico e il Lago Maggiore, per giungere ai piedi dei grandi valichi Alpini. L'on. ministro forse non ha ancora gli elementi tecnici per poter rispondere.

Circa la navigazione del Po però giova notare, che non si tratta di costruire nuovi canali. I canali già esistono: basterà che questi siano sistemati e ampliati. Esistono cioè il Naviglio da Pavia a Milano, e il Naviglio-grande da Milano al Lago Maggiore. Col primo di questi, qualche anno fa, la Croce rossa, proveniente da Venezia, compì coi suoi barconi una regolare navigazione sino a Milano.

Ciò che importa si è che, anche senza attendere la pubblicazione dei regolamenti, il ministro voglia porre allo studio i progetti. Il che appare tanto più urgente, perchè è pur sorta

l'idea di creare un canale di comunicazione fra Milano e l'Adda, per quindi proseguire dall'Adda al Po.

Ora, un canale fra Milano e l'Adda costerebbe chi sa quanto, perchè si dovrebbero dividere tanti ricchissimi fondi, attraversare tanti canali d'irrigazione; e ognuno può indovinare quanto può costare la divisione di fondi in quei paesi, dove le terre hanno così elevato valore; e poi l'Adda, nei momenti di siccità, ha pochissimo fondale e richiederebbe una spesa enorme il renderla in tutti i tempi navigabile. Perciò è preferibile studiare la linea che dall'Adriatico va a Milano, e da Milano va al Lago Maggiore, sistemando i canali esistenti da Pavia a Milano, e da Milano al Lago, perchè tale sistemazione non turba nè il corso delle acque nè la delimitazione delle proprietà.

E giova ripetere che i vantaggi commerciali che ne raccoglierebbero i litorali adriatici sarebbero importantissimi. I paesi meridionali d'Italia ed anche quelli della Libia potrebbero con una nave giungere ai piedi dei valichi alpini: quali vantaggi, quante agevolazioni avrebbero le nostre esportazioni! Questo disegno crea una speranza che commuove l'animo mio.

Ora, senza pretendere che l'on. ministro mi dia oggi risposte definitive, io raccomando quanto so e posso, e gli raccomanderò sempre, la comunicazione fra l'Adriatico e il Lago Maggiore (*Approvazioni*).

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i signori senatori segretari, di procedere allo spoglio delle urne.

I senatori segretari numerano i voti.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Annaratone, Arnaboldi, Astengo, Avarna Giuseppe.

Baccelli, Barracco Giovanni, Barracco Roberto, Barzellotti, Biscaretti, Blaserna, Bodio, Bruno, Buscemi.

Cadolini, Calabria, Camerano, Capaldo, Carafa, Cavalli, Cefalo, Cencelli, Cerruti, Chironi, Coffari, Colonna Fabrizio, Colonna Prospero, Comparetti, Cruciani-Alibrandi.

Del Lungo, De Riseis, De Sonnaz, Di Broc-



chetti, Di Broglio, Di Carpegna, Di Collobiano, Di Prampero, Di Terranova, D'Ovidio Francesco.

Fabrizi, Falconi, Figoli, Fili-Astolfone, Finali, Fiocca, Florena, Frascara, Franchetti.

Gherardini, Giorgi, Goiran, Guala, Gualterio, Gui.

Lucca, Luciani, Lustig.

Malaspina, Malvano, Mariotti, Martinez, Martuscelli, Massarucci, Maurigi, Mazzella, Mazzolani, Mele, Melodia, Morra.

Paganini, Parpaglia, Pedotti, Perla, Petrella, Piaggio, Pjgorini, Ponzio-Vaglia.

Riolo, Rolandi-Ricci, Rossi Giovanni, Roux.

Salvarezza Cesare, San Martino Enrico, Santini, Scaramella-Manetti, Schupfer, Scillamà, Spingardi.

Tami, Tarditi, Taverna, Todaro, Tommasini, Villari, Vischi.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continueremo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

MARIOTTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI, *relatore*. Sono grato agli egregi colleghi che hanno voluto appoggiare con tanta autorità le poche parole che ho detto nella relazione; poche cose e mal dette, ma ispirate, però, da un profondo convincimento. Son grato all'onorevole ministro, che, pure accennando a qualche dissenso dall'avviso mio, ha avuto per il relatore parole squisitamente cortesi. E sono soprattutto lieto che, in quest'anno, la discussione del bilancio dei lavori pubblici, nel Senato, abbia essa pure risentito il fascino di questo momento solenne, in cui tutte si sono risvegliate le grandi energie nazionali. Negli altri anni ci indugiavamo a discutere di tante piccole cose, di molti minuscoli lavori, di qualche lieve aumento di stipendio a questa o a quell'altra categoria d'impiegati. Quest'anno, invece, tutti coloro che hanno preso parte alla discussione hanno parlato di grandi canali, di navigazione sui fiumi, nei laghi, sul mare; di potenti ferrovie destinate alla difesa della patria. Evidentemente ritorniamo figli di Roma! Roma ha dominato il mondo con i suoi grandi canali navigabili; con le sue strade consolari e imperiali che correivano sino agli estremi

confini dell'Asia e dell'Africa; con i suoi acquedotti meravigliosi che rendevano fertili le più deserte lande. Noi oggi ci mettiamo sulla stessa via.

Ho sentito con piacere ricordare qui da diversi oratori e raccomandare vivamente i canali di navigazione della valle del Tevere e, più ancora, quelli della valle del Po. Purtroppo la legge per la navigazione interna, votata da noi con tanto entusiasmo pochi anni addietro, non ha ancora potuto avere esecuzione: ma dello spiacevole ritardo noi non possiamo certamente far colpa all'onorevole ministro; il quale or ora ha ricordato come la promulgazione del testo unico, la compilazione ed approvazione del regolamento e le molte formalità burocratiche abbiano necessariamente portato qualche ritardo; ma ora egli stesso, al pari di noi, crede sia il caso di prontamente decidere.

Progetti studiati col maggiore affetto sono stati presentati in questi ultimi mesi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; ne cito uno a titolo di lode, illustrato con una splendida relazione dall'onor. Romanin-Jacur; progetto che mi è parso cosa veramente ottima. Esso, con otto milioni di spesa, riattiverebbe da Venezia a Cavanella Po gli antichi canali di *lombarda navigazione*; e, così, ritornerebbe ad assicurare alla navigazione del Po il suo sbocco naturale nel maggior porto dell'Adriatico; mentre con un nuovo canale navigabile da Pizzighettone a Milano tornerebbe ad accentrare in Cremona il massimo movimento di questa navigazione; e così, anche per la navigazione padana si tornerebbe all'antico.

Cremona è stata la prima colonia fondata dai Romani al di là del Po; fu la prima conquista della civiltà latina nella Gallia Traspadana; la testa di ponte per tutte le successive arditissime imprese che hanno portato poi alla grandezza della Repubblica e dell'Impero di Roma. E la gloriosa colonia romana di Cremona è vissuta sempre del Po, superando nella navigazione e nei commerci le altre città della riva del fiume; e quando, dopo l'immenso sfacelo del secolo V, Cremona fu distrutta dai barbari e quasi se ne perdettero la memoria, quando più non rimasero case della vecchia Cremona; e l'antico, vasto agro cremonese fu suddiviso fra i contadi di Brescia e di Bergamo; e la stessa area quadrata su cui sorgeva un tempo

la città fu inclusa come parte quasi trascurabile di un feudo nel Gastaldato di Sospiro, allora gli antichi figli di Roma, i forti coloni di Cremona distrutta, sono ridiscesi sul fiume, hanno ricominciato a navigare ed hanno creato, come per incanto, attraverso a tutto il medioevo una meravigliosa navigazione, che fu privilegiata da re longobardi e da imperatori franchi e germanici, e a poco a poco ha fatto risorgere Cremona dalle sue rovine, più bella e più grande di prima.

Allora, appunto, sorgeva quello splendido campanile che è, ancora oggi, la più alta torre d'Italia; e allora sorgevano e il magnifico palazzo del Comune, e il Bel Battistero, e la meravigliosa Cattedrale, che è uno dei più bei monumenti dell'arte lombarda; e sulle volte di essa — lo ricorderà l'onor. Sacchi — gli antichi cremonesi conservarono gelosamente, difesi dalla santità del luogo, i vecchi documenti della lunga lotta da loro sostenuta in difesa dei loro diritti sulle acque del fiume. Io sono stato là, quando era ancora giovine studente, ad ammirare quelle vecchie pergamene; e mi sovviene che mi faceva meraviglia il vedere come, nei secoli IX, X e XI, la rinascente città si occupasse tanto della navigazione del Po; io, ancora troppo inesperto, non capiva allora la grandezza che da questa navigazione poteva derivare — e infatti derivò — alla città risorta. Ora — ed ogni giorno più — comprendo quanta ricchezza possa venirne alla nuova Italia da questa navigazione sapientemente riattivata; ed è per noi di buon augurio il trovarsi oggi al banco dei ministri un dotto cittadino cremonese che sente tutta l'importanza e l'urgenza del vasto e complesso problema. (*Approvazioni vivissime*).

I Romani, che avevano solcato di canali tutta l'Alta Italia, le valli del Tevere e dell'Arno e tutte le provincie del vastissimo Impero, i Romani, oltre che con i canali navigabili, dominavano il mondo con le loro grandi strade, che, portando i nomi gloriosi dei consoli e degli imperatori che le avevano costrutte, correvano da un capo all'altro l'immenso Impero; quelle strade che fin d'allora nelle Gallie si chiamavano *ferrate*, perchè i selci, le lave, i graniti di cui i Romani le lastricavano, erano saldi come il ferro.

Ora, sulle strade ferrate dei nuovi tempi si

è svolta oggi quasi tutta la discussione del bilancio dei lavori pubblici, qui in Senato. L'onorevole Cadolini ha ricordato la ferrovia da Roma ad Ostia; una nuova via più breve e più diretta che i Romani di oggi vogliono sostituire all'antica *Via Ostiense*, costrutta e lastricata con tanta cura dai loro avi.

Auguriamoci che la nuova strada non distrugga, non danneggi i preziosi avanzi di Roma antica; auguriamoci una via facile, piana, che attraversi con frequenti e celeri treni le selve di *Laurentum*, piene di ricordi Virgiliani, ed arrivi in breve ora al mare splendido di Roma; ma auguriamoci, contemporaneamente, che i monumenti insigni della città restino sacri ed intangibili come lo erano per gli antichi. (*Approvazioni vivissime*).

L'onor. Cadolini ha ricordato un'altra arteria che interessa molto le provincie di Roma e di Perugia; la strada ferrata da Civitavecchia ad Orte. Questa strada ferrata, desideratissima dalle popolazioni dei circondari di Civitavecchia e di Viterbo e della provincia dell'Umbria, è da troppo tempo in istudio; dirò meglio: è stata forse troppo studiata.

I nuovi studi presentati in questi ultimi anni ci hanno distratti da quell'unica soluzione che gli studi già approvati e i desideri delle popolazioni ci indicavano.

Il progetto presentato dal Governo all'ultima ora, quando già pareva imminente la concessione della linea, ci ha ricacciati in alto mare, ci ha portati fuori di strada. Esso corre da Civitavecchia verso la Manziiana, e per 12 km. segue il mare fin presso la stazione di S. Severa. Si tratta di una ferrovia strategica, ed è evidente, quindi, che il nuovo progetto doveva essere scartato, come lo fu; ma frattanto si è ritardata la concessione dell'altra linea, che resta nell'interno, risale la valle del Mignone, raggiunge a Capranica l'attuale ferrovia Roma-Viterbo, segue da Capranica a Ronciglione la ferrovia già costrutta e di là scende ad Orte, girando il monte Cimino dal lato di settentrione e di levante.

Il progetto è finito ed approvato da molto tempo; non so che cosa manchi alla concessione della linea: raccomando all'onorevole ministro che la conceda il più presto possibile.

Si è parlato tanto oggi dei gravi pericoli che presentano le linee litoranee; e da Roma a Ci-

vitavecchia non abbiamo ancora una linea interna sicura dalle offese che possano venire dal mare; una linea che possa portare da Roma a Civitavecchia i treni militari anche qualora navi nemiche, nel lungo tratto scoperto da Palo a Santa Marinella, insidiassero la nostra linea attuale.

Di più, da Civitavecchia avremmo con la nuova ferrovia un accesso, sempre coperto e sicuro fino a Terni (uno dei più grandi cantieri dell'Italia nuova), a tutta l'Umbria, alla Toscana, ad Ancona.

Se vi è linea di grande importanza strategica, è senza dubbio questa; e la Commissione di finanze la raccomanda caldamente all'onorevole ministro.

Un'altra linea brevissima, ma di grande importanza militare (della quale si è parlato solo per incidenza nella nostra relazione) è quella da Ponte a Elsa a San Miniato.

Disse — e mi son doluto della notizia — disse l'onorevole ministro che il Consiglio superiore dei lavori pubblici dichiarò che non era necessaria. Certo questi piccoli triangoli nell'esercizio ordinario delle ferrovie non sono molto utili; io per il primo lo riconosco; mi ricordo, anzi, che un grande ministro dei lavori pubblici, l'on. Baccarini, tutte le volte che si parlava di piccoli triangoli, destinati ad evitare una grande stazione ferroviaria, diceva che essi non servono a guadagnare tempo e risparmiare spese e, quindi, non giovano nell'esercizio delle ferrovie. Ma egli parlava soltanto dell'esercizio ordinario in tempo di pace; e realmente, quando si trattasse di un grande movimento militare in giorni di guerra, un tronco di linea di pochi chilometri da Ponte a Elsa a S. Miniato, eviterebbe gl'inconvenienti gravissimi che rimarrebbero ancora dopo costrutta la linea da Pontedera a Lucca. I treni provenienti da Lucca e da Pontedera dovrebbero giungere fino a Empoli, stazione piccola e molto impacciata, e qui dovrebbero perdere molto tempo nelle operazioni del regresso, poi tornare indietro per imboccare la valle d'Elsa e venire a Ponte a Elsa e proseguire per Siena. Sono dieci chilometri di più soltanto. Ma le operazioni del regresso dannosissime al movimento commerciale, in tempi ordinari, sono esiziali in tempo di guerra.

Io non ho studiato di cose militari, ma l'ho sen-

tito dire insistentemente da tutti i militari con i quali ho avuto occasione di parlare in proposito. Ecco perchè si costruirono la Sarzana-Santo Stefano, la Borgo San Donnino-Fornovo e la brevissima Borgo Panicale-Lavino, che non è percorsa dai treni ordinari. Ecco perchè la Commissione di finanze, adattandosi ad appoggiare la linea di Pontedera, suggerì questo brevissimo tronco, che può ridursi anche a meno di quattro chilometri, poichè sebbene da S. Miniato e Ponte a Elsa la distanza sia un po' maggiore, per un buon tratto da S. Miniato a S. Genesio del Buon Riposo, si andrebbe lungo la linea attuale, sulla quale non si dovrebbe che raddoppiare il binario.

Noi avremmo preferito, già lo abbiamo detto, la linea diretta da Lucca a Ponte a Elsa per Altopascio e Fucecchio; ne abbiamo dette, nella relazione, il meglio che si è potuto, le ragioni. È una linea che non ha soltanto una grande importanza storica, ma che, soprattutto, presenta il vantaggio di una grande brevità di percorso in confronto di ogni altra. Però l'on. ministro dei lavori pubblici ci espose le ragioni della sua scelta, e sono tali che non ci lasciarono alcun dubbio in proposito. Da un lato le provincie di Lucca e di Pisa hanno chiesto la linea di Pontedera, e il ministro l'ha concessa; dall'altro, la provincia di Siena e i comuni di Val d'Arno e di Val d'Elsa, interessati all'altra linea, nulla hanno chiesto, e il ministro nulla ha potuto concedere. Dacchè si doveva pur fare una linea, lodo il ministro di aver concessa l'unica che gli è stata richiesta.

E siamo alla Aulla-Lucca. Il ministro ci ha detto, ed io l'ho notato con grande compiacenza: « non cederò in modo alcuno a domande eccessive » di imprenditori che volessero togliere alla linea quel carattere che essa ha di linea di grande transito, e soprattutto di linea militare. Ringrazio il ministro della sua dichiarazione e ne prendo atto.

Ma di più lo ringrazio di un'altra dichiarazione. Egli ha detto che quando gli venisse chiesta la Genova-Spezia « nè un rifiuto, nè un rinvio, nè un ritardo » egli opporrebbe. Mi auguro che gli sia chiesta al più presto possibile.

La linea da Genova alla Spezia ha una importanza massima nella nostra difesa nazionale. Dopo quanto hanno detto tre illustri uomini,

che hanno dedicato tutta la loro vita agli studi della difesa della patria, il generale Pedotti, il generale Cerruti, il generale Goiran, mi vergognerei di aggiungere, io incompetente, una sola parola. Però, come italiano, sento il desiderio vivissimo che ci si assicuri da quel lato dall'offesa del mare. Proprio in questi anni dei grandi ardimenti abbiamo il dovere di difendere le nostre coste dai pericoli che ci possono venire da qualunque lato. La nuova linea sarà chiesta, io spero, e dalle vigili autorità militari, e da qualche avveduta impresa industriale; e non mi dorrò se la costruiranno i privati, anziché lo Stato; forse sarà iniziata e terminata più presto.

Solo pregherei l'onor. ministro che, se davvero gli è chiesta in concessione, non si trincerò dietro la pregiudiziale della linea concorrente, come purtroppo ho sentito accennare qualche volta da lui stesso e da altri, qui e nell'altro ramo del Parlamento. È vero che la Genova-Spezia interna è una concorrente della attuale Genova-Spezia sul litorale; ma, vivadidio, è tale e tanto il movimento commerciale e industriale in quel fortunato tratto d'Italia, che non due linee vi potrebbero vivere, ma quattro, e si guadagnerebbe con tutte tanto da poter dare un larghissimo compenso agli azionisti che volessero costruirle. Però la Commissione di finanze raccomanda vivamente all'on. ministro che, nel fare la concessione, per ciò che riguarda il riscatto, non si attenga ai lunghi termini del trentennio, indicati dall'art. 284 della legge dei lavori pubblici, 20 marzo 1865.

La legge Balenano del 1902 ha dato, per molte linee nuove, un termine molto più breve; secondo quella provvida legge, dopo due anni di esercizio, il Governo ha il diritto del riscatto. Per queste linee di grandissima importanza militare, io credo che il diritto di riscatto dopo soli due anni sia assolutamente necessario, seppure non è più conveniente riservarsi il diritto del riscatto immediato, appena terminata la linea.

La Genova-Spezia per le vallate interne è stata già studiata da diversi comitati genovesi; da uno, fra gli altri, egregiamente presieduto dal nostro collega onor. generale Cerruti. Io ebbi da quel comitato una copia del progetto che ho poi depositato qui alla biblioteca del Senato; so che al Ministero dei lavori pubblici

ne fu mandata altra copia e sarà indubbiamente conservata in quegli archivi. Il progetto studiato di nuovo con ogni cura, nel 1906, dall'ing. Carlo Nayone, che ben si può dire il geniale ideatore, il padre di tutti i progetti delle linee costrutte in questi ultimi anni in Liguria, segna solo 88 chilometri da Genova a S. Stefano di Magra; altri sette chilometri da S. Stefano di Magra a Sarzana sono già costruiti; un'altra breve diramazione andrebbe direttamente dalla Val di Vara alla Spezia. Questa linea misurerebbe adunque, in tutto, 95 chilometri da Genova, stazione orientale, a Sarzana; attualmente, fra le stesse stazioni estreme, se ne hanno 103: sarebbe dunque più breve.

Forse si potrebbe dire che sarà più breve, soltanto se si considera la distanza reale, ma che la lunghezza virtuale dovrebbe considerarsi un po' maggiore; però fra Genova e Spezia abbiamo le belle ed ampie valli, che ha ricordato or ora l'on. generale Pedotti, abbastanza facili e piane per accogliere una linea a lunghe gallerie senza obbligarla a vincere eccessivi dislivelli. Quindi la lunghezza virtuale non resterebbe sensibilmente differente dalla lunghezza reale. Il generale Pedotti ha accennato alla valle di Fontana Bona: è davvero una bellissima valle, tanto che colpì perfino la fantasia di Dante; il quale, pur dipingendo a foschi colori le vie deserte e romite del litorale « fra Lerici e Turbia », ricorda però come, verso l'interno della Liguria,

Intra Siestri e Chiaveri si adima  
Una fiumana bella...

La « fiumana bella », eternata nei versi di Dante, attende ora nuovo vanto, nuove attrattive dalla progettata ferrovia, che porterebbe viaggiatori e merci da Genova a Spezia, sopra una linea a doppio binario, in tempo minore di quello che non ci s'impieghi ora, sopra una linea ad un solo binario, tutta su ponti e gallerie.

Questa linea sul litorale costituisce un pericolo gravissimo e continuo per la nostra difesa, ma è un pericolo anche pel nostro commercio. Io che vivo nella valle del Po, ho visto, quasi ogni anno; per mesi interi, sospeso il movimento lungo il litorale, perchè una mareggiata aveva travolto qualche tratto della linea Ge-

nova-Spezia; allora, da Alessandria fino a Piacenza, a Parma, a Bologna, è tale un ingombro che è un vero miracolo se, con tutta la cura dei capi-stazione, non succede qualche enorme disastro. Guai se ci capitasse un simile caso in tempo di guerra! Ma allora, pur troppo, per interrompere la linea lungo il litorale non vi sarà bisogno di mareggiate!

Tutte le potenze che hanno linee lungo il mare hanno costrutte altre linee interne perchè in caso di guerra siano al sicuro le comunicazioni fra l'una e l'altra parte dello Stato. Non parlo soltanto della Francia, dell'Inghilterra, della Germania e delle altre nazioni, grandi, ricche e civili, ma persino la Turchia, che pur non aveva, come noi, da Genova a Riomaggiore, 80 chilometri di ferrovia litoranea da difendere, ma aveva soltanto, nella lunghissima linea da Salonico a Costantinopoli, un breve tratto di poco più di cinque chilometri presso Dedeagatch, che rimaneva indifeso sul mare, persino la Turchia povera, la Turchia barbara, ha capito che con quella sola linea non si sarebbe potuta difendere contro un'altra nazione potente di navi e di artiglierie; e, con dispendio gravissimo, ha già costruito in pochi anni, da Badoma a Feredjik, una ferrovia completamente nuova; e non già lungo « una fiumana bella » come le nostre di Liguria, ma in mezzo alle roccie del Rodope; quelle aspre e paurose *Rhodopeiae arces*, che noi abbiamo imparato ad ammirare, come magnifico paesaggio incantevole per orrida bellezza, nei canti dei Greci e dei Romani, ma che sono pur sempre considerate come la regione più impervia di tutto l'Oriente. La Turchia, in mezzo a quelle orride roccie, ha saputo costruire le sue linee interne: mi auguro che, in questa urgente opera di difesa nazionale, l'Italia non sia da meno della Turchia. (*Approvazioni vivissime. Applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Nella seduta di domani intraprenderemo la discussione dei capitoli.

#### Presentazione di relazione.

MAZZONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZONI. A nome dell'Ufficio centrale, ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul

seguinte disegno di legge: « Modificazioni alla legge 20 giugno 1909, n. 364, per le antichità e belle arti ».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. senatore Mazzoni della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

#### Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 21 settembre 1910, n. 644, che introduce modificazioni al regime fiscale degli spiriti:

Senatori votanti . . . . .	95
Favorevoli . . . . .	87
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 27 novembre 1910, n. 824, che ha recato modificazioni al testo unico delle leggi sulla tassa interna di fabbricazione degli spiriti e alla tariffa generale dei dazi doganali:

Senatori votanti . . . . .	95
Favorevoli . . . . .	85
Contrari . . . . .	10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 30 novembre 1911, n. 1259, che istituisce una imposta di produzione sull'alcool metilico e su ogni altro alcool diverso dall'etilico, raffinati in guisa da poter essere impiegati nella preparazione delle bevande:

Senatori votanti . . . . .	95
Favorevoli . . . . .	88
Contrari . . . . .	7

Il Senato approva.

Provvedimenti per agevolare la esecuzione di opere di bonifica di 1<sup>a</sup> categoria:

Senatori votanti . . . . .	95
Favorevoli . . . . .	86
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

Maggiori spese per sussidi ai nuovi servizi pubblici di navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago d'Orta:

Senatori votanti . . . . .	95
Favorevoli . . . . .	87
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-13 (N. 740 - *Seguito*);

Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1912-13 (N. 796);

Maggiori assegnazioni nella parte straordinaria del bilancio della guerra (N. 832);

Provvedimenti per la manutenzione e conservazione del palazzo di Giustizia in Roma (N. 814);

Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dal Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1912-13 (N. 828);

Anticipazione da parte della Cassa depositi e prestiti di lire 400,000 alla Concessione italiana in Tien Tsin (N. 824);

Costruzione della residenza del Regio console a Porto Said e pagamento del residuo debito relativo alla costruzione della cancelleria consolare nella stessa città (N. 833);

Convalidazione del R. decreto 13 luglio 1911, n. 709, che ha dato esecuzione all'accordo provvisorio di commercio, dogana e navigazione del 12 luglio 1911, tra l'Italia e il Giappone (N. 823);

Sulla facoltà di concedere al Governo del Re di provvedere con decreto reale alla determinazione del numero degli insegnanti straordinari ed ordinari delle scuole medie governative (N. 820);

Assegnazione di fondi straordinari per gli scavi di Ostia e per il restauro dei monumenti di Aosta, del palazzo Ducale di Mantova e del Duomo di Como (N. 834);

Assegnazione straordinaria di lire 25,000 al bilancio del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-12, in dipendenza delle spese incontrate per la partecipazione della Regia marina all'Esposizione internazionale di Torino 1911 (N. 816);

Circolazione degli automobili (N. 739);

Aggregazione del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro ed all'agenzia delle imposte di Bojano (N. 598);

Aggregazione del comune di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano (N. 605);

Infortuni degli operai sul lavoro nell'agricoltura (N. 386);

Modificazioni alla legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento nel Regio esercito (N. 530);

Ammissione ed avanzamento degli ufficiali della marina militare (N. 634);

Contributo dello Stato alla previdenza contro la disoccupazione involontaria (N. 370).

La seduta è sciolta (ore 17,35).

Licenziato per la stampa il 27 giugno 1912 (ore 12).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.