

XLVIII.

TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1902

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Sunto di petizioni ed elenco di omaggi — Svolgimento dell'interpellanza del senatore Odescalchi al ministro dell'istruzione pubblica sulla inettitudine degli architetti che hanno lasciato crollare il campanile di San Marco — Parla il senatore Odescalchi — Risposta del ministro dell'istruzione pubblica — Replica dell'interpellante — Seguito della discussione generale sul progetto di legge: « Concessione di strade ferrate complementari » (N. 138) — Parlano i senatori Massabò e Pelloux Luigi — Il seguito della discussione è rinviato alla tornata successiva.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

Sono presenti il presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri della pubblica istruzione, dei lavori pubblici, delle finanze, della guerra, di grazia, e giustizia e dei culti e della marina.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, il quale viene approvato.

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Di San Giuseppe, di dar lettura del sunto delle petizioni pervenute al Senato.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

« N. 84. — Ventisei commessi presso gli uscieri giudiziari degli uffici dipendenti dal distretto della Corte d'appello di Napoli, fanno istanza per alcune modificazioni al disegno di legge sugli « Uscieri giudiziari ».

« 85. — Il presidente del Sindacato subalpino di assicurazione mutua di Torino fa istanza al Senato perchè voglia presto approvare il disegno di legge sugli « Infortuni degli operai sul lavoro ».

« 86. — Il presidente della Deputazione provinciale di Cagliari, in nome di quel Consiglio fa voti al Senato perchè alla Sardegna sia concesso, come alle provincie meridionali del continente e alla Sicilia, il beneficio dell'esonerazione dal contributo per la costruzione delle « Ferrovie complementari ».

« 87. — Verri Giuseppe, ex-ricevitore del registro di Morgez, fa istanza al Senato perchè gli sia concessa una indennità per malattia contratta in servizio.

« 88. — Il Consiglio comunale di Lucca fa voti perchè i tronchi della ferrovia Lucca-Aulla-Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Mongone, siano immediatamente costruiti per conto diretto dello Stato al pari degli altri tre in esercizio.

« 89. — Il Consiglio comunale di Melfi fa voti perchè la linea ferroviaria Castel Vetrano-Porto Empedocle sia costruita a scartamento ordinario.

« 90. — Il Comitato promotore della ferrovia Modena-Lucca fa voti, perchè davanti la discussione del progetto di legge sulle ferrovie complementari sia approvato un emendamento

od ordine del giorno che assicuri l'attuazione della ferrovia Modena-Lucca».

Elenco di omaggi.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Di San Giuseppe di dar lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:

Fanno omaggio al Senato:

La signora Giovanna Vittori, di una sua monografia intitolata: *La Regina Elena*;

Il signor Sylva Viviani, di un suo opuscolo intitolato: *Le riforme militari tecniche*;

Il colonnello francese signor Albert Ara, di una sua memoria intitolata: *Le percement du mont Blanc*;

Il dottor A. Volante, di uno studio letterario intitolato: *L'era nuova virgiliana*;

Il presidente della Commissione centrale di beneficenza di Milano delle seguenti pubblicazioni:

1. *Bilancio consuntivo del fondo della beneficenza 1901*;

2. *Bilancio dell'Opera Pia di soccorso per i figli di lavoratori*;

3. *Bilancio della Fondazione Vittorio Emanuele II per incoraggiamento agli studi*;

Il signor avvocato Augusto Bergonzoli, di un suo *Studio sul progetto di sgravio sui consumi innanzi al Parlamento*;

I prefetti delle provincie di Novara, Grosseto, Sondrio, Livorno, Verona, Como, Ferrara, Calabria U. P. ed Umbria degli *Atti dei rispettivi Consigli provinciali dell'anno 1901*;

Il sindaco della città di Novara degli *Atti di quel Consiglio comunale dell'anno 1900*;

Il ministro dell'interno, delle seguenti pubblicazioni:

1. *La campagna antimalarica 1901 nella maremma grossetana*;

2. *Statistica delle carceri degli anni 1899 e 1900*;

3. *Atti del I Congresso italiano per la educazione fisica*;

L'onor. prof. Abignente di un libro contenente *I discorsi parlamentari e scritti politici e scientifici di Filippo Abignente*;

L'Ufficio del R. Ispettorato delle Strade ferrate italiane, della *Raccolta dei documenti ufficiali relativi al trasforo del Sempione*;

Il presidente della R. Deputazione di Storia patria, delle seguenti pubblicazioni:

1. *Miscellanea di Storia italiana*;

2. *Biblioteca storica italiana*;

Il presidente della Reale Accademia della Crusca, del *Vol. IV, fasc. II, del Vocabolario*;

Il presidente del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del S. Gottardo, del *Resoconto della gestione 1901* della ferrovia stessa;

I rettori delle RR. Università di Genova ed Urbino, dell'*Annuario scolastico 1901-902*;

Il ministro di agricoltura, industria e commercio, delle seguenti pubblicazioni:

1. *Annali dell'industria e commercio 1902*;

2. *Elenco degli espositori italiani premiati all'Esposizione universale di Parigi 1900*;

3. *Annali del credito della previdenza 1902*;

4. *Bollettino ufficiale della Società per azioni* (anno XX), fasc. XIX e XX;

5. *Bollettino ufficiale delle Casse di risparmio ordinarie*, situazione al 31 dicembre 1901;

Il ministro delle poste e telegrafi, della *Carta delle comunicazioni postali del Regno nel 1901*;

Il ministro degli affari esteri, del *Bollettino n. 8, della Emigrazione 1902*;

Il ministro delle finanze, del *Massimario della Commissione censuaria centrale* (volume I, fasc. I);

Il presidente della Camera dei senatori della Repubblica dell'Uruguay del tomo 75° del *Diario delle Sessioni della stessa Camera*;

Il senatore Papadopoli, di un opuscolo intitolato: *Niccolò Tron e le sue monete (1471-1473)*;

Il presidente della Croce Rossa Italiana, del *Boll. n. 17* delle sue pubblicazioni e del *Resoconto della gestione 1901*;

Il presidente della Regia Accademia Peloritana, degli *Atti della stessa Regia Accademia (1901-902)*;

Il direttore del Regio Ufficio geologico di Roma, delle *Memorie descrittive della carta geologica d'Italia* (vol. XI);

Il presidente della Regia Accademia delle scienze di Torino, degli *Atti della stessa Regia Accademia* (vol. XXXVII);

Il sindaco di Palermo, del *Censimento della popolazione della città di Palermo nel 1901*;

Il presidente della Società reale di Napoli,

del *Rendiconto delle tornate e dei lavori di quell'Istituto dal gennaio all'aprile 1902*;

Il professor Vincenzo Pagano, del vol. II, disp. 12ª, degli *Studi sulla Calabria*;

Il senatore Di Prampero delle seguenti pubblicazioni:

Patria ed Umanità, del rev. arciprete Vittorio Guadagni;

I risultati della Conferenza dell'Aia, del barone Melvyl de Lindeu;

Almanacco illustrato per tutti del 1901, intitolato *Leggetemi*.

Svolgimento dell'interpellanza del senatore Odescalchi al ministro della pubblica istruzione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Interpellanza del senatore Odescalchi al ministro della pubblica istruzione sulla inettitudine degli architetti che hanno lasciato crollare il campanile di San Marco ».

Ha facoltà di parlare il senatore Odescalchi per svolgere l'interpellanza.

ODESCALCHI. Onorevoli colleghi! In questa estate impressionato dall'improvvisa notizia della caduta del campanile di Venezia mandai un telegramma alla Presidenza del Senato chiedendo di presentare un'interpellanza sul fatto medesimo. Sotto quella dolorosa impressione, lo mandai in termini alquanto vibranti, ed ora a mente calma, dopo qualche mese di riflessione, e giunto il momento di svolgere quella interpellanza, francamente vi confesso che non saprei che cosa dire.

Per parlare efficacemente bisogna aver di mira uno scopo qualunque; bisogna avere la speranza di giovare a qualche cosa; ma pur troppo le mie parole, onorevoli colleghi, non faranno certamente risorgere il campanile e potranno esse valere ad apportare qualche miglioramento nella tutela del glorioso retaggio di monumenti tramandatoci dagli avi? Ne dubito assai onde è che parlo sfiduciato. Ma veniamo al fatto in se stesso. È egli mai credibile che un monumento di tale importanza per i suoi ricordi storici e che con la sua caduta portò dei danni gravi e ne poteva portare dei maggiori se avesse preso un'altra direzione nella caduta, è egli mai credibile, ripeto, che esso sia crollato, senza che il disastro si sia potuto impedire menomamente, senza che nep-

pure si sia previsto? Ma come mai crollano improvvisamente i monumenti? Se il Colosseo non è crollato, è perchè, a suo tempo, i Papi hanno fatto quelle opere di restauro e di consolidamento che hanno giovato a farlo restare in piedi. Io che rappresento un nulla in confronto ad interessi così gravi, possiedo pur qualche casa, e ne possiedo qualcuna antica d'importanza artistica, ebbene, in qualche stabile non di rado appaiono dei danni; gli architetti me ne avvisano, vado a vedere i guasti avvenuti o che stanno per avvenire e in tempo provvedo con opere di sottofondazione o con catene o con altri di quei numerosi mezzi che sono in tali casi consigliati dall'arte e così la casa rimane in piedi. Io ritengo adunque che una casa o un monumento non dovrebbe giammai crollare se sulla sua stabilità fosse esercitata la dovuta vigilanza.

L'onor. ministro diceva ieri di avere un rapporto nel quale è descritto come sia avvenuto il doloroso fatto. Da lui potremo perciò sentire cose interessantissime. Io non so che quello che hanno detto i giornali, ma conosco le voci che sono passate di bocca in bocca dopo il sinistro. È stato detto che delle Commissioni governative sin alla vigilia del crollo, avevano asserito che non vi era pericolo alcuno; è stato detto che molti anni sono non un capo-maestro muratore, non un architetto governativo, ma un semplice mastro muratore come lo chiamiamo noi, avesse preconizzato un imminente pericolo avvisandone le autorità e questo capo-mastro fu mandato in Sardegna e probabilmente quel povero uomo avrà spezzata la sua carriera mentre gli ingegneri e gli architetti verranno decorati. Se le mie parole non valgono a nulla per il passato, potrebbero forse valere a limitare i danni futuri o procurarci una migliore organizzazione, per l'avvenire, dell'ordigno burocratico che ha la custodia di opere così importanti; potrebbero forse giovare a che la trasandata custodia tenuta fin qui, diventi più solerte in futuro, ma francamente non lo credo. Il male è talmente inveterato che temo, pur troppo, non vi sia forza umana atta e potente a guarirlo.

Signori, per proseguire a dire cose inutili, dirò che noi siamo sotto un Governo costituzionale e parlamentare come tutti i paesi d'Europa fuor che la Germania e la Russia.

Non so quale delle due forme di Governo sia migliore. È indubitato però che sotto il regime costituzionale e parlamentare è assolutamente impossibile la tecnicità dei ministri. Evidentemente quando si forma un Ministero il primo dovere di chi è chiamato a comporlo è di crearlo vitale. Bisogna formarlo di una tinta politica di persone che abbiano influenza su vari gruppi parlamentari onde possa avere durata, e se ciò non si facesse sarebbe cosa vana.

In conseguenza i ministri sono scelti, non per i loro studi speciali, nè per la loro tecnicità meno quelli della marina e della guerra, ma con tutt'altri criteri politici. Qual'è la conseguenza di questo stato di cose?

Non è mia intenzione, onorevole ministro, di dire a lei cose men che cortesi; ella certamente è un eletto ingegno, è un uomo di vasta coltura, e persona che ha reso dei segnalati servizi al posto che occupa, però a lei è affidata anche la direzione delle belle arti. Nè ciò che dico si riferisce a lei solo, poichè tutti i suoi predecessori, come anche lei, non sono stati nè pittori, nè scultori, nè architetti, nè ingegneri, nè archeologi e forse non lo saranno neppure i suoi successori. Con questo io non intendo criticare uno stato di cose che non si può mutare. Che cosa però da ciò è derivato? È derivato che sotto il suo Ministero come sotto quello degli altri è cresciuta, si è ingrandita, è diventata potente, si è abbarbicata la burocrazia e così si è sviluppata la direzione delle belle arti.

Nei secoli trascorsi ai tempi del Rinascimento vi era una specie di direzione generale di belle arti, una specie di tutela sulle antichità. Sotto Leone X questo posto fu occupato da Giuliano da San Gallo, dal Bramante, da Michelangelo, da Raffaello che ci ha pure lasciato delle opere di archeologia importantissime. Ed ora da noi si arriva alla direzione generale delle belle arti per anzianità burocratica, e ciò mi rammenta il fatto che ho inteso raccontare all'epoca della mia gioventù. Alla morte di Cavour, mentre era riempito di cordoglio il Piemonte e l'Italia intera, raccontano che vi fosse un caporale, di quelli all'antica, che si meravigliava di tutto questo e diceva: « Ma perchè tanta tristezza? Si promuove il più anziano. Così si è sempre fatto per ogni ufficio dal culmine fino al fondo ». Questo elemento promosso per anzianità, unito allo spirito burocratico di cui ogni nostro ufficio

è imbevuto, ha portato per effetto di tassare perfino l'aria che si respira. Quale è stato il risultato di tutto ciò? Tutti quei benefici che si hanno dal vedere le cose di arte sono ristretti a piccolissimo numero di persone che ne possono godere, e forse questa è una delle cagioni della decadenza dell'arte attuale. Per le somme percepite da questo feroce modo di tassazione sono cresciuti oltre misura i protocolli, le circolari, le missioni, e queste missioni si fanno in modo che non lieve spese importano, e si hanno elaborati rapporti nei quali si cerca di non urtare il Ministero e la Direzione generale, di accennare solo lievemente agli inconvenienti, e così si spendono denari e si hanno delle belle parole invece di opportuni restauri. Citerò un esempio all'onorevole ministro che egli ricorderà, ne son certo.

Quello degli affreschi di Bosco Reale. Vi furono tre Commissioni, fuvvi una bellissima relazione del Bernabei, per la quale si spese abbastanza denaro, e le pitture andranno vendute all'estero e noi ne conserveremo forse per memoria una minima parte.

Signori, questo è l'andamento abituale della Direzione delle Belle Arti; ma veniamo alla conservazione dei monumenti. Ai tempi di Baccharini si adottò, io credo, una misura, un provvedimento che affidava questo servizio al Genio civile. Da allora avvenne il grande massacro dei monumenti italiani e le gesta superarono ciò che fecero i barbari. Per avere una idea delle opere belle di questo corpo burocratico non vi serve andare lontano; guardate solo ai lavori del Tevere presso l'isola Tiberina; una parte delle mura sono crollate, ed ora per l'isola Tiberina dopo il disastro si stanno spendendo migliaia e migliaia di lire per scavare un canale che si riempie di melma ogni volta che cresce il fiume. Ma ciò non basta, andate a vedere che cosa è accaduto pel porto di Civitavecchia. Essendo stato lungamente deputato di quel collegio ho veduto svolgersi le gesta gloriose della burocrazia, e intorno a tale argomento so qualcosa.

Si dovettero dapprima pagare 700,000 lire per sciogliere il contratto con la prima impresa perchè si era sbagliata la profondità e si era indicato come obbligatorio l'impiego del materiale di una cava dove non ci erano mai state pietre; e poi si è fatto procedere il lavoro so-

lertemente fino a che lo scorso anno si sono visti distruggere tutti i milioni spesi da un fortunale, sempre a cagione della deficienza di coloro ai quali quest'opera rilevante era stata affidata.

Ma, o signori, è egli possibile porre rimedio a questo stato di cose? Io non lo credo, ed è perciò che ho cominciato col dire che non potevo fare altro che pronunziare parole inutili. Mi permettano un ricordo storico. L'anno passato sono stato a Costantinopoli, e vi ho veduta la scena d'un evento svoltosi per cose d'importanza ben più grandi ma che pure potrebbe servire d'esempio pel fatto nostro. Vi era in principio del secolo scorso un corpo di milizie che era diventato padrone dello Stato, come in Italia la burocrazia, con quei brillanti effetti che ho constatati, è divenuta padrona delle belle arti; era questo il corpo dei giannizzeri. Però nel mondo musulmano sorse un grande riformatore, il sultano Mahmud, il quale riuni i giannizzeri sulla piazza dell'At Meidan, l'antico circo degli Imperatori bizantini (dove è la colonna serpentina di Delfo), poi diventato campo di manovre dopo la conquista musulmana, vi riuni questo corpo indisciplinato e, avendo organizzato delle forze regolari, lo accerchiò con queste e lo distrusse. E si fanno ancora vedere ai viaggiatori i due enormi platani ove furono impiccati i fuggiaschi giannizzeri. Ecco la procedura radicale con la quale distrussero quel gran male che affliggeva l'Oriente.

Ma all'onor. ministro che pur viene da quella gloriosa isola italiana che ha ricordi saraceni, che ha ricordi dell'Oriente, e dove la generazione attuale è un misto del gentilissimo sangue arabo, greco e latino, non posso tuttavia chiedere che verso la Direzione generale di Belle Arti debba usare quei modi che furono adoperati dal sultano Mahmud, però posso assicurarla che se questa Direzione generale non viene riformata, *ab imis fundamentis*, non si otterrà mai nulla. Ho fatto non è molto un giro nell'Umbria ed ho visto pitture che vanno sparendo per l'umidità. Ho veduto inoltre restauri abominevoli e tutto ciò trascurato da chi avrebbe la nobile missione di conservare queste gloriose memorie.

Ella, signor ministro, ha fatte molte buone cose nel suo Ministero, però il caso ne ha aggiunto una spiacevole ed è precisamente quella di cui ho parlato. La memoria dei mortali

pur troppo è labile, ora, è dubbio che i posteri serberanno il ricordo di tutto il bene che Ella ha fatto; ed invece sarà sempre detto che il campanile di San Marco cadde mentre Ella ne era supremo custode, e ciò lo deve ad una burocrazia divenuta troppo potente. Credo di essermi spiegato abbastanza, credo che senza un rimedio radicale, senza mettere uomini competenti al posto ora occupato da vanagloriose e presunziose nullità non si conchiuderà assolutamente nulla. Però sono persuaso che più avverranno disgrazie e più le promozioni avranno il loro corso consueto.

Con tal convinzione non avevo ragione di parlare, mi scusi il Senato; ma non potevo esermene dopo aver presentato l'interpellanza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro della pubblica istruzione.

NASI, *ministro della pubblica istruzione*. Non mi dorrò certamente delle parole vibrato, come le qualificò lo stesso senatore Odescalchi, colle quali venne presentata la sua interpellanza, effetto della commozione del momento, che era commozione generale del paese. Devo compiacermi invece che egli l'abbia mantenuta e svolta, interrompendo per poco il dibattito per le ferrovie, quasi monito opportuno che anche le discussioni per l'arte rappresentano un grande interesse, che sotto un certo aspetto è anche di carattere economico. Di questa verità noi ci accorgiamo secondo le occasioni, talvolta nella gioia, talvolta nel dolore, come nel caso al quale si riferisce l'interpellanza. È veramente notevole il plebiscito di simpatia e solidarietà che ci venne da ogni parte del mondo civile in quella circostanza, e se la sventura provò appunto questi sentimenti degli stranieri, provò altresì a tutti noi, che lo spirito veneziano rimane intatto con tutte le sue forze, con tutte le sue nobili aspirazioni.

L'onor. Odescalchi non ha creduto fermarsi sull'argomento principale. La sua interpellanza ha portato la questione sul terreno dei rimedi. Se ho a dolermi di una cosa è ch'egli non abbia creduto di portare il contributo della sua autorità e tecnicità, al ministro, il quale se ne sarebbe giovato nell'opera di riparazione, che egli invoca. Ma poichè della disgrazia avvenuta a Venezia si deve discutere, credo dover mio dare, non solo le spiegazioni desiderate dal senatore Odescalchi, ma tutte le notizie che si

riferiscono alla ricerca della responsabilità, ed esporre anche l'opera che il Governo ha avuto occasione di spiegare in quella dolorosa circostanza.

Io non dimenticherò mai l'impressione di meraviglia e di sbigottimento provata la sera in cui mi pervenne il telegramma del prefetto di Venezia segnalando, allora, il pericolo imminente. Pareva a tutti cosa impossibile che quella torre crollasse. Non ebbi tempo neppure di provvedere che sopraggiunse la notizia della catastrofe. Come è noto, subito chiamai le persone che mi parevano qui a Roma indicate per accompagnarmi, e mi recai a Venezia. Il pensiero mio s'incrociava con quello del presidente del Consiglio, che, assente, mi esprimeva il desiderio di mettere a disposizione di Venezia tutti i mezzi possibili.

La Commissione d'inchiesta si componeva di tre persone di autorità indiscussa: due professori della scuola di applicazione in Roma, l'ingegnere Calderini, il professore Ceradini, insegnante di costruzioni, e un ispettore superiore dei lavori pubblici, indicati dal collega Balenzano.

Quando fummo sulla piazza di Venezia, e la folla ci seguiva preoccupata e curiosa, una voce sorse che mi rimarrà sempre nella memoria, e diceva: viva Vendrasco! Vendrasco era appunto quel funzionario umile, che è stato ricordato dall'onorevole Odescalchi, quel funzionario che parecchi anni prima aveva presagito la sventura, e non fu creduto. Non ricorderò ora i particolari: certo è che nella generale commozione del paese, mentre le autorità locali davano prova di grande abnegazione ed i Consigli d'amministrazione, comunali e provinciali, si riunivano per prendere deliberazioni patriottiche, pareva strano che i funzionari preposti alla tutela di quei monumenti, fossero lì insieme a noi, quasi a farsi cooperatori e consiglieri di ciò che convenisse fare.

Il sentimento pubblico che li condannava non poteva sfuggire alla mia attenzione. Una grande responsabilità incombeva su loro. L'onorevole Odescalchi, ha voluto anche considerare la caduta del campanile quasi come una disgrazia particolare del ministro. Se ciò fosse vero, me ne dovrei meravigliare più della caduta del campanile stesso.

Era necessario procedere con molta cautela,

tanto più che si era in un periodo elettorale ed occorreva che l'opera del Governo non solo fosse, ma anche apparisse perfettamente serena e giusta. Invitai la Commissione di inchiesta a darmi un parere preliminare sulla questione della responsabilità formulando per iscritto alcuni quesiti.

La Commissione, pur facendo dovute riserve intorno al giudizio definitivo, disse abbastanza per far comprendere, come del resto era sentimento universale, che gli uffici locali non erano senza colpa. Se fossero mancate altre prove, era sufficiente questa: che avendo la Commissione d'inchiesta richiesto documenti e disegni relativi alla storia del monumento, si senti dire che non esisteva niente! L'ufficio regionale avrebbe dovuto possederne, e più di esso la fabbrica di S. Marco.

Dopo aver sentito la voce di tutti i competenti ed altresì di quanti potevano rappresentare l'opinione pubblica in Venezia, non esitai a sospendere dalle funzioni il direttore dell'ufficio regionale.

Il prefetto, contemporaneamente, emise un altro decreto, per ragioni di sua competenza, col quale sciolse la fabbrica di San Marco, il cui rappresentante tecnico, molto rinomato e provetto, l'ingegnere Saccardo, si era occupato molte volte sia della Chiesa che della Torre. Io credetti di fare opera buona, e l'esperienza mi ha dato ragione, col chiamare alla direzione dei lavori un chiarissimo scienziato, l'ingegnere Boni, veneto, e dei monumenti di Venezia peritissimo anche per esperienza diretta, poichè più anni visse in mezzo a quei monumenti a servizio dello Stato.

La mia azione dovette però arrestarsi in attesa del verdetto della Commissione d'inchiesta.

Reclamava questa lo sgombrò sollecito delle macerie con le maggiori cautele. Quando il tronco residuale della torre poté vedersi la Commissione ebbe subito la prova che il crollo non era affatto avvenuto per alcun cedimento di fondamenta. Anzi si deve ormai ritenere, come tutti quanti gli storici hanno tramandato, che esse furono opera insigne ed importante forse più della torre, la cui importanza era meglio storica che artistica.

Ne sono mancate opinioni di tecnici che quella torre ritengono contraria all'armonia meravigliosa delle linee della piazza di San Marco, e

se non mi sbaglio, tale concetto ancora si fa strada.

La Commissione d'inchiesta mi ha presentata la sua relazione proprio nel giorno stesso che qui al Senato veniva letta l'interpellanza dell'onor. Odescalchi. Certamente dovrà essere pubblicata e potrà da tutti esser letta nel suo testo preciso. A me basta riferirne alcuni passi, per rispondere all'onorevole Odescalchi e per dare le opportune notizie al Senato.

La Commissione d'inchiesta, dopo di aver assecondato che la caduta del campanile non dipese affatto da nessun movimento delle fondazioni, passa alla ricerca delle responsabilità, e vi giunge attraverso lo studio delle vicende che subì la costruzione della torre.

Come il Senato sa, la torre fu modificata, accresciuta, qualche volta in parte demolita, poi riedificata, finchè Venezia, nel periodo del maggiore suo splendore, affidò al genio del Sansovino alcune opere, tra cui la costruzione della Loggetta, miseramente travolta nella catastrofe, la quale fu, per fortuna, meno dannosa di quanto si poteva temere. Il Campanile, anzichè rovesciarsi, s'insaccò, si chiuse in sè stesso, schiacciando nel modo più lieve che poteva la loggetta, sì che i pezzi si sono riscontrati in parte intatti, e in parte da potersi rimettere insieme.

Io che fui sul posto vi assicuro che, ben a ragione, parve miracoloso a tutto il popolo, che i blocchi caduti da tanta altezza fossero andati a fermarsi davanti alle colonne di San Marco, e qualcuno tra esse, mentre sarebbe bastato l'urto di una per rovesciare una parte del tempio.

La torre, per le vicende successive della sua fabbricazione, fu eretta in questo modo: nella parte più antica le malte sfornite di sufficiente sabbia si sfarinavano e così per vetustà essa parte andava perdendo di consistenza, mentre doveva sostenere l'enorme peso delle altre. Aggiungasi che queste erano le più alte e altresì le più compatte e pesanti; poggiavano non sull'intera base della torre, ma sopra la parte interna del muro. La pressione fu poi resa più disuguale dai vari ritocchi che si erano successivamente operati in varie parti interne ed esterne della torre.

La torre si manteneva in piedi, dice la Commissione d'inchiesta, più per equilibri fortuiti che per vera legge di statica.

L'estetica del luogo, segue a dire la Commissione d'inchiesta, fece perdere di vista la statica del monumento. Tutte le opere successive erano piuttosto destinate a tormentare il monumento, anzichè ad accrescerne la forza. Bastava la più piccola novità per determinare la catastrofe, e così avvenne. Il giorno in cui l'ufficio regionale venne a toccare le lastre di marmo che rappresentavano lo sgocciolatoio della torre verso la loggetta e cercò di modificare questo pezzo della torre, sostituendovi altri materiali, la torre fu condannata. A tale improvvido lavoro era stato destinato l'ingegnere Rupolo, ritenuto a Venezia come il più capace, il più zelante e il più amoroso restauratore dei monumenti di S. Marco.

La Commissione ha parlato lungamente di ciò che si sarebbe dovuto fare e non si fece mai per la conservazione del monumento: l'ultimo lavoro non fu che la causa occasionale. O Rupolo o un altro, appena si fosse toccata una parte della torre, si sarebbe determinata la catastrofe.

Era così universale la credenza nell'impossibilità che la torre crollasse, che fino alla vigilia della caduta nessuno ci credeva. Io posso far testimonianza che questo sentimento era universale. Se si leggono i giornali della sera antecedente appare che l'allarme prefettizio fu giudicato un'esagerazione.

Si deve invece all'oculatezza ed all'intuito del prefetto, se non si ebbero vittime. Egli aveva proibito il suono delle campane, il suono della musica in piazza, e dispose subito per provvedimenti d'urgenza.

La persuasione che il campanile fosse incrollabile, non solo era popolare, ma anche di quei tecnici valorosi, ai quali l'onor. Odescalchi vorrebbe affidate le sorti dei monumenti. Difatti, la Commissione cita due date sulle quali io desidero fermare l'attenzione del Senato. Mentre la torre si reggeva per mera combinazione, da uno degli uffici preposti alla conservazione dei monumenti del luogo veniva fatta la proposta di un ascensore idraulico nell'interno del monumento.

In una seduta del giorno 19 gennaio 1899, la Commissione di vigilanza si adunò; erano presenti il comm. Barozzi, l'ing. Pietro Saccardo, il prof. Manfredo Manfredi, dell'Accademia di Belle Arti di Venezia, il comm. Emilio Pelle-

sinà, ed il comm. Antonio Del Zotto, valente scultore: un ricorso trasmesso dal Ministero dell'istruzione accusava l'ufficio della fabbrica di San Marco d'aver compromessa la solidità del campanile con tagli fatti a comodo dell'abitazione del custode.

L'ing. Saccardo rispose che le fenditure erano inconcludenti e che, d'altra parte, mentre la Commissione non vi annetteva importanza alcuna, ne spiegava in pari tempo l'origine dovuta a squilibrio interno a cui fu rimediato 17 anni or sono. La Commissione ad unanimità espresse lo stesso avviso.

Ad accrescere il profondo convincimento che il crollo non dovesse avvenire, si aggiunse un altro parere di tecnici illustri e in numero maggiore, e venuti appositamente a Venezia.

Di essi erano il Boito, presidente dell'Accademia di belle arti di Milano, il Trevisanato capo dell'Ufficio tecnico di Venezia, Giulio Sartorio ed il Carcano, pittori.

Il Saccardo volle dimostrare che essendo i mattoni ridotti a mal partito per cause atmosferiche dovevasi procedere a un lavoro di intonaco.

Questa idea venne combattuta dal Boito il quale desiderava giustamente conservare in ogni parte il carattere antico, ed il Saccardo rispondeva che i mattoni logori non portano pericolo alcuno per la statica.

Il suo pensiero è riassunto in queste parole: « Ritiene che danni manifestati in passato nel campanile dipendono da altre ragioni a cui fu posto riparo, anzi propone che vengano levate le accerchiature e gli arpioncini in ferro dove non siano necessari, desidera poi che i presenti manifestino il loro giudizio ». E il giudizio di tutti fu uniforme a quello del loro autorevolissimo presidente.

Ora, dice la Commissione d'inchiesta, dinanzi a questo sentimento di universale sicurezza, confortato dal parere dei tecnici del luogo e dal giudizio di uomini illustri e competenti che vennero da lontano a dar la loro sentenza sui pericoli della torre, i giudizi di responsabilità non possono essere rivolti verso il personale esecutore, senza qualche considerazione d'indulgenza.

Non mi fermo di più su questo argomento: esaminerò attentamente tutti gli atti che sono annessi alla relazione, e mi riservo di prendere

quei provvedimenti che saranno più giusti ed equi.

Ed ora mi conceda il Senato che passi all'altro argomento su cui l'onor. Odescalchi si è particolarmente fermato.

L'onor. Odescalchi si è lamentato che ai Ministeri sieno preposti uomini che non hanno la tecnica relativa ai rami di servizio, che devono governare e dirigere; ma egli stesso ha detto che il male non presenta modo di facile rimedio. Per ciò che riflette il Ministero della istruzione pubblica, mi permetta, onor. Odescalchi, di dirle, che esso non può occuparsi soltanto di belle arti, ma di tutta la coltura nazionale, delle scuole, a cominciare dalle infantili, per arrivare alle forme più nobili ed elevate della coltura. Potrà sorgere il giorno in cui lei, onorevole Odescalchi, come ministro della pubblica istruzione avrà più competenza di me a governare i monumenti, ma non farò torto a lei, dicendo che io più modesto cultore degli studi, possa avere maggiore competenza in tutti gli altri rami del servizio.

La questione è puramente astratta, ed io la lascio, tanto più che ella cortesemente ha soggiunto che non si riferiva a me, dandomi lode superiore al merito mio. Io però non posso lasciare passare senza osservazione l'argomento che ella fece seguire al primo, cioè che sia questa mancata tecnica dei supremi moderatori dell'amministrazione dell'istruzione pubblica e belle arti la causa dell'eccessiva invasione di un corpo pericoloso, penetrante e vessatore, quale sarebbe appunto la burocrazia, che avrebbe quasi spogliato il ministro della sua responsabilità, della sua azione direttiva, con una specie di sopraffazione non solo dannosa ma anche iniqua.

La burocrazia per quanto sia spesso sospettata di spirito gretto, di tendenze assorbenti, di formalismi, ad ogni modo è una grande necessità dello Stato, e il metter sul conto suo ogni male non è giusto. Creda, onor. Odescalchi, a me, che dell'alta burocrazia non sono ritenuto amico e protettore, la burocrazia contiene in sé i mali che sono propri di tutto l'ordinamento dello Stato, specie quello che viene dal difetto di mezzi di cui lo Stato stesso soffre le conseguenze.

Considerando bene le cose, la vera fonte dei mali è la insufficienza dei mezzi, che cagiona anche

mancanza del tecnicismo. Ma come, onor. Odescalchi, uomini di grande competenza possono venire al servizio dello Stato a governare i monumenti, quando i ruoli degli impiegati addetti a questo servizio assegnano a tali persone una scarsissima ricompensa? È una questione che tocca i monumenti come la magistratura.

Il mio collega di grazia e giustizia avrà, quanto prima, l'onore di presentare il progetto di legge che rappresenta l'esplicazione di un lungo lavoro sostenuto da lui in compagnia del presidente del Consiglio, per migliorare le condizioni della magistratura, migliorandone non solo il funzionamento di essa, ma anche la sorte dei magistrati.

Ora ella vorrebbe che il Ministero della pubblica istruzione chiamasse a sé tutti i competenti ed efficaci operatori della conservazione dei monumenti, quando è notorio, ed ella non può ignorarlo, che il Ministero non possiede se non mezzi direi quasi derisori, tantochè deve fare appello continuamente al buon volere degli innamorati dell'arte, per provvedere alla tutela dei monumenti!

Noi ci lagniamo spesso di non avere ancora quella fortuna che andiamo cercando nel desiderio infrenabile di ogni cosa bella che suscita la passione artistica; ma è pur vero che gli stranieri si meravigliano che noi, con così scarsi mezzi, siamo riusciti a ottenere così grandi risultati.

Tutti i giorni leggo che l'Amministrazione dei monumenti e delle belle arti dovrebbe fare molto di più. L'Amministrazione dei monumenti fa quello che può e se io dovessi ricordare ciò che si è potuto fare durante la mia gestione, mi parrebbe di essere autorizzato a dichiarare ingiusta ogni lagnanza.

Oltre alla legge per la tutela dei monumenti, furono approvate altre minori ma importanti leggi; e si contano a dozzine i provvedimenti amministrativi, che rappresentano un incremento continuo e notevolissimo nella nostra vita artistica.

Con ciò io non intendo sostenere che non ci sia più nulla da fare; ma i rimedi, onorevole Odescalchi, bisogna cercarli in una forma più pratica.

Il giorno in cui il Parlamento desse al Ministero della pubblica istruzione maggiori mezzi, ed altre necessità non incombessero così urgen-

temente sull'azione dello Stato, la questione sarebbe risolta. Il ruolo nuovo del personale dei monumenti, gallerie e musei è pronto; forse, moderando alcune domande ed esigenze, potrò ottenere di poterlo presentare presto all'approvazione del Parlamento, e potrò crescere il numero dei competenti chiamato a sovrintendere alla tutela dei monumenti.

Per Venezia il Governo si sente impegnato, non solo a dare un concorso finanziario per l'erezione della torre di San Marco, ma anche ad atto di singolare benevolenza per il restauro di tutti i monumenti della città. La disgrazia ha avuto la sua utilità, si sono fatti degli studi per provvedere al restauro dei monumenti di Venezia; e da un conto approssimativo risulta abbisognevole una spesa di 800 mila lire. Mi piace dichiarare che il Municipio di Venezia non si è fatto pregare pel suo concorso nella spesa. Il sindaco di Venezia, venuto a Roma pochi giorni or sono, mi diceva che si tiene sicuro che il Consiglio comunale nell'opera di restauro contribuirà per una somma di 300 mila lire, con le quali, unite ai fondi disponibili per le fabbriche di S. Marco, alla dotazione regionale, e a quella somma che lo Stato non mancherà di aggiungere, occorrendo, senza dubbio sarà raggiunto lo scopo.

Ma quando avremo provveduto ai restauri di San Marco e di Venezia, la questione rimane aperta dal punto di vista onde ha voluto considerarla l'onor. Odescalchi, perchè i monumenti di San Marco sono parte del grandissimo patrimonio nazionale, e disgraziatamente, per legge superiore alla nostra volontà, invecchiano tutti i monumenti italiani, e tutti contemporaneamente, ne è da meravigliarci che di qua e di là sorgano grida d'allarme, perchè rispondono a un fatto reale e inevitabile.

Lo Stato deve provvedere in tempo alla conservazione dei monumenti, per evitare una maggiore spesa nel giorno in cui la legge della vetustà comincerà a produrre i suoi più disastrosi effetti.

Certo è che per Venezia ci prepariamo ad un'opera veramente riparatrice e singolare, e con ciò avremo fatto opera conforme al sentimento universale, perchè la simpatia verso Venezia viene da ogni parte del mondo. Alle offerte degli stranieri noi abbiamo fatto l'acco-

glienza che meritavano, ringraziando ma non abbandonando l'opera nostra.

Per quanto riguarda il campanile, poichè questo è il tema dell'interpellanza, devo aggiungere che non si è potuto presentare alcun progetto, perchè ancora non si conosce esattamente quale possa essere la somma occorrente per ricostruirlo. La volontà pubblica si è manifestata, sia nell'ora dello sbigottimento, sia nell'ora più calma, che è la presente; ed è che la torre debba risorgere nella forma e nel luogo ove esisteva. Il voto di Venezia è prevalente. Il Governo quindi consente che questa volontà di Venezia, che ha per sé il maggior suffragio della pubblica opinione, abbia il suo pieno effetto.

Io ho incaricato persone esperte e zelanti di fare un preventivo della spesa: si dice che occoreranno dai 2 ai 3 milioni: la sottoscrizione pubblica è salita a oltre un milione e mezzo. La parte più importante del compito artistico è di ricostruire la loggetta del Sansovino.

La torre dovrà risorgere perchè Venezia, col consenso del mondo civile, così vuole. Questa torre era il simbolo della grandezza antica; tutti i comuni gloriosi del medio evo facevano, accanto al palazzo comunale, sorgere alte torri a simbolo della loro indipendenza. Venezia così vuole, non solo per onorare le sue tradizioni ma anche per tenere viva la sua fede; fede trasfusa e rinnovata nella vita italiana; fede che invita l'Italia a guardare il suo destino lungo il mare che la circonda, nello spirito di intraprese che ci può condurre lontano non più per i fini antichi della conquista, ma per le nuove gare del lavoro e della civiltà.

Questi sono i nostri voti (*Vive approvazioni*).

ODESCALCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ODESCALCHI. Mi scusi l'onor. ministro, se aggiungo pochissime parole per rettificare, alcune cose dette da lui non esattamente a mio parere.

Prima di tutto vorrei togliere qualunque sospetto che io abbia, come dissi da principio, detto cosa meno che rispettosa verso di lui.

In quanto alla tecnica mi pare d'averne spiegato abbastanza il senso. Ho anzi affermato che con la nostra costituzione ciò era indispensabile.

Ammettiamo anche che vi sia il Ministero

delle belle arti. L'onor. Zanardelli, presidente del Consiglio, forma un Ministero e se scegliesse per quel Ministero l'architetto Sacconi, che evidentemente in arte è una specialità, farebbe un Ministero che non durerebbe tre giorni; lo stesso avverrebbe se scegliesse me. Gli disorganizzarei il Ministero in 24 ore (*ilarità*); deve invece cercare di fare un Ministero solido e per ciò ha scelto lei. Ella però, onorevole ministro, non si lagni se ho fatto rimontare la responsabilità sino a Lei. Non poteva fare altrimenti, giacchè Ella ha una responsabilità storica.

Permetta pure, e non se ne avrà a male, se io la paragono ad un Re. Questo Re ha dei pessimi generali che perdono una battaglia. Ciò non pertanto la storia dirà, è stata perduta la tale battaglia regnante l'onor. Nasi (*si ride*). Or dunque si dirà governando la pubblica istruzione ed avendo l'onore della conservazione dei monumenti il ministro Nasi, è caduto il campanile di Venezia. È una disgrazia, ma è così.

Non torno su i particolari che furono già abbastanza illustrati.

Nel mio discorso dicevo della assoluta inutilità delle mie parole e la relazione che ha letto l'onor. ministro lo ha più che mai confermato. È stata nominata una Commissione di egregie persone, non voglio discuterne il merito, perchè parlo solo di principi, ma tutte più o meno legate al Ministero, aventi posizioni ufficiali. Questa Commissione si raduna a Venezia e fa una inchiesta di cui abbiamo udito i passi principali, ma questa inchiesta è simile a tutte le altre. Cioè essa deve cercare di non urtare il ministro e di non offendere i colleghi. Quale ne è il risultato? Che è caduto il campanile di Venezia senza colpa di nessuno.

Si divaga lungamente per spiegare che la costruzione del Rinascimento male s'innestava sulla costruzione anteriore, e ciò doveva necessariamente condurre alla rovina. Bella ragione! I monumenti non cascano senza una causa determinata. So che tutti quelli che aveano l'obbligo di avvisare non lo hanno fatto, che tutti quelli che aveano l'obbligo di prevedere non hanno preveduto. Ciò non è un delitto ma hanno dato prova di assoluta insipienza.

Qualunque privato che abbia un architetto o un ingegnere che gli faccia, non sbagli così grossi come quelli che emergono dalla relazione,

ma molto minori, lo ringrazierebbe e lo sostituirebbe con altri.

Ma per lo Stato la conclusione dell'inchiesta è questa, che questi signori avranno le loro promozioni ugualmente e saranno più commendatori di prima (*Si vide*). Ecco perchè, ripeto, le mie parole rimarranno inutili.

Ringrazio il ministro di avermi dato così solenne conferma di ciò che io ho detto.

Veniamo ad altro. Ella naturalmente dice ciò che deve dire, cioè che prende dalle Accademie di belle arti, artisti che hanno posizioni ufficiali elevate e che perciò li ritiene per tecnici insigni. Noi meschini amatori delle belle arti, frequentatori di artisti abbiamo una diversa opinione; molti che hanno alti uffici, artisticamente li consideriamo assolutamente niente. Non posso qui venire a sviluppare tale concetto perchè entrerei in un terreno dal quale mi piace rimanere lontano.

Poi è venuta finalmente la grande chiusa abituale: la mancanza di mezzi. Mi scusi, onorevole ministro, ma sono di una opinione assolutamente contraria. Nello stato attuale delle cose bisognerebbe diminuire i denari che le accordiamo; meno sbagli e meno sciocchezze si commetterebbero. Se si aumentassero le risorse col personale che ella ha, sarebbero maggiormente danneggiati i monumenti, sarebbero fatti pessimi restauri, e fatte opere simili a quella eseguite per la rettifica dell'alveo del Tevere intorno l'isola Tiberina, opera nella quale sono stati applicati rimedi addirittura ridicoli.

Onor. ministro, non è con l'aumento di alcune somme che potrete rendere qualche utile servizio alle belle arti, ma lo renderete, come lo rendereste a tutte le altre amministrazioni, punendo i colpevoli e ricompensando i valorosi, ciò che non si fa mai nel nostro paese.

PRESIDENTE. Il senatore Odescalchi non fa proposte, quindi dichiaro esaurita l'interpellanza.

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Concessione di strade ferrate complementari » (N. 138).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta: Continuazione della discussione generale del progetto di legge: « Concessione di strade ferrate complementari ».

Ha facoltà di parlare il senatore Massabò.

MASSABÒ. Fra tanti problemi che ha suscitato l'esecuzione del vasto programma delle ferrovie complementari con la legge del 1879 il più grave, il più importante e più difficile è sicuramente quello che riguarda la linea, così chiamata, Cuneo-Nizza per il Colle di Tenda a Ventimiglia. E fu certamente errore che una linea d'importanza internazionale sia stata racchiusa nei limiti di una semplice legge complementare, mentre questa naturalmente esorbitava dai confini della legge e doveva essere trattata alla stregua dei rapporti internazionali. Fu anche errore quello di avere accettato questa legge senza che fosse preceduta da studi e disegni che delineassero nettamente il tracciato della linea, e quindi il modo con cui questa legge, che non era contemplata nel progetto ministeriale, uscì dal cosmo parlamentare, contribuito non poco ad aggravare le difficoltà del momento. E il guaio maggiore è che, mentre d'ordinario il tempo serve a riparare e correggere molti errori, invece nel caso presente il tempo ha aggravato la situazione, perchè in oggi si ripresentano i quesiti discussi nel 1879, aggravati però da altri nuovi fatti, di cui bisogna assolutamente tener conto: cioè la legge francese recente che ha concesso alla *Paris-Lyon-Méditerranée* di costruire una linea Nizza-Sospel-Fontan, l'apertura del valico del Sempione per cui anche i nostri porti e le nostre ferrovie debbono essere coordinati a questa grandiosa opera, ed influo il fatto che delle tante linee create dalla legge del 1879 due tronchi che riguardano specialmente le provincie di Cuneo, Torino e Porto Maurizio sono stati eseguiti e sono in esercizio, sebbene incompleto; il tronco Cuneo-Vievola e il tronco Ceva-Ormea. È a deplorare che questa difficoltà non siasi affrontata e risolta fin d'allora perchè non mancò chi avesse l'ispirazione di porle in campo, e l'onor. senatore Borelli, che vedo presente, ha il merito non solo di averlo segnalato, ma di aver profetizzato l'odierna situazione. Egli dichiarava allora che questa ferrovia, se si doveva fare, non si poteva fare che in Valle di Roia, e aggiungeva che il volerla costruire in Valle di Nervia era una follia che credeva di non discutere. E poi nella fine dei suoi due memorandi discorsi credè bene venire a questa conclusione: « Ove la Camera non volesse accettare la sospensiva, si do-

vrebbe dichiarare vinto, ma non invidierebbe la sorte dei vincitori. Ad essi la responsabilità delle conseguenze gravissime che possono derivare dall'adozione di un provvedimento intempestivo. A me la più gradita delle soddisfazioni, quella d'aver compiuto il mio dovere».

E realmente il tempo gli ha dato ragione, perchè oggi, dopo 23 anni, siamo di nuovo a parlare sulla questione complicata, e a riesaminare di nuovo i quesiti che fin d'allora si sono discussi.

Avendo dovuto molte volte occuparmi di questo argomento, sia nel Consiglio provinciale, sia in seno a Commissioni e a Comitati, che si sono costituiti e tuttora esistono nella nostra provincia, credo di esporre questo concetto che io mi sono formato lealmente e che è frutto del lungo studio e del grande amore che porto a questo argomento.

Il mio concetto è questo; tenuto conto dei due obiettivi che si è prefissa la legge del 1879, cioè di attivare le relazioni colla Francia e di creare una nuova linea di allacciamento tra il Piemonte e la provincia di Porto Maurizio, l'unico modo con cui si poteva svolgere e attuare questo programma stava in questo; prima nel condurre al mare tra Porto Maurizio e Oneglia il tronco Ceva-Oneglia, che è distante appena 44 km., e secondariamente soddisfare i voti delle provincie di Cuneo e Torino e portare la ferrovia al confine francese in modo che si possa andare a Nizza ed effettuare anche il raccordo col tronco Breglio-Ventimiglia. Questo mio concetto si fonda sopra un criterio di buon senso che credo di dover esporre; il criterio è questo: la ferrovia deve secondare le correnti commerciali; ora quando penso che nel secolo scorso queste correnti commerciali erano rappresentate da quelle che allora costituivano principale arteria del commercio, dalle vie nazionali; quando penso che Torino, centro e capitale del forte Piemonte, aveva quattro grandi vie nazionali per cui comunicava col mare, la via nazionale Torino-Genova, la Torino-Savona, la Torino-Oneglia e la Torino-Nizza, e quando penso che in ognuno di questi centri che sono allo sbocco di queste grandi vie nazionali esistono anche da secoli dei porti che rappresentano altrettanti alveari di operosità; io credo che queste opere siano documenti irrefragabili, siano chiarissimi segni, per poter risolvere il

problema. Ma un altro argomento sta a conforto della mia tesi.

Quando in esecuzione della legge del 1857 che aveva per iscopo di creare un unico allacciamento tra il Piemonte e il mare, fu nominata dal ministro Paleocapa una Commissione autorevolissima, della quale è stato relatore l'onorevole Sella, or bene, in quella relazione sono stati fissati quali capisaldi, le otto condizioni dalle quali fu fatta dipendere la scelta del tracciato che poi fu in favore di Savona, e queste sono:

1° dare alle interne provincie del Piemonte la più rapida e meno costosa comunicazione col mare;

2° riuscire la meno dispendiosa, non solo per costruzione, ma sopra tutto per esercizio;

3° far capo al miglior porto tenendo conto non solo dell'attuale stato di cose ma anche di quello cui è capace di arrivare;

4° giovare a una gran parte del littorale;

5° attraversare i più ricchi e industriali paesi;

6° correre il meno possibile a fianco o in senso parallelo alle ferrovie preesistenti;

7° contribuire alla facile difesa dello Stato in caso di guerra;

8° aver trovato chi voglia incaricarsi della sua costruzione ed esercizio.

Orbene, onorevole ministro, queste otto condizioni le quali nel 1858 sono state invocate per la scelta del transitto Ceva-Savona in preferenza del tracciato Ceva-Oneglia-Porto Maurizio, calzano tutte quante a cappello a favore di quest'ultima linea che io ho sempre propugnato e che credo preferibile a qualunque altra linea rivale, perchè è la più rapida e meno costosa comunicazione tra il mare e il Piemonte.

Questa linea di 44 chilometri è la meno dispendiosa, come risulta dai diversi studi e progetti che sono stati approvati, a cominciare da quello del 1857 opera dell'ingegnere Francesco Giordani.

Che faccia capo al miglior porto, tenuto conto non solo dell'attuale stato o avviamento a cui è capace di arrivare non se ne può dubitare, perchè il ministro che ci onorò di una sua recente visita ha constatato come i due porti di Oneglia e Porto Maurizio i quali sino da ora hanno la configurazione di un porto unico, sono capaci di contener uno specchio

acquico di 105 ettari, e di dare sviluppo a 4 chilometri di calate, ed hanno poi il singolare vantaggio d'aver le aree disponibili, dar luogo a tutti quegli impianti industriali che costituiscono e formano un porto moderno, e che potrebbe trasformare quei due porti in un porto ausiliario di Genova e Savona.

È fatto innegabile che Oneglia e Porto Maurizio sono nel centro fra Savona e Ventimiglia e quindi la linea comprenderebbe nella sua zona d'influenza, il circondario di Albenga, i due circondari di Porto Maurizio e Sanremo e il circondario di Mondovì e correrebbe il meno possibile parallela alle altre linee esistenti, essendo distante 70 chilom. da Savona e 70 chilom. da Nizza. Niun dubbio che questa linea potrebbe contribuire, in caso di guerra, alla difesa dello Stato essendo stata iscritta nella terza categoria come linea militare che concorre alla difesa dei forti di sbarramento del Colle di Nava. Infine anche qui concorre l'ultima condizione d'essersi trovata una società di capitalisti, che s'assumerebbe l'onere della costruzione per conto d'un consorzio di 38 comuni e provincie già deliberato in massima a cura di un Comitato promotore, di cui ho l'onore di formare parte e che ora è presieduto dal nostro collega Borelli.

E il Ministero non ignora come da molti mesi s'ansi iniziate trattative a cura del suddetto Comitato, trattative che sono state tradotte in una proposta formale di costruire quella linea mediante una sovvenzione chilometrica di lire 10,000 per 70 anni e l'erogazione a favore del concessionario dei nove decimi del prodotto delle tasse d'ancoraggio in compenso delle spese da sostenersi per la costruzione d'un porto unico con tutti gl'impianti occorrenti ad un porto moderno.

Tuttociò mi affida che il Governo, dal quale s'attende una risposta decisiva, vorrà secondo gli impegni morali assunti, accogliere in massima l'anzidetta proposta, tanto più dopo che l'onor. ministro Balenzano, recatosi sopralluogo in unione all'onorevole sotto segretario di Stato del tesoro per rendersi esatto conto dello stato delle cose, deve aver riportato un'impressione favorevole nel senso sovra esposto. In particolare dovrà riferire sull'importanza di Porto Maurizio e di Oneglia, come centri industriali e commerciali di primo ordine e non potrà a

meno di rendere testimonianza lusinghiera sull'attività e produttività delle vallate dell'Impero e dell'Anonio, vero alveare di opifici industriali, da lui osservati nella sua perlustrazione da Porto Maurizio a Pieve di Teco e quindi ad Albenga.

E a maggiormente rassicurarlo concorre l'omaggio spontaneo reso dei senatori Pelloux e Di Sambuy all'importanza della sospirata ferrovia, omaggio tanto più notevole in quanto l'onor. Pelloux, nella sua qualità di generale e di ministro della guerra, ebbe più volte occasione di studiare e perlustrare tutte quante le anzidette due vallate. E se ancora non bastasse la loro autorità, potrei citare ancora quella emessa dal nostro onorevole collega Boccoardo, il quale in un opuscolo intitolato: « Le comunicazioni ferroviarie fra il Piemonte e la Liguria » scritto nel 1858 quando ferveva vivo ed acuto il dissidio fra Oneglia e Savona, a proposito del secondo allacciamento decretato a favore di quest'ultima, non esitò a pronunciarsi a favore di Oneglia. Egli avvertiva che in economia politica è pur vero quel principio di meccanica che quando in un corpo non vi ha alcuna parte in cui vi sia eccesso di materia accumulata, o di peso specifico bastevole a spostare il centro di gravità, questo coincide col centro di figura.

E notate che l'argomento della centralità che egli allora invocava, non solo non si è modificato, ma si è sempre più accentuato stante lo straordinario sviluppo industriale assunto dalla città d'Oneglia e di cui fanno fede le statistiche del servizio doganale e del prodotto delle tasse d'ancoraggio. È ben vero che una sensibile diminuzione si è verificata nel movimento di tonnello di quei due porti di Oneglia e Porto Maurizio dopo l'apertura delle ferrovie litoranee, che fanno spietata concorrenza ai trasporti marittimi in genere ed al cabottaggio in specie, e dopo l'apertura della linea Torino-Savona, che ha fatto deviare una notevole parte del nostro traffico marittimo, ma tuttociò non può spostare il centro di gravità non essendovi nella Liguria occidentale altro porto commerciale importante oltre quello di Sanremo, il quale è però di gran lunga inferiore per tonnello al movimento dei porti di Oneglia e Porto Maurizio.

E a parte che il Governo avrebbe sempre

l'obbligo di ristabilire le antiche comunicazioni turbate e deviate dal valico ferroviario di Savona, è a notare che la potenzialità di questo è ormai esaurita, essendo note al Governo le premure ed insistenze fatte da Savona per un nuovo tronco Savona Sassello-Cartosio-Acqui a causa delle deficienti e deplorabili condizioni del tronco Savona-San Giuseppe, condizioni che valgono a riabilitare il giudizio proferito nel 1858 dal senatore Boccardo, sebbene non esaudito, per essersi tenuto conto della distanza chilometrica effettiva, anzichè della distanza virtuale, la sola che devesi tenere a calcolo nel valutare la potenzialità dinamica di una linea.

Non devesi però pretermettere che sebbene il Cavour ed il Paleocapa avessero accettato il responso della Commissione che ha segnalato lo sbocco di Savona preferibile a quello di Oneglia, non avessero esitato a riconoscere che Oneglia sarebbe stata la preferita, quando fosse venuto in campo un terzo allacciamento, promessa questa che è stata dimenticata colla preferenza datasi a Ventimiglia nel 1879 e ciò per ragioni essenzialmente politiche, anzichè per considerazioni d'ordine economico, come ne fa fede la discussione parlamentare, nella quale si fece vibrare la *corda patriottica di Nizza*, mentre ora invece si fa vibrare un'altra corda patriottica in senso diametralmente opposto.

Ad ogni modo io faccio appello alla lealtà e sollecitudine del Governo affinchè voglia prendere una risoluzione netta e precisa a riguardo delle trattative, che da tanto tempo sono in corso.

Nell'ipotesi però che queste trattative fallissero, ovvero non potessero condurre ad un risultato pratico, sostengo che noi siamo in diritto di reclamare l'esecuzione dell'anzidetto tronco complementare con le economie che sono fin d'ora prevedibili sul fondo che è stato valutato per la Vievola-Ventimiglia, qualora si volesse costruire sopra territorio italiano. E dico che sono prevedibili fin d'ora perchè dopo la requisitoria del Borelli nel 1879, confortata ormai dall'autorevole parere della Commissione Reale, per le ferrovie complementari, non credo che si possa sul serio rimettere sul tappeto la questione del tracciato lungo il Nervia nè quello che passa sotto Colle-Marta, nè quello che passa sotto Colle-Ardente.

Io non mi soffermo sopra questo punto perchè nei discorsi del Borelli dell'11 giugno 1879 e nella relazione della Commissione Reale, il Ministero trova le ragioni che dimostrano che non solo costosissima sarebbe la costruzione, ma che sarebbe oltremodo difficile l'esercizio e non remunerativo, ma passivo.

Per la conoscenza poi che ho della località, aggiungo che se il tracciato della Vievola-Ventimiglia si dovesse svolgere sul suolo italiano, sarebbe sicuramente prescelto quello di Valle-Argentina che implica una economia di 15 milioni; e nessuno potrà mai comprendere come giunta la ferrovia a Triora, questa debba ripiegare e svolgersi lungo la zona montuosa interposta fra l'Argentina e il Nervia, anzichè scendere per la sua spaccatura naturale a Taggia fra Porto Maurizio e Sanremo ed anche direttamente a Porto Maurizio, quando da Montalto Ligure si volesse scendere nella valle di Dolcedo, nei quale due casi, oltre il notevole risparmio di non pochi milioni, si avrebbe il notevole vantaggio di vederla allacciata ai principali centri e porti della provincia di Porto Maurizio, non avendo in tal caso veruna importanza lo sbocco a Ventimiglia, la quale sarebbe meglio servita ed avvantaggiata da una linea avente minor pendenza. Ma su di ciò non mi soffermo essendo stato questo punto illustrato dalla relazione dell'egregio dottor Fornara stata in questa seduta distribuita a tutti quanti i senatori presenti nell'aula.

Tuttociò adunque rende sin d'ora prevedibile una economia, che abbiamo diritto di devolvere a vantaggio del tronco complementare Ormea-Porto Maurizio, in compenso dei danni che la provincia di Porto Maurizio risentirebbe dall'abbandono della linea interna, che avrebbe indubbiamente avvantaggiato la vallata del Nervia e dell'Argentina, che sarebbe invece surrogata da un'altra linea immensamente più utile e meno costosa.

È questo il criterio adottato per le linee della Calabria e della Sicilia, come ne fa fede la relazione della Commissione Reale a pag. 43, dove si svolgono le ragioni, per cui alla Rogliano-Nocera e alla Lagonegro-Castrocucco sono state sostituite la Cosenza-Paola e la Lagonegro-Castrovillari-Spezzano.

Non ha pertanto nessun peso l'obbiezione fattasi dall'onor. Pelloux, il quale si dichiarò fa-

vorevolissimo alla nostra linea soggiungendo per altro che ora non era il caso di parlarne. A prescindere poi anche dai suddetti precedenti, basta leggere attentamente la discussione parlamentare svoltasi nel 1879, per convincersi che la nostra linea trovasi virtualmente inclusa nel programma delle ferrovie complementari. Invero essa è una linea creata ed eseguita per effetto della legge 29 luglio 1879 e l'essersi iscritto nella terza categoria, e dopochè era stata respinta la mozione Basteris, Celesia e Borelli, porge sicuro argomento per inferirne che con questo espediente proposto in via di conciliazione di far inscrivere nella terza categoria il primo tronco della linea Ceva-Porto Maurizio, si volle preparare e riservare impregiudicata ogni risoluzione ulteriore.

E un argomento più decisivo si deduce dal modo col quale l'anzidetto tronco Ceva-Ormea è stato costruito, avendo esso spiccata l'impronta d'una linea di grande traffico, come ne fanno fede le miti pendenze e i grandi raggi nelle curve, e l'armamento robusto, tutti requisiti che si richieggono per una ferrovia di grande traffico, e tutto ciò in ispreto di quanto il Governo avrebbe dovuto fare a senso dell'art. 16 della legge del 1879, che gli faceva l'obbligo di costruirlo col sistema del servizio economico.

Quindi l'esecuzione data alla legge del 1879, in quanto concerne la Ceva-Ormea e in quanto non venne mai ultimata la Cuneo-Nizza, costituisce nuovo argomento per abbattere l'anzidetta obiezione.

Aggiungasi che la statuizione d'una linea in massima e senza un determinato tracciato non potrebbe mai creare diritti acquisiti, diritti, che d'altra parte sarebbero stati eliminati dalla legge Prinetti del 1897.

Aggiungasi ancora che quando si è costituita la Commissione reale per le ferrovie complementari, presidente l'onorevole Giusso, questa Commissione, sebbene non invitata, dopo essersi recata a Ventimiglia, venne spontaneamente a Porto Maurizio, nella persona del commendator Milani e del cav. Breglia, e si presentò a me, che ero allora presidente del Comitato promotore, presentandomi sette quesiti, ai quali il Comitato ha risposto con un memoriale a stampa. Ed anzi dopo questo precedente io mi aspettava che nella relazione della Commissione Reale si spendesse almeno una parola

per dire le ragioni, per cui le nostre istanze non hanno potuto trovare grazia e favorevole accoglienza, mentre, a proposito delle altre linee della Calabria e della Sicilia si sono istituiti i tracciati.

Ad ogni modo, e qualunque sia la portata della legge del 1879, è un fatto positivo che per effetto della legge medesima, ed in parte col nostro contributo, due tronchi tuttora incompleti — e il Parlamento è ancora in tempo per fare atto di resipiscenza e correggere l'errore del 1879, massime che nella soluzione del problema non si può prescindere da due nuovi fattori — la prossima apertura del Gottardo e la recente legge francese sulla linea Nizza-Sospello-Fontan, che hanno mutata radicalmente la situazione del 1879.

Confido pertanto che, in vista anche delle grandi incognite inerenti alla soluzione del problema assai complicato della Cuneo-Nizza, il Governo vorrà riservare impregiudicata al postutto qualunque soluzione, non esclusa quella che ho avuto l'onore di svolgere.

Mi rimane ora a dire brevemente le ragioni, per cui sono favorevole al tronco Vievola-Confine col raccordo Breglio-Ventimiglia.

Ho detto in principio che le linee ferroviarie debbono secondare le correnti commerciali, attestate dalla preesistenza delle vie nazionali e siccome una via nazionale correva da Nizza a Cuneo e un'altra via nazionale fu creata nel 1862 per allacciare Ventimiglia alla nazionale Breglio-Giandole, così la logica e la coerenza m'inducono a sostenere che anche queste vie naziona'li debbono essere trasformate in ferrovie.

Ed anzi quanto alla strada rotabile Torino-Nizza, devo dire che essa rappresenta una meraviglia dell'arte, essendo stata eretta sopra rocce granitiche, e in parte ad archi longitudinali, tantochè due iscrizioni che si leggono lungo il percorso di questa magnifica strada, fanno fede della gratitudine professata ai generosi Principi sabaudi, Carlo Emanuele I e Vittorio Amedeo III, che l'hanno progettata e compiuta. Non fa d'uopo di rilevare l'importanza d'una linea internazionale, che serve nel caso a mantenere vivi quei sentimenti di fratellanza che sono sempre esistiti fra popolazioni, le quali, se per necessità politiche ineluttabili hanno dovuto essere staccate dalla madre. co-

mune, non cessano di far parte geograficamente della famiglia italiana.

È quindi sommamente politico il concetto di fare una breccia in quelle malaugurate frontiere, e ravvivare coll'avvicinarsi degli scambi la secolare fratellanza e solidarietà che ha sempre esistito fra il contado di Nizza ed il Piemonte. Questo è anche doveroso, perchè le relazioni commerciali fra queste provincie sono fatali, necessarie, imposte dalla necessità degli scambi, come ieri vi ha dimostrato il senatore Di Sambuy, alle di cui considerazioni mi associo. Quindi non credo che possa sorgere serio ostacolo acchè questo antico desiderio di Torino sia tradotto in atto, essendo sempre altamente proficuo che una rete di comuni interessi possa rinsaldare e ravvivare i sentimenti di simpatia che ci legano verso la nazione vicina, della quale non possiamo dimenticare il sangue versato nelle battaglie combattute nel 1859 per la santa causa dell'indipendenza e dell'unità.

E il fatto stesso, che nel 1873 il Parlamento italiano assegnava l'egregia somma di lire 2,600,000 per il traforo del Colle di Tenda a complemento della via rotabile, esposta nella stagione invernale alle tempeste della neve e della *tormenta*, è un nuovo documento dell'importanza che si attribuisce a quell'arteria commerciale che ora dovrebbe trasformarsi in ferrovia.

Ma, come dissi, io sono anche favorevole a che si propugni e si difenda il modesto raccordo Breglio-Ventimiglia, e ciò per una ragione di equità, perchè non è giusto che la nostra provincia rimanga intieramente esclusa dai benefici della Cuneo-Vievolà costrutta col nostro contributo. Questa linea, come disse l'onorevole Pelloux, non sarebbe che una diramazione, la quale serve anche a correggere l'errore della nefasta frontiera, che ci è stata imposta nel '60 e che un distinto professore, il Peroglio, ha chiamato un vero prodigio di assurdità, tanto che Nicomede Bianchi nella sua storia diplomatica italiana scrive che il Cavour stesso dovette pentirsi di questo fatto, e ne incolpò l'imperizia, la negligenza dei suoi agenti.

Approvo quindi il concetto d'insistere presso il Governo francese, al quale sono stati ingiustamente devoluti sei dei dieci comuni costi-

tuenti la vallata del Roia, affinchè Ventimiglia e le città circonvicine del litorale possano mantenere vive le loro relazioni ed i contatti esistenti coi comuni della soprastante vallata e colla provincia di Cuneo. Parmi anche atto doveroso e di dignità nazionale che la Francia non neghi all'Italia quell'allacciamento ch'essa stessa reclama, tanto più che il breve tronco Breglio-Ventimiglia traversa in massima parte territori francesi, ed irradia la sua influenza sul vicino porto di Mentone ed altri comuni spettanti alla Francia.

Però non potrei approvare il Governo, se con questo modesto raccordo, di cui la Francia può in qualunque tempo incagliare l'esercizio, il Governo credesse sdebitarsi dagli obblighi assunti colla legge del 1879, di creare un nuovo allacciamento fra il Piemonte e la Liguria. Non può rispondere a questo grande obbiettivo un valico che è posto in diretta corrispondenza con Nizza.

Io non divido le preoccupazioni che, a proposito di quest'ultimo allacciamento, molti hanno in relazione all'economia nazionale dei porti di Genova e di Savona e alla corrente dei viaggiatori, che in conseguenza della linea Santhià-Borgomanero-Arona, abbreviante di 15 chilometri il percorso fra Losanna, nodo delle ferrovie provenienti dal centro della Svizzera e della Germania renana, e Nizza, potrebbe venir deviata dalla linea Milano-Genova-Nizza. Per misurare la potenzialità dinamica d'una linea bisogna tener conto delle distanze virtuali, anzichè delle distanze reali. Quindi, non il percorso più breve, ma la sua minore durata può influire sulla scelta della linea. Ora si può prevedere, che le difficoltà d'esercizio della Cuneo-Nizza, sia per le forti pendenze, sia per le tempeste di neve nella stagione invernale, consentiranno solo velocità limitate, che faranno perdere il vantaggio dei pochi chilometri di percorrenza in meno. Non bisogna poi dimenticare che nelle grandi vie commerciali circolano i treni più rapidi e più comodi, e i così detti treni di lusso, e che una grande attrattiva esercita sui forestieri il panorama vario e pittoresco e il clima primaverile della linea della Cornice.

Ad ogni modo non si può dissimulare che un pericolo può sorgere dall'aumento della potenzialità dei porti rivall francesi, ed è appunto

nell'idea di scongiurare anche questo pericolo, questa possibile deviazione dei traffici rientranti nella zona di competenza dei porti di Sanremo, di Porto Maurizio e d'Oneglia, che io ho suggerito di consentire l'allacciamento desiderato dalla Francia, alla condizione che eguale allacciamento venga in via di reciprocità concesso per il raccordo Breglio-Ventimiglia, ed alla condizione che venga pure costruito il tronco complementare Garessio-Ormea-Porto Maurizio, il quale, potendosi svolgere con pendenze miti non superiori al 14 per mille, ha una decisa superiorità sul tronco Cuneo-Vievola-Nizza, e quindi può impedire o almeno attenuare quella deviazione, che si teme a danno delle nostre stazioni climatiche.

In conclusione, il problema non si può più risolvere alla stregua dei criteri discussi nel 1879, ma si deve risolvere alla stregua della nuova specialissima situazione creata dalla linea già decretata, Nizza-Sospello Fontan, dalla prossima apertura del Sempione e dall'essere attualmente in esercizio il tronco Ceva-Ormea, che rappresenta una permanente passività per l'erario dello Stato, come la rappresentano i porti di Oneglia e di Porto Maurizio, i quali assorbono non pochi milioni e possono veder deviata una corrente dei loro traffici a beneficio dei porti rivali francesi.

E risolvendolo con questi criteri, non si può esitare nella soluzione finale.

È inutile voler insistere nell'adozione del tracciato della Vievola-Ventimiglia in territorio italiano, che sciuperebbe l'ingente somma di 70 milioni senza verun utile risultato, anzi con danni e lamenti delle provincie principalmente interessate, Torino e Cuneo.

Invece la soluzione da me propugnata non solo concilierebbe gl'interessi di tutte le tre provincie interessate, ma permetterebbe il completamento dei due tronchi Cuneo-Vievola e Ceva-Ormea con una spesa inferiore ai 50 milioni; e così con un risparmio di 20 milioni in confronto del tracciato che dovrebbero eseguire, accettando senza modificazioni di sorta il tracciato diretto della linea Cuneo-Ventimiglia, tracciato costoso, difficile e di nessuna pratica utilità.

Nè si obietti che in questo modo si avrebbero due valichi, invece di un solo, non potendosi e non dovendosi tenere conto di quello

del Colle di Tenda, che viene usufruito a beneficio esclusivo del Piemonte e della Francia e viene a rientrare nel novero di una linea internazionale. D'altronde poco importa che si aprano due valichi invece di uno, quando in realtà si spende meno e si ottiene un più largo risultato, creando due linee che saranno entrambe produttive.

Non bisogna pretermettere che in tutta la Liguria, da Genova a Savona, si domanda con insistenza un nuovo valico appenninico, segno questo evidente che gli attuali valichi sono insufficienti; e lo diventeranno sempre più col l'apertura della grande flumana del Sempione che si aprirà nel 1905; fate dunque in modo che questo grande avvenimento non ci colga impreparati. Se voi potete con tenui espedienti e ripieghi risolvere questo grande problema e discentrare anche il servizio dei porti, dovete farlo, e tanto più in una provincia di confine; dove si deve tenere alto il prestigio del nome italiano e vivo l'affetto alla patria; tanto più quando dall'altra parte del confine si largheggia senza verun risparmio, essendo risaputo che il Governo francese, oltre all'aver costruito i porti di Mentone e di Monaco, ha già dotato Nizza di due linee collegantisi all'interno della Francia.

Inspiratevi a questi esempi, non dimenticando che l'esodo dei nostri contadini e dei nostri operai in quelle contrade fecondate dal lavoro li porta a fare dei confronti non sempre favorevoli alla nostra patria italiana.

Termino con un augurio, e questo è che i Ministri d'un'Italia grande ed una vogliano ispirarsi alle memorie, alle idealità ed agli ardimenti dei reggitori del piccolo Piemonte, e se costoro in mezzo ad enormi difficoltà hanno costruito due magnifiche vie nazionali per allacciare Nizza ed Oneglia a Torino, centro e capitale del piccolo Piemonte, ora che Torino sta per essere allacciato ai valichi alpini del Sempione e così dell'Europa centrale, non può rassegnarsi a veder svolgere le antiche relazioni di scambi e di traffici lungo quelle vie che ora hanno fatto il tempo loro, e quindi queste vie devono essere poste a livello e in grado di lottare colle linee concorrenti di Genova e di Savona, in quanto pur esse convergevano e convergono a Torino.

Le forti e industri popolazioni che trovansi a

contatto di quelle strade reclamano con ragione che siano ristabilite le antiche vie di comunicazione, le antiche correnti commerciali che si mantengono vive e costanti, nonostante una manifesta e dannosa concorrenza.

Esse intendono partecipare alle lotte gloriose della civiltà e del lavoro anche sul mare, quest'ampia via mondiale, sulla quale dovrà svolgersi la lotta economica dell'avvenire (*Vivissime approvazioni*).

PELLOUX LUIGI. Non tema il Senato che io l'affligga con un nuovo lungo discorso (*ilarità*).

Voglio dire soltanto alcune parole perchè desidero portar qui, in questo momento, una parola di concordia e tentare di avviare la discussione su di una strada che conduca Ministero e Senato ad una soluzione soddisfacente per tutti.

Non posso naturalmente non tenere nessun conto di quello che è stato detto. Io non tenterò nemmeno di confutare un'accusa che mi venne fatta e che so di non meritare. Il trattato nella seduta di giovedì la questione delle linee Cuneo-Nizza e della diramazione Breglio-Ventimiglia con tale serena imparzialità che ben posso, senza addentrarmi più oltre, rimettermi completamente al giudizio dei colleghi che mi hanno sentito.

Del resto poi, in tutti i casi, io sono abbastanza corazzato contro gli attacchi che mi vengono fatti, quando so di fare il mio dovere.

Voglio solo chiarire bene e con poche parole il mio concetto. Torno a quella spinosa questione.

In questa discussione della linea diretta Cuneo-Nizza-Ventimiglia che, io ripeto, accetto, essendo perfettamente d'accordo con coloro che la desiderano (e non permetto che si possa mettere in dubbio questo mio sentimento quando dichiaro che è tale), e della diramazione che da quella linea, dove pure congiungersi con Ventimiglia, secondo le proposte della Commissione reale, una cosa mi preoccupa; ed è il timore che questa breve diramazione non sia difesa con tutto l'interesse che essa merita, nelle trattative colla nazione vicina: e che questa difesa mancata possa nuocerle, mentre io sono convinto che una difesa calda e vigorosa potrà facilmente farla trionfare.

Sappiamo dalle dichiarazioni del Governo fatte nell'altra Camera lo scorso giugno, che sono

in corso delle trattative col Governo francese!

Non so se queste trattative sono ancora in corso oggi, se sono sospese o se sono rotte, ma se sono in corso devono continuare con tutto l'interesse, e se fossero interrotte il mio parere è che si debbano riprendere; ed in esse si deve discutere della questione delle due linee Cuneo-Nizza diretta, e diramazione Breglio-Ventimiglia, con eguale amore e con eguale interesse.

Alla Cuneo-Nizza diretta si connettono dei grandi interessi riconosciuti da tutti; alla seconda si collegano interessi minori è vero, ma vi si connettono questioni di giustizia e di veri diritti acquisiti. E che così sia, ho sempre creduto malgrado tutte le discussioni che si sono fatte intorno ai famosi precedenti delle sedute parlamentari del giugno 1879.

Basta prendere la relazione della Commissione Reale o leggere il resoconto della seduta, che l'amico mio senatore Massabò ha chiamato *battaglia*, dell'11 luglio 1879, per trovarvi una formale deliberazione sulla linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia. Anzi soggiungo che il presidente della Camera, allora il compianto Farini, pose bene la questione, avvertendo che si badasse bene a quello che si votava, e che era in questi precisi termini: è una linea che da Cuneo per Ventimiglia doveva andare a Nizza.

Vi è poi la Commissione Reale, e a questa tengo tanto più perchè essa era composta di una quantità di valenti uomini che erano assolutamente imparziali; che hanno studiato quel grande problema delle ferrovie con tutto lo zelo con tutta la buona volontà e con dei criteri tecnici, con dei criteri certamente equanimi, e non appassionandosi nè per una linea nè per l'altra.

Ora la Commissione Reale nella sua relazione ha ricordato quella famosa questione della seduta dell'11 giugno 1879, e l'ha ricordata bene facendoci anche un commento appresso.

Parlando della Cuneo-Ventimiglia il presidente del Consiglio di allora onor. Depretis diceva: « *Obbiettivo di questa linea* (scusatemi, forse l'avrete sentito parecchie volte, ma devo ripeterlo perchè è necessario che lo ripeta) *obbiettivo di questa linea è il contado di Nizza, e di tutto il Mezzogiorno della Francia; non basta fare un giro per arrivare a questo contado, a questa regione; per avere un contatto utile ci*

ruole una linea che penetri per la via più diretta che sia possibile nel cuore di quelle regioni».

Ora sembrerebbe che quel giro, come è accennato sin qui, potesse riferirsi al giro della linea per Ventimiglia, e questa interpretazione si potrebbe anche ammettere, se ci fermiamo a questo punto nella lettura. Ma, non è affatto la vera; basta leggere tutta la seduta dell'11 giugno 1879, e si vedrà che in quel giorno la risposta del Depretis era rivolta all'onor. Borelli, se non sbaglio: e quando disse che non è con un giro che si arriva al cuore del mezzogiorno della Francia, era precisamente per alludere alla linea che fu tanto valentemente e tanto giustamente allora sostenuta dall'onor. Borelli, che era la linea Ceva-Oneglia come molto bene ha ricordato il senatore Massabò. Il lungo giro a cui qui è alluso come fatto per Ventimiglia, non vi è affatto accennato in quel senso, ma espressamente andava riferito alla Ceva-Oneglia.

Vedo che il senatore Borelli fa segni di assenso e me ne compiaccio. E di fatti come avrebbe potuto essere ciò? dal momento che il Depretis continuava: *Ora questa condizione evidentemente si trova nella linea che parte da Cuneo, passa per il Colle di Tenda, e va a Ventimiglia per la spaccatura naturale del Roja.*

Ma c'è di più, per dimostrare che il lungo giro per andare a Ventimiglia non c'entra per nulla! Quella linea, aggiunge la Commissione Reale per conto suo, « quella linea che risponde ai «bisogni di buona parte del Piemonte e in «specie delle provincie di Cuneo e di Torino, «metterà in relazione il Piemonte non solo con «Ventimiglia e la riviera ligure ma anche con «Nizza». E soggiunge: «Ora in specie che «il Governo francese ha proposto al Parlamento di costruire una linea da Nizza che «per Sospello e Fontan, risalendo il Roja, vada «al confine italiano».

Questo ho voluto ripetere per spiegare perchè io l'altro giorno, abbia vigorosamente difeso la linea Breglio-Ventimiglia; sapendo che questa rispecchia un vero diritto acquisito e che un sentimento di giustizia deve assolutamente far rispettare.

Ancora poche parole. Si dice (poichè non

sappiamo niente) si dice: ma la Francia fa opposizione a questo tracciato Breglio-Ventimiglia; e ciò, secondo taluni, per ragioni militari. Altri dicono: perchè la Paris-Lyon-Méditerranée non vuol saperne, pel fatto della concorrenza disastrosa che teme. Poichè stiamo ai *si dice*, non ho difficoltà a dire per conto mio che se si volesse invocare una questione militare per questo tronco, per me questa ragione è talmente insussistente che io la considererei come un vero pretesto.

Se è per la questione della disastrosa concorrenza, dico ancora: è vera o non è vera! Se è vera, è il più grande riconoscimento del fatto che la linea vera per Nizza era la linea Vievola per Ventimiglia e Nizza. Difatti basta esaminare questa linea comune fino a Breglio per Ventimiglia e per Nizza: essa, come potenzialità, tradotta in linea orizzontale, da Breglio a Nizza è molto più breve per Ventimiglia. Questo sempre per spiegare quello che ho sostenuto, e passo oltre.

Concludo: tratti il Governo le due linee con uguale interesse, ma una prima condizione di riuscita è quella che *l'altra parte contraente*, non possa avere alcuna ragione di credere o di supporre che siamo disposti ad abbandonare la diramazione Breglio-Ventimiglia, perchè, se si partisse da questo precocetto ci metteremmo in uno stato di vera inferiorità nelle trattative! È evidente. E qui non solo sono d'accordo col collega Massabò, ma credo che il Governo dovrebbe, mentre si tratta l'argomento, decidersi per la costruzione di quel brave tronco Vievola-Tenda che è assolutamente necessario e cui già ho accennato, giovedì, non solo per il traffico, ma anche per toglierci quasi dal ridicolo. Infatti non vi è possibilità di supporre che una linea vada a finire in un prato! Proprio allo sbocco di una galleria che è costata di molti milioni. Decida dunque il Governo quella linea fino a Tenda e ne faccia iniziare la costruzione; sarà tanto di avviato e di guadagnato per quella qualunque risoluzione che si prenderà poi.

Ma affinché il tempo necessario per le trattative non sia considerato come un termine di mezzo, si prenda una data fissa; per esempio, fra sei mesi o meno, se è possibile, e poi venga il Governo a riferire al Parlamento lo stato delle cose, il risultato di questi negoziati. Allora

il Governo potrà proporre quella qualunque risoluzione che crederà meglio. (*Bene*).

Una sola parola voglio dire ancora all'onorevole senatore Pisa che ieri, parlando sulla conseguenza finanziaria del disegno di legge, mi ha chiamato una novella Cassandra; voglio dire a lui che se io avessi potuto giovedì fare tutto il discorso che volevo fare, e non mi fossi troppo dilungato su certi argomenti e conseguentemente non avessi dovuto tagliarne una parte, avrebbe sentito che io stesso avevo previsto quell'appellativo di Cassandra.

E a questo proposito voglio dire all'onorevole Pisa e al Senato questo: animato come sono di uno spirito di equanimità, che credo, non è tanto comune, del desiderio solo del bene del paese, della nessuna volontà di fare della politica o dell'opposizione, e pur sempre preoccupato da uno stato di cose che mi fa vedere l'avvenire con tinte oscure, sarò il primo ad applaudire il Governo se riuscirà a compiere il suo programma senza che ne risulti danno nè alle finanze, nè alle istituzioni. Io glielo auguro vivamente, ed in quel caso, ripeto, lo applaudirò senza riserva.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti nella discussione generale, la parola spetterebbe ora al relatore, ma stante l'ora

tarda rinveremo il seguito della discussione a lunedì.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di lunedì 1 dicembre alle ore 15:

1. Discussione del disegno di legge: « Concessione di strade ferrate complementari » (N. 138 - *Seguito*)

2. Interpellanza del senatore Cefaly al ministro guardasigilli, sulla condotta del procuratore generale Cosenza nel processo Palizzolo e sulla sua nomina a primo presidente della Corte d'appello di Catanzaro.

3. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni alla legge forestale del 20 giugno 1877, n. 3917 (N. 17);

Ordinamento del servizio degli uscieri giudiziari e Cassa di previdenza per le pensioni degli uscieri (N. 37).

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziate per la stampa il 4 dicembre 1902 (ore 15)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche