Previa verifica che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità delle deliberazioni di 1ª convocazione, il Presidente dichiara aperta la seduta, quindi propone la discussione delle materie seguenti, le di cui posizioni sono state depositate per 24 ore con tutti i documenti relativi nella sala dell'adunanza a disposizione dei signori Consiglieri, come alla relazione in atti.

La seduta è pubblica ed è aperta alle ore 17.

SOMMARIO — Telegramma a S. M. il Re e relativa risposta in occasione della ricorrenza dello Statuto — Id. dei Sindaci di Cervignano, Alexandrowsk, Saratow e Astrakan — Commemorazione del principe C. Rospigliosi — Interrogazioni dei Consiglieri Vecchiarelli e Levi — Mozione di vari Consiglieri per dare la cittadinanza romana ad Antonio Salandra — Domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Roma-Ostia nuova (mare).

L'on. PRESIDENTE comunica che, in occasione della festa nazionale dello Statuto, ha inviato a S. M. il Re, il seguente telegramma:

« A Voi, Sire, geloso custode del patto giurato, a Voi, primo soldato d'Italia e Re destinato a compiere l'unità della Patria, l'augurale omaggio di Roma, maestra di civiltà universale.

« Pro-sindaco: APOLLONI ».

S. M. il Re ha così risposto:

« Nel giorno che commemora il patto onde Re e Popolo si strinsero in una fede comune, il saluto della Capitale del Regno graditissimo mi raggiunse tra le nostre valorose truppe che dànno mirabili esempi delle loro virtù. Ringrazio e ricambio di cuore il gentile saluto di Roma auspice degli invocati destini.

« VITTORIO EMANUELE ».

(*Vivissimi applausi*).

Annunzia quindi l'on. PRESIDENTE che gli sono pervenuti un nobilissimo telegramma del Sindaco di Cervignano, ricongiunta alla madre Patria, e altri dei Sindaci di Alexandrowsk, Saratow e Astrakan, bene auguranti al valore delle armi italiane (*Applausi*).

L'on. Consig. LEONARDI dà lettura della seguente mozione:

« Il Consiglio comunale delibera di conferire ad Antonio Salandra la cittadinanza onoraria di Roma ».

« VECCHIARELLI, DE ROSSI, BIAGETTI, BRUCHI, LANCIANI, GRISOSTOMI, SCADUTO, GIAMMARINO, GISLIMBERTI, CREMONESI, MARCHIAFAVA, MORA, CRUCIANI-ALIBRANDI, DESIDERI, BORROMEO, GRIFI, GUADAGNOLI, MORTARA, BAZZANI, GARZONI PROVENZANI, MASSIMO, RANZI, LEVI, PALOMBA, GRAZIOLI, CAPUANO, MARTIRE, BIANCHI, CAVAGLIERI, COCHETTI, TACCHI VENTURI, CECCARELLI, MINESTRINI, FRANZETTI, CARTONI, TUPINI, GRANDI, ALBINI, FLORI, TORLONIA, LEONARDI, SANTUCCI »

(*Vivissimi applausi*).

L'on. Consig. PALOMBA premesso ch'egli si è associato con entusiasmo alla nobilissima proposta, chiede che sia parimenti conferita la cittadinanza romana all'on. Sonnino, validissimo collaboratore del Presidente del Consiglio nel tutelare gl'interessi e la dignità dell'Italia.

L'on. Consig. LANCIANI fa rilevare che questa seconda proposta diminuirebbe l'alto significato politico che il Consiglio vuol dare al conferimento della cittadinanza romana all'on. Salandra. L'onorificenza conferita alla persona, che così degnamente copre la carica di Presidente del Consiglio dei Ministri, implicitamente è come data a tutti i componenti l'attuale Gabinetto (*Approvazioni*).

L'on. PRESIDENTE chiede se il Consiglio consente alla iscrizione della mozione all'ordine del giorno.

Il Consiglio approva per acclamazione.

Si procede quindi alla discussione delle proposte contenute nell'ordine del giorno.

Si dà lettura della

339ª PROPOSTA

Domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Roma Ostia nuova (mare).

L'on. Consig. SCADUTO dichiara di essere pienamente favorevole alla proposta. Di due cose però deve dolersi; che nella precedente seduta, a proposito del progetto in esame, si sia accennato a questioni di partito e che nella relazione si parli di « sistema fallace seguìto finora » cosa che, mentre non risponde ad esattezza, desta suscettibilità tra passato e presente. Ciò premesso dice l'oratore che le critiche da lui intese fare al progetto non lo persuadono affatto. Essenziale è in questo momento ottener la concessione ed assicurare alla linea il sussidio chilometrico: si vedrà in seguito se l'esercizio dovrà affidarsi ad un subconcessionario o essere municipalizzato nel qual caso si faranno le pratiche opportune.

Vi è chi combatte la istituzione della Roma-Ostia, chiamandola linea di lusso. Or questo non è esatto: trattasi di una linea redditizia per la città, che porrà Roma in comunicazione diretta col mare, alle condizioni migliori, e che potrà facilitare il ripristino del commercio, oggi venuto meno, con la Sicilia e con altre regioni meridionali. Continua l'oratore enumerando i diversi vantaggi che dalla istituzione della nuova linea potranno derivare, primi tra tutti la facilità di portare a Roma, più celermente e con minore spesa, le derrate dall'Agro mediante treni agricoli, e la possibilità di far sorgere piccoli centri lungo la linea stessa, in modo da influire sul mercato delle abitazioni cittadine e sul costo della mano d'opera, attualmente in Roma assai più cara che altrove, a causa delle pigioni eccessivamente elevate. Per queste considerazioni si augura l'on. Scaduto di veder approvato il progetto che risponde ad un bisogno da lungo tempo sentito e che troverà certamente concorde il plauso della cittadinanza.

L'on. Consig. CAVAGLIERI dice che, dato il modo con cui la questione è stata posta dall'on. Scaduto, egli sente il bisogno di fare alcune dichiarazioni. La prima, di carattere politico, riguarda la convinzione, da taluni manifestata, che per la eccezionalità del momento non debbano esservi più distinzioni di maggioranza e di minoranza. Or questo ch'è possibile e doveroso in certi casi, non può essere ammesso come regola generale e quando si discute di proposte che, per la loro importanza, debbono essere accuratamente vagliate anche in rapporto agli oneri che ne possono derivare al Comune. Poichè il prof. Scaduto ha poi giustificato la istituzione della nuova linea Roma-Ostia, considerandola dal punto di vista economico, l'oratore fa osservare come non è un mezzo di trasporto che può creare una ricchezza dove non c'è ed il cui sorgere è legato a un movimento assai più vasto che non quello dipendente da qualche chilometro di linea ferroviaria. Ad ogni modo non può dirsi davvero che sia l'attuale progetto ad avere un fine economico, quando si consideri che nulla più vi rimane, dal pontile alla valorizzazione delle aree, di quanto costituiva il concetto ispiratore del progetto precedente non più attuato per cause finanziarie od altro.

Altra osservazione di carattere generale dice l'on. Cavaglieri di dover fare a proposito di quanto ebbe a dire l'on. Tupini che la Roma-Ostia costituiva un impegno preso verso il corpo elettorale. Bene osservò l'on. Scaduto che qui non si tratta di questioni di partito: la precedente Amministrazione aveva ideato e condotto quasi a porto un progetto assai più completo, trovando pure il subconcessionario per la costruzione e l'esercizio della linea. La Roma-Ostia non è quindi il programma di un'Amministrazione ma di tutti i partiti, e questo dice l'oratore di potere a maggior ragione dichiarare in quanto non può a lui addebitarsi di essere stato soverchiamente tenero verso il progetto della precedente Amministrazione ch'egli combattè in Giunta provinciale amministrativa per le grandi alee in cui, a suo avviso, poteva incorrere il Comune.

Ciò premesso continua l'on. Cavaglieri affermando che il progetto in esame pecca sotto due punti di vista: di fronte a quello precedente per la sua modestia ed imprecisione, dal lato economico in quanto è pericoloso addossare in questo momento al Comune la responsabilità della esecuzione dell'opera, esecuzione che non può essere rimessa al poi senza rendere illusoria la concessione. Trattasi di un'opera che importa oltre 11 milioni di spesa, oltre alle espropriazioni, agli interessi e al contributo di L. 150.000 annue per 45 anni. Or può il Comune addossarsi un onere così grave, quando l'Amministrazione limita persino i sussidî a favore delle famiglie dei richiamati? (*il Presidente e molti Consiglieri interrompono dicendo che tale limitazione non è nell'animo dell'Amministrazione*). E' opportuno, è prudente impegnare in tal modo il bilancio per un'opera, che non darà vantaggi economici neppure indiretti, che non troverà un subconcessionario e che, destinata a rimanere passiva, costringe oggi ad un esborso per la costruzione, importerà domani una perdita costante nella gestione?

Questi sono i dubbî per i quali egli non crede di dare il voto ad un progetto ch'è incompleto, deficiente e che nulla ha di sicuro tranne l'obbligo della spesa, E ciò dice prescindendo da ogni altra considerazione di carattere giuridico, per cui non è consentito ai Comuni assumere l'alea di imprese che non siano deliberate con le norme e con la garanzia della legge sulle municipalizzazioni.

L'on. Consig. GRISOSTOMI, rileva come, per la proposta in esame, non siano concordi i pareri in seno alla minoranza. L'on. Scaduto infatti, incondizionatamente favorevole, ha preveduto persino alcune obbiezioni, lieto di poterle facilmente confutare, mentre l'on. Cavaglieri, recisamente contrario, ha sostenuto la sua tesi politica ed economica con impeto forsanco eccessivo. Tra le due opposte opinioni l'oratore si dichiara nè contrario nè favorevole al progetto, dicendo di limitarsi soltanto ad esporre alcuni dubbî e a domandare alcuni chiarimenti.

L'Amministrazione ha chiuso la sua proposta con un quadro schematico, che non dà gli elementi necessari per un utile raffronto, mentre nella relazione si abbandona a sterili censure del passato, che l'oratore trova ingiustificate e del tutto inopportune. L'antico progetto aveva il pregio di considerare il problema della Roma-Ostia nel suo complesso e nella sua organicità: il nuovo invece scarta il pontile e tutte le altre opere intese a mettere in valore la spiaggia e le aree attigue alla linea, in guisa che una grande parte del concetto a cui l'opera doveva specialmente ispirarsi è venuta completamente a mancare L'on. Scaduto ha detto che, ottenuta la concessione, il resto verrà dopo. E' un errore: ciò sarebbe possibile qualora la iniziativa privata potesse da sola attuare quanto avèasi in animo di conseguire. Ma quando si pensi che devesi ricorrere allo Stato per la bonifica dell'Agro, non è rispondente alle norme di prudente amministrazione addivenire a un'opera che sin dall'inizio appare destinata a rimanere incompleta e manchevole negli effetti che volevansi ottenere a vantaggio dello sviluppo commerciale e industriale della nostra città.

Continua l'oratore dicendo che alcuni confronti tecnici, contenuti nella proposta, richiedono opportuni chiarimenti. E' stata abolita la galleria nel tratto urbano ed è stata ridotta l'altezza massima delle trincee. Tale diminuzione viene ad attuarsi a scapito delle pendenze? Chiede di essere rassicurato in proposito poichè, se così fosse, nascerebbe il difetto iniziale di scarsezza nella produttività e nel traffico. Altre delucidazioni appaiono non meno indispensabili: quali saranno le tariffe? quale la potenzialità del traffico? si è pensato ad aumentarlo in dati momenti, in rapporto alla maggiore affluenza dei viaggiatori? Si rileva dal prospetto che la composizione normale dei treni comprende non più di tre vetture, con 250 posti. Come si farà a trasportare le due o tre mila persone che abitualmente trovan posto nei treni ferroviari che oggi vanno a Ladispoli, ad Anzio e in altre vicine stazioni balneari? Su questi punti chiede spiegazioni l'oratore il quale, passando alla questione giuridico amministrativa, rileva come, mentre si chiede allo Stato la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Roma-Ostia, l'Amministrazione dice che il Comune provvederà intanto alla costruzione e penserà in seguito all'esercizio col subappalto o con la municipalizzazione. Ora è appunto alla municipalizzazione che, più o meno consapevolmente, il Comune si va incamminando: distaccare dall'esercizio la costruzione, che non è fine a sè stessa, non è possibile e non è consentito dalla stessa legge, che parla di costruzione e di esercizio come di cose intimamente legate ed assolutamente inscindibili. Ciò posto, intende l'Amministrazione seguire la procedura stabilita dall'art. 10 della Legge 29 Marzo 1903? In tal caso occorre completare la proposta con la indicazione, mediante apposito progetto di massima tecnico e finanziario, dei mezzi con cui s'intende far fronte alle spese per l'impianto e per la gestione del servizio. Sembra invece che la Giunta voglia forzare la posizione, voglia staccarsi dalla lettera e dallo spirito della legge, ch'è sempre necessario seguire specie per i vincoli a lunga scadenza. Dice infatti la proposta che l'Amministrazione si riserva, a istruttoria ultimata, di fornire la dimostrazione della disponibilità dei mezzi occorrenti ad assumere la costruzione della linea e, in quanto all'esercizio, presenterà in tempo debito l'ente subconcessionario o, se del caso, farà le dovute proposte per l'assunzione diretta, provvedendo alle pratiche prescritte dalla legge sulle municipalizzazioni. Ora se si considera che, tra queste pratiche, v'è il *referendum*, con quale libertà potrà votare il corpo elettorale a cui l'Amministrazione dovrà ben dire che si è di fronte a una linea già costruita, che è costata 11 milioni e per la quale non si è trovato un subconcessionario? Qui sta il difetto logico del sistema; l'esperienza c'insegna che quando si forzano la lettera e lo spirito della legge, si va incontro a situazioni assurde: così, se non si comincia oggi a seguir

la via legale tracciata dalla legge sulle municipalizzazioni, l'avvenire sarà pregiudicato e si giudicherà non a torto una commedia interpellare il corpo elettorale a costruzione compiuta.

Per quanto riguarda appunto la costruzione, dice l'oratore che forse l'Amministrazione, sotto questo punto di vista, non ha avuto completa e chiara la visione del problema. Nella proposta infatti si parla di un concorso, da parte del Comune, costituito dalla presunta spesa per la espropriazione delle aree necessarie all'impianto della linea e dall'onere annuo per la fornitura dell' energia elettrica. Or come si può parlare di concorso, quando costruttore è lo stesso Comune? Conclude l'on. Grisostomi dichiarando ch'egli non intende far critiche ma propone soltanto dei dubbi, ch'egli sarà ben lieto di veder chiariti, poichè comune è in lui, con tutti i colleghi, il desiderio di un'opera concorde intesa alla migliore riuscita di quanto si ha in animo di attuare. Aggiunge a questo proposito ch'egli non è d'accordo con l'on. Cavaglieri nella idea espressa che non sia opportuno per il momento impegnare il bilancio con la spesa per la Roma-Ostia. A parte che trattasi d'un impegno non immediato, egli ha troppa fede nelle sorti del nostro Paese per dubitare un sol momento della opportunità d'iniziare oggi quanto potrà validamente concorrere allo sviluppo industriale e commerciale di Roma. Per questi motivi vivamente si augura che la risposta dell'on. Assessore sia esauriente e tale da potersene dichiarare soddisfatto.

L'on. Consig. MORA, premesso che, a suo avviso, l'attuale progetto, migliore assai di quello Berthelot e Gilbert-Boucher, non avrebbe dovuto incontrare opposizioni di sorta, dice che si limiterà a poche osservazioni tecniche, forsanco inutili in questo momento, dato che la questione è stata portata in un campo più vasto. Nota che, con l'attuale tracciato, la linea percorre una grande curva girando da Porta S. Paolo intorno al mercato sino alla basilica, e fa rilevare che si potrebbe risparmiare circa mezzo chilometro costruendo la linea direttamente lungo la via Ostiense ed evitando in tal modo anche il passaggio sotto la linea ferroviaria Roma-Pisa presso la fermata Ostiense destinata tra non molto a divenire stazione. Col nuovo tracciato la linea Roma-Ostia potrebbe attraversare il sottopassaggio Ostiense che ha tre fornici, di cui quello ad est consente il doppio binario. A questa variante, di cui l'oratore illustra i vantaggi, altre a suo parere dovrebbero aggiungersi e primieramente lo spostamento, a destra di via Ostiense, della linea che con l'attuale progetto è collocata a sinistra e, attraversando non poche strade di campagna, l'Ardeatina, la Decima, ecc., richiede molti passaggi a livello e molti cavalcavia. Lo spostamento proposto, mentre consentirebbe una maggiore rapidità di percorso, farebbe realizzare una economia non indifferente ed è perciò che l'oratore si augura che la sua domanda sia presa in considerazione durante il periodo dell'istruttoria. Considerato infine che la stazione di Ostia è, col progetto in esame, collocata prima dell'abitato, a circa un chilometro dagli scavi, chiede l'on. Mora che sia costruita invece tra il Castello e gli scavi. A parte le piccole mende rilevate egli osserva ad ogni modo che il progetto è in massima lodevole sotto tutti gli aspetti, e di ciò si dichiara lieto di esprimere il suo compiacimento all'Assessore proponente e all'on. Amministrazione.

L'on. Consig. GRAZIOLI, associandosi alle parole di plauso espresse dall'on. Mora, dice di rispondere agli on. Cavaglieri e Grisostomi circa i dubbi sollevati su possibili deficienze nei riguardi del traffico e sulla passività della linea. Fa rilevare che le curve avevano con l'antico progetto il raggio minimo di m. 360, esteso ora a 400, o che le pendenze dal 18 per mille sono state ridotte in due tratti al 16 per mille e negli altri all'8 e al 10 per mille e che finalmente col nuovo progetto sono state tolte le contropendenze. Contrariamente poi a quanto è stato affermato, dal quadro allegato alla proposta risulta che l'esercizio sarà attivo, per modo che il sussidio vien chiesto specialmente per coprire le spese di costruzione. Come si vede adunque, i due presupposti tecnici da cui son partiti gli on. Grisostomi e Cavaglieri non hanno ragion di essere.

L'on. Consig. MARCHIAFAVA dice che alle osservazioni di carattere economico, amministrativo e tecnico fatte dai precedenti oratori, egli, nella qualità di medico, farà seguire un'osservazione d'indole sanitaria. Pensa che la congiunzione di Roma al mare costituirà un immenso beneficio per le famiglie della borghesia, che con lieve spesa potranno condurre i figli al mare, per i bambini delle nostre scuole e delle nostre colonie marine a cui sarà dato finalmente godere a lungo

l'aria, la luce, il sole, in una spiaggia a breve distanza dalla città. E poichè, senza considerare i benefici d'ordine economico e commerciale derivanti dalla nuova linea, egli è convinto che la costruzione della Roma-Ostia gioverà a migliorare le condizioni igieniche e sanitarie dell'Agro, si dichiara favorevole al progetto e porge plauso all'Amministrazione per averlo presentato.

L'on. Consig. GISLIMBERTI, così dice:

Questa proposta, onorevoli colleghi, risponde ad una lunga e così fervida attesa della cittadinanza, e insieme costituisce un punto tanto importante degli impegni da noi assunti col nostro programma elettorale, che spero vorrete consentirmi di esprimere su essa il mio pensiero, serenamente, senza intenzione di fare confronti polemici con la proposta consimile della passata Amministrazione, perocchè bene osservava l'illustre prof. Scaduto, che non si tratta ora di una questione di partito, di una battaglia fra maggioranza e minoranza: bensì di un grande interesse locale. E per questo appunto desidero anzitutto sbarazzare il terreno di tutto quanto possa apparire antipatico, onde mi permetto di rassicurare l'on. Cavaglieri che nessuno può nemmeno lontanamente sospettare che qua dentro vi sia chi subordina il proprio giudizio alla preoccupazione della popolarità o della impopolarità. Il cospicuo numero di voti che ha mandato in Campidoglio gli egregi colleghi dei banchi della minoranza e l'alto valore morale e intellettuale di ciascuno di essi sono garanzia al pubblico che da quella parte come dalla nostra non si ha che una preoccupazione: la tutela degli interessi di Roma con diversità di criterî, a volte, ma sempre con onesta nobiltà di intenti..

Parliamo dunque della proposta, tranquillamente e pacatamente.

Non ricordo con certezza se fosse l'avvocato Ulderico Mazzolani: un Consigliere della passata maggioranza, discutendosi il primo progetto per la sistemazione di Piazza Colonna, diceva presso a poco che questa sistemazione era da lunghi anni reclamata dalla cittadinanza e che quindi egli votava la proposta della Giunta con lieto animo, seppure potesse riconoscere che il progetto non era esente da difetti.

Per la stessa ragione, di fronte alla questione del congiungimento di Roma al suo mare, io sorvolo sulle eventuali e da me non rilevate manchevolezze cui hanno accennato altri colleghi a proposito di questo progetto di costruzione della ferrovia Roma-Ostia, e dichiaro che di grande animo voterò in favore.

Anche per il congiungimento di Roma al mare da anni ed anni si studiano progetti e si fanno accademiche discussioni, le quali, senza la costanza veramente ed ammirevolmente e tenacemente ligure dell'Assess. Orlando avrebbero finito con il non venire ad alcunchè di concreto; ecco perchè io dunque voterò in favore, convinto profondamente che con l'esercizio della ferrovia Roma-Ostia, coordinata e completata con i lavori che il Governo ha promessi per ripristinare la navigazione del Tevere (e che mi auguro vengano presto portati a compimento) una nuova êra di economico progresso si apra per la capitale del Regno.

Perchè, intendiamoci: ho sentito l'egregio collega Grisostomi esporre il dubbio che il movimento di coloro che si recheranno ad Ostia per i bagni non sarà tale da giustificare i sacrifici finanziarî del Comune. Ora, se si dovesse costruire la ferrovia per Ostia esclusivamente col criterio di facilitare colà una vita balnearia, col concetto puro e semplice di avviare là anzichè ad Anzio o a Nettuno quanti vogliono godere di un buon bagno ristoratore, in verità sarei anch'io molto titubante nell'impegnare il bilancio in una non piccola spesa.

Ma non è così, on. Grisostomi: non è solamente per dare animazione ad una spiaggia balnearia, che noi desideriamo la costruzione della ferrovia.

Ho già accennato modestamente nel mio discorso sul progetto di bilancio che il problema della industrializzazione di Roma si rende ogni giorno più urgente ed impellente; bisogna quindi che, aprendo le vie del mare, questo problema rendiamo più sollecitamente solvibile.

E qui avverto che sono ragioniere, ma non intendo addentrarmi nell'analisi delle cifre, quantunque, esaminando quel prospetto che segue la proposta e che l'on. Grisostomi ha definito «la

morale della favola » si possa rilevare come, in confronto del progetto della precedente Amministrazione, il progetto attuale presenti un percorso di soli 29 Km. invece di 32, prevede una spesa di costruzione — a parte le espropriazioni ed il pontile — di 8 milioni ed 800 mila lire, anzichè di 16 milioni e mezzo; elementi che è bene tenere presenti.

Non mi occupo, ripeto, della relativa passività che questa linea tra Roma ed Ostia può far pesare sul bilancio: io penso invece ai grandi vantaggi per l'avvenire che essa inizierà.

Del resto, nessun servizio municipalizzato in genere è attivo, almeno dei primi momenti dell'esperimento; è logico quindi che debba essere passivo anche l'esercizio della linea Roma-Ostia; per questo appunto vogliamo chiedere al Governo che elevi la sovvenzione chilometrica a 12 mila e tante lire per cinquant'anni.

D'altronde la pubblica illuminazione, la nettezza delle strade non rappresentano certo una attività sul bilancio comunale; ciò nondimeno noi siamo tutti concordi nel dire che qualunque spesa per questi servizi di così capitale importanza è accettabile e doverosa. Penso ancora che oltre al beneficio igienico, e per le famiglie meno abbienti anche molto economico, di una facile comunicazione col mare, si debba tener conto pure della resurrezione di Ostia antica, i cui scavi costituiscono una delle migliori ed ancora sconosciute bellezze archeologiche e storiche di Roma. Penso che questo rapido congiungimento darà vita e avviamento ad un più intenso lavoro di bonifica della plaga dell'Agro romano, che la colonia dei romagnoli di Ostia con tenace energia e con ammirevole abnegazione ha dimostrato così feconda.

E' vero che noi affrontiamo una grande spesa, ma è anche vero che l'attuale progetto in confronto dei progetti precedenti, come ho accennato, offre una notevole economia, pur dando un non men notevole aumento di dotazione del materiale. Offriamo, è vero, la forza elettrica gratuitamente; ma anche la Casa francese che aveva fatta la prima proposta avrebbe avuta questa gratuita concessione, e in questo momento specialmente, mentre recenti circostanze hanno dimostrata tutta la inopportunità che linee ferroviarie secondarie o linee tramviarie o automobilistiche fossero in mano di stranieri, io mi conforto al pensiero che non avremo più una Direzione ed un personale straniero a capo di una importante linea di comunicazioni commerciali qual'è quella tra Roma ed Ostia.

Onorevoli colleghi, ricordo in un Congresso del Comitato Nazionale pro-Roma marittima, quando i convenuti incaricavano Ernesto Nathan, l'Ammiraglio Chierchia e me di concordare un unico ordine del giorno, aver detto ad Ernesto Nathan a Terni che quella Amministrazione la quale avesse risolto il problema della comunicazione di Roma con Ostia, avrebbe compiuto opera così altamente patriottica e benefica da meritare la piena riconoscenza della popolazione, ho oggi lo stesso convincimento ed è perciò che non solo invito i Colleghi a votare favorevolmente alla proposta; ma lo faccio esprimendo la mia viva riconoscenza alla Giunta, riconoscenza che certo sarà sentita da tutta la popolazione di Roma.

L'on. DE ROSSI dice:

Nella mia qualifica di pubblico funzionario al Ministero dei Lavori Pubblici e precisamente come capo della divisione, cui sono devoluti gli affari concernenti le concessioni di ferrovie all'industria privata, sento il dovere di rendere in ordine all'importante proposta che stiamo discutendo, una esplicita e precisa dichiarazione.

Aderisco, anzi plaudo vivamente alla nobile iniziativa dell'on. Giunta, che in base ad un progetto proprio seriamente studiato dal lato tecnico e dal lato finanziario si accinge a chiedere la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Roma ad Ostia nuova (mare). Vi adeguamente ad un alto e vitale interesse della nostra città, e mira a soddisfare un fervido desiderio, che dopo tante discussioni, tanti studi, tante promesse è divenuto ormai *acquisita legittima aspettativa dell'intera cittadinanza*.

Ma d'altra parte tengo a ben chiarire che il mio voto ha carattere esclusivamente generico,

non riguarda cioè nè punto nè poco i particolari tecnici e finanziari della domanda, poichè il mio dovere di funzionario nell'Ufficio, cui spetta in altra sede l'esame dell'affare, m'impone al riguardo il massimo riserbo. Mi asterrò quindi da qualsiasi giudizio o apprezzamento sui criteri che informano il progetto dell'opera ed il piano finanziario dell'impresa. Tuttavia, pur non discutendo gli elementi di quel piano, ne illustrerò brevemente la portata obbiettiva, quale risulta dalle cifre contenute nel quadro allegato alla proposta.

Il costo complessivo dell'opera è preventivato nella somma di circa 11 milioni e mezzo, ivi comprese, si noti bene, un milione novecentoventimila lire per l'acquisto del materiale rotabile. La sovvenzione chilometrica che il Comune intende di chiedere al Governo è di lire 12820 a Km. per 50 anni. E siccome la lunghezza sussidiabile della linea sarà di 29 chilometri, qualora la domanda fosse accolta, si avrebbe una sovvenzione annua complessiva di lire 31 mila. Ora, con la cessione di questo sussidio ad un Istituto di credito, per esempio alla Cassa dei Depositi e Prestiti, il Comune o l'Ente subconcessionario potrà realizzare, e su questo punto richiamo la speciale attenzione dell'on. Consiglio, potrà realizzare *la somma di ben 7 milioni e cinquecentomila lire.*

Si aggiunga che nel bilancio dell'Impresa a carico dell'esercizio è prevista la quota del 7,50 % annua per il servizio del capitale occorrente all'acquisto del materiale rotabile. Quindi anche questo capitale, preventivato, come ho detto, nella somma di un milione e novecentoventimila lire, potrà ottenersi facilmente mediante un mutuo.

Si avrà in tal guisa la sicura disponibilità complessiva di circa nove milioni e mezzo. E, poichè l'opera costerà in tutto 11 milioni e mezzo, mancheranno soltanto due milioni ad integrare la spesa. Ma questi due milioni potranno essere largamente ammortizzati dall'attività dell'esercizio; e ciò renderà agevole anche per essi un'opportuna operazione finanziaria. Tale in sintesi la portata del piano finanziario. A voi su di esso, onorevoli colleghi, il giudizio sereno ed obbiettivo; a voi il facile confronto con un altro piano che rispetto ad una spesa di circa 25 milioni assicurava un concorso governativo in misura tale da rendere possibile la realizzazione di soli tre milioni!

Continua l'oratore facendo notare che la obbiezione sollevata dall'on. Grisostomi, che il costruttore cioè non può concorrere nelle spese dell'opera, non si adatta al caso in ispecie, poichè qui trattasi d'un costruttore che è anche concessionario, ed esprimendo la certezza che non occorrerà municipalizzare la linea poichè, ottenuto il sussidio governativo richiesto, non si avrà che l'imbarazzo della scelta per il subconcessionario, così conclude:

Io, come ho detto, mi astengo da qualsiasi apprezzamento e mi limito a votare genericamente la proposta, non senza però esprimere un vivissimo augurio, che cioè quest'opera la quale formò parte integrante del nostro programma amministrativo, quest'opera attesa da troppo tempo e da troppo tempo infruttuosamente discussa, possa al fine essere eseguita e presto e bene, nell'interesse di Roma, e sia con ciò titolo permanente di alta benemerenza per la nostra Amministrazione.

L'on. Consig. ALESSANDRI si compiace con l'Amministrazione per la serietà dei suoi propositi, dimostrata presentando anche in questi giorni di patriottica trepidazione progetti così importanti come quello in esame, del congiungimento di Roma al mare. L'Italia deve dimostrare come anche in questo momento, con la serenità dei forti, ha la fermezza di attendere al normale svolgimento della vita nazionale.

I propositi dell'Amministrazione domandano il più cordiale consenso da parte del Consiglio: lo studio cioè preciso ed obbiettivo della proposta.

L'oratore dice che esaminerà il problema sotto il suo duplice aspetto: è il progetto finanziariamente attuabile?, se finanziato, assolverà agli obblighi in materia assunti dall'Amministrazione verso la cittadinanza?

Osservato come nè l'Amministrazione nè il Consiglio potrebbero richiedere, senza menomazione della dignità propria, una concessione non eseguibile per mancanza di mezzi finanziarî, dice

l'oratore che a dimostrar la bontà del proprio progetto la Giunta si è limitata soltanto a porlo in confronto con quello Berthelot facendo rilevare che mentre l'uno importava la spesa di oltre venti milioni, quello attuale verrà a costare undici milioni soltanto. Or, senza tenere conto che ciò non costituisce in ordine alla bontà del progetto quella dimostrazione che sarebbe stata desiderabile, sta in fatto che la passata Amministrazione assai prudentemente faceva assumere gl'impegni della esecuzione e dell'esercizio ai concessionari Berthelot e compagni, mentre noi ci potremo trovar nel caso di eseguire e di esercitar direttamente la nuova linea. Da qui la necessità di studiare se sia finanziabile il progetto, poichè nel caso contrario sarebbe vano illudersi sulla possibilità di ottenere capitali privati e di trovare un subconcessionario.

L'oratore, messi in rilievo i preventivi che accompagnano la proposta e dolendosi che non siano stati distribuiti ai Consiglieri per uno studio completo, osserva come alcune cifre riguardanti la spesa d'impianto sembrino per lo meno ispirate a criteri d'un ottimismo impressionante. Infatti, per quanto riguarda il costo delle espropriazioni, si sono calcolati ad 80 centesimi a mq. i terreni situati nella zona del Piano regolatore, fuori Porta S. Paolo terreni che per la legge sulle aree fabbricabili potevano essere denunziati al minimo di una lira, e si sono valutati a cent. 30 per mq. i fondi agricoli e le vallate sulle sponde del Tevere. Chiede l'oratore se esistano terreni a questi prezzi e lo chiede anche sulla esperienza di acquisti che il Genio civile ha dovuto fare a saggi più elevati Inoltre dubita che si sia tenuto sufficiente conto dei movimenti di terra, del maggior prezzo attuale delle ferramenta, ecc. Dice che le poche cifre esposte denotano il sistema che si è seguito nei preventivi, e generano legittimi dubbi sulla loro sincerità. Fatte tali premesse e dicendo che non si soffermerà sulla parte tecnica confidando che gli Uffici municipali l'abbiano riscontrata esatta, in quanto il progetto è stato redatto da un ingegnere estraneo al Comune, prosegue l'on. Alessandri osservando che non ostante i preventivi ottimisti si raggiunge appena il pareggio per l'esercizio, tenendo conto del contributo di L. 150,000 che si propone di offrire il Comune e di quello chilometrico di L. 12.816 che si richiede allo Stato. Ne consegue, sulla base dei preventivi, della cui esattezza, lo ripete, egli dubita, che la concessione debba ritenersi non finanziabile dal momento che la probabile certezza della passività della linea ne renderà impossibile l'esercizio da parte del Comune, per la legge sulle municipalizzazioni che vieta l'assunzione di linee passive, come pure ne renderà impossibile l'assunzione da parte del capitale privato che non ne avrebbe un'equa rimunerazione.

Ma — prosegue l'oratore — supponiamo pure che tutti i preventivi rispondano a realtà, che si ottengano i terreni al prezzo indicato, che le spese non superino la cifra stabilita, che il movimento dei viaggiatori corrisponda perfettamente al numero che il progettista ha fissato da un minimo giornaliero di 558 a Gennaio a un massimo di 7254 in Agosto senza prevedere differenza di affluenza dal primo giorno, a dieci anni di poi; supponiamo che i rivieraschi ci regalino i loro terreni, che le fabbriche di ferri regalino le rotaie, ecc. ecc., supponiamo, finalmente, di avere ottenuto la concessione. Avremo con questo assolto all'obbligo assunto verso la cittadinanza, di facilitare cioè il movimento commerciale di Roma col mare?

La sostanza del programma dell'Amministrazione era di trasformare Roma da una città di consumo in una città di produzione, facilitandone, mediante il congiungimento col mare, il suo sviluppo commerciale e industriale. Col progetto in esame non si dànno a Roma che i bagni di mare, e questo non può costituire l'attuazione d'un programma, a meno che l'Amministrazione non voglia fare torto a sè stessa. La Giunta è così persuasa che con la sua proposta nessun vantaggio commerciale potrà essere raggiunto, che preventiva a sole 90.000 lire il gettito annuale per il trasporto merci sulla linea, la quale non solo non risponde in tal modo al concetto per cui si dovrebbe istituire, ma finirà col rendere persino meno prossima l'attuazione di quanto era nel programma dell'Amministrazione e nel desiderio concorde della cittadinanza romana.

Per questi motivi l'oratore, pur elogiando l'on. Assessore Orlando per la tenacia dei suoi sforzi, esprime la convinzione che la proposta presentata dalla Giunta non dia affidamento per la soluzione del problema rivolto soprattutto alla redenzione economica della nostra città.

L'on. Consig. BRUCHI dice che la importanza dell'argomento lo induce ad esprimere, con la maggiore serenità e franchezza, il suo parere, esaminando ampiamente la questione ch'egli avrebbe desiderato fosse esposta dall'Amministrazione senza spunti polemici, fatti non per altro che per irritare, senza raffronti non del tutto opportuni e facilmente oppugnabili in quanto più che mai, nel caso in ispecie, può adattarsi il detto: « omnis comparatio claudicat ». Dopo due anni dalla caduta del blocco — aggiunge l'oratore — noi, piccole scheggie dalla bizzarria del caso lanciate in quest'aula, vorremmo evitare ogni inopportuno dibattito nel momento attuale in cui l'immane ciclone che sconvolge l'Europa ha fatto scomparire le piccole miserie di parte. Ma poichè nella proposta, presentata dalla Giunta, troppo si parla, e non sempre esattamente, del precedente progetto per la Roma-Ostia, è bene esaminarlo in confronto a quello attuale e si vedrà come il paragone non sia possibile in quanto non trattasi di progetti, di cui uno possa essere giudicato migliore o peggiore dell'altro, ma di progetti sostanzialmente diversi.

Con quello precedente il Comune non assumeva a sue spese i lavori, affidati invece a concessionari che vi avrebbero impiegato capitali proprî, procedendo ad opere di cui non è più traccia nel nuovo progetto. In quest'ultimo la congiunzione di Roma al mare è, per così dire, fine a sè stessa: quello precedente invece non aveva come unico carattere specifico tale congiunzione, ma proponevasi ben altri e maggiori fini, dei quali non può sfuggire ad alcuno l'importanza. Oltre alla ferrovia elettrica quel progetto, per l'art. 39 della convenzione, contemplava la costruzione d'un pontile che si sarebbe prolungato per 600 metri entro il mare, sino a raggiungere un fondale che avrebbe consentito l'ormeggio d'importanti navigli. Questo pontile costava un milione e mezzo e sopra di esso prolungavasi la ferrovia a doppio binario, collegato colla Roma-Ostia e col mercato centrale di S. Paolo; era provvisto di due colossali grue, e di tutti i meccanismi necessari per il carico e lo scarico diretto delle merci dalle navi sui vagoni, di guisa che, avrebbe quel pontile costituito un passo veramente poderoso verso il fine che anche l'attuale Amministrazione pareva proporsi: quello di conseguire, mediante la congiunzione di Roma al mare, il desiderato sviluppo commerciale della nostra città. Il risparmio di 4000 metri di linea oggi prospettato e messo in rilievo dal collega De Gislimberti deriva appunto dalla soppressione del pontile, ed ecco che quel risparmio viene a convertirsi nel più grave difetto dell'attuale progetto, nel quale ancora di non poche altre cose si è fatto a meno, in confronto di quello precedente. Abbandonata è stata infatti l'idea della valorizzazione delle aree, con la concessione alla Società di reparti fabbricativi alternati con aree di proprietà del Comune, che della Società avrebbe in tal modo, con una sana concorrenza, potuto frenare gli istinti speculativi, nè più si parla della linea sotterranea entro Roma, che sarebbe stata il primo esperimento ed il fulcro della futura metropolitana in quanto la Società s'impegnava a prolungarla in seguito da Piazza Venezia a Piazza del Popolo e Porta Pia.

Stabilito in tal modo — prosegue l'oratore — che il concetto precedente è assai diverso da quello d'oggi, che si limita soltanto alla linea ferroviaria, e tenuto presente che ogni paragone non è pertanto possibile, esaminiamo la proposta presentata dalla Giunta, nella quale ho durato fatica ad orientarmi tra tante affermazioni ed idee che da un periodo all'altro si complicano, si contraddicono e formano come un labirinto ch'è indice di una non sufficiente preparazione dal punto di vista amministrativo e giuridico. Non mi occuperò del tracciato che ha per ora una importanza secondaria, in quanto può sempre modificarsi, occorrendo. Quello che invece parmi indispensabile esaminare è il finanziamento, poichè lo Stato nulla concede se non si dimostra di avere i mezzi per costruire.

Leggendo la intestazione della proposta credetti che l'Amministrazione avesse trovato il modo di risolvere il problema e ne fui sinceramente lieto. Dovetti peraltro ricredermi, alla lettura della relazione; noi ci troviamo di fronte ad un pio desiderio, che non ha consistenza, ad un progetto in più, che non ci farà inoltrare d'un passo verso la soluzione sperata. Null'altro trovasi nella relazione, tranne, ad ogni periodo, che confutazioni esageratamente larghe ed affermazioni che non sempre rispondono a verità. Così, a pag. 1, è detto: « Poichè la maggior difficoltà che si op-

poneva all'attuazione dell'impresa era costituita dal progettato tratto di ferrovia di penetrazione in città, previsto tutto in galleria e con l'estremo in una stazione sotterranea sotto piazza Venezia.... ». Or questo non risponde ad esattezza: la Roma-Ostia non è stata costruita non per la differenza di costo tra il tratto in galleria e quello esterno, ma perchè il ciclone finanziario precursore dell'attuale sconvolgimento europeo, ha fatto mancare la disponibilità dei capitali, che non si sarebbero egualmente trovati anche se la intera linea avesse dovuta esser costruita sopra terra. Ad ogni modo, che il tratto sotterraneo costituisse una difficoltà è affermazione del tutto nuova dell'on. Orlando e del tutto contraria al convincimento da lui manifestato nella discussione del precedente progetto.

Si rileva infatti dagli Atti del Consiglio che nella seduta del 27 Luglio 1911, l'on. Orlando si esprimeva in questi precisi termini: « La miglior garanzia della riuscita del progetto è la linea sotterranea che dal centro della città condurrà a S. Paolo.

« E' notevole poi l'aver concluso l'affare con un gruppo di persone che non lo ha trattato per ricederlo ad altri, ma per effettuarlo da sè. Della linea sotterranea l'oratore udì l'annunzio nella Commissione per gli impianti elettrici ed è lieto di manifestare la propria soddisfazione perchè sia stata immaginata dall'italiano ing. Della Riccia che seppe conquistare la massima stima al l'estero ed in Italia.

« Del resto l'oratore approverà di gran cuore la convenzione, esprimendo il voto che si adottino oramai le comunicazioni in sotterranei, non essendo più possibile estenderle sulla superficie stradale ».

Rilevasi poi dallo stesso verbale quanto appresso: « L'on. Consig. Orlando confronta in varie parti il compromesso in discussione con la convenzione che era stata concordata col signor avvocato Leti per porre in evidenza quanto sia migliore l'attuale combinazione anche per le garanzie che offre di sicura riuscita. Il progetto Leti recava la costruzione del grande viale, che vien sostituito oggi da cosa assai più utile, qual'è la penetrazione in città. Si congratula poi l'oratore vivamente e sinceramente con l'on. Sindaco e con la Giunta per avere assicurato condizioni così vantaggiose per la città con un gruppo che dà i migliori affidamenti per la capacità tecnica e finanziaria e per le persone che la rappresentano meritevoli della massima stima per la loro posizione politica e per quello che hanno saputo fare in Francia ».

Ed era questa la verità, poichè il Berthelot era l'amministratore delegato della Compagnia Metropolitana di Parigi ed il Gilbert Boucher era il Presidente della Società francese di studi industriali e Consigliere del Dipartimento della Senna, ed i due concessionari erano appoggiati da un gruppo bancario francese.

Strana dopo ciò appare l'odierna proposta, priva di qualunque consistenza e che si risolve in un bel disegno a vari colori, con prevalenza del color di rose, non corredato di alcun cenno relativo al finanziamento, ed anzi privo di ogni seria base finanziaria. In tali condizioni non è assolutamente possibile parlare di domanda di concessione ed esercizio della ferrovia, giacchè tutte le leggi, a cominciare da quella del 1865, fino al testo unico 9 Maggio 1912 sulle concessioni ferroviarie, prescrivono che ogni domanda deve essere accompagnata dalla indicazione dei mezzi per provvedere alle occorrenti spese ed aver la dimostrazione del piano finanziario, che rimane definitivo sin dal primo momento, mentre il tracciato può sempre modificarsi anche durante la esecuzione dei lavori. Perciò non è possibile e non sarebbe serio che il Comune di Roma presenti una domanda che tale parte indispensabile trascura e rimanda a quando l'istruttoria sarà stata completata.

Non sono ammissibili domande a vuoto come questa, che ha indubbiamente il merito di un ingenuo candore, ma non ha alcuna consistenza e non può dalle Autorità superiori essere presa in alcuna considerazione.

Ma v'ha di più: se per la costruzione della linea non sussiste alcuna disponibilità di mezzi finanziari, per l'esercizio della linea che la legge non consente in alcun modo di separare dalle costruzioni la proposta crede di cavarsela con queste testuali parole: « In quanto all'assunzione

dell'esercizio presenterà in tempo debito l'Ente sub-concessionario o, se del caso, farà le dovute proposte per l'assunzione diretta, provvedendo alle prescritte pratiche richieste dalla legge sulla municipalizzazione dei pubblici servizi ». Ma nè dell' Ente sub-concessionario nè di studi per la municipalizzazione vi è ora traccia o sentore alcuno, e la riserva è del tutto superflua e senza senso, giacchè anche senza quella dichiarazione l'Amministrazione potrà fare sempre tutte le proposte che crederà. Ma senza andare a cercare quello che potranno fare in seguito questa o le successive Amministrazioni, il punto da esaminare è quello relativo alla domanda attuale.

Qual'è la figura con cui il Comune si presenta al Governo? Non essendovi alcun concessionario, nè alcuna proposta concreta di municipalizzazione, il Comune, indubbiamente, chiede e intende oggi di costruire e di esercitare la linea in economia, cioè a sue spese dirette. Ma ciò non è consentito ai Comuni da alcuna legge, anzi è vietato da tutte le leggi. In un solo caso e ad un sol patto potrebbe consentirsi tale servizio in economia, a forma dell'art. 16 della legge sulle municipalizzazioni, se l'on Orlando dichiarerà e dimostrerà che la sua proposta ha così tenue importanza che non è il caso di ricorrere alla legge sulle municipalizzazioni. Questa legge infatti consente l'esercizio in economia soltanto per i servizi per la cui tenue importanza o perchè non aventi un prevalente carattere industriale, non possono assumersi nelle forme e con le garanzie delle municipalizzazioni. Ciò l'oratore non ritiene che possa certamente pensarsi della ferrovia Roma-Ostia che importa la spesa di oltre 11 milioni. Ed allora è evidente che in tali condizioni la domanda non è presentabile e la proposta non è affatto attuabile: abbiamo un progetto di più disegnato sulla carta, ma nessuna seria base e possibilità di attuazione ed invece di una proposta amministrativa questa non è che un gesto nel vuoto. Ma supponiamo — aggiunge l'oratore — che la domanda possa farsi. Ed allora vediamo che cosa andrà ad accadere e che cosa farà l'Amministrazione. Stando alla proposta parrebbe che per l'Amministrazione sia completamente indifferente dare in appalto o municipalizzare la nuova linea e che i due sistemi si equivalgano. Invece questo involge una questione fondamentale di principio ed esige ad ogni modo un ben ponderato studio per esaminare preventivamente e decidere, se la municipalizzazione della Roma-Ostia sia possibile. Vedere che per la Giunta è indifferente addivenire all'appalto o alla municipalizzazione può esser motivo di compiacimento per l'oratore che fu sempre favorevole alle municipalizzazioni, ma egli chiede tuttavia di essere tranquillizzato, giacchè quando dalla precedente Amministrazione fu impiantato il primo servizio municipalizzato, la questione si presentò in tutte le sue difficoltà e l'on. Orlando si dichiarò irriducibile avversario di qualsiasi municipalizzazione. Resulta dagli Atti del Consiglio (1908, II, pag. 289) a proposito delle linee tramviarie municipalizzate volute dalla precedente Amministrazione: « L'on. Consig. Orlando premette che, essendo egli membro della Commissione consultiva tecnica, ebbe occasione di esaminar la proposta e di dichiararsi contrario al principio della municipalizzazione. Comprendendo che si troverà solo si limiterà a spiegare il suo voto nella certezza di non riuscire a mutare l'idea preconcetta nel Consiglio che fu vagheggiata anche dalla precedente Amministrazione.

« Il sistema della municipalizzazione cominciò ad essere applicato in Inghilterra nel secolo scorso. Esso rappresenta un vero regresso economico verso i metodi medioevali per i quali i Comuni si facevano persino fabbricatori di pane.

« Sopprimere la privata iniziativa per sostituire ad essa la pubblica amministrazione è un danno per le popolazioni, poichè nella vita economica di un popolo le iniziative private rappresentano i piccoli ruscelli che concorrono poi a formare le grandi masse di acqua. E Adamo Smith afferma che la cessazione dell'iniziativa privata fa cessare la prosperità di un paese.

« Invalse dunque in Inghilterra il principio che i profitti delle Aziende pubbliche dovessero appartenere alla collettività. Ma già si nota un movimento di recessione da questo sistema, poichè i Comuni ad altro non riuscirono che ad indebitarsi. Si vuole eliminare con le municipalizzazioni lo sfruttamento del capitale ma non si pensa a salvare le Amministrazioni pubbliche dallo sfruttamento della mano d'opera. E' strano che dopo le lunghe e dolorose lotte sostenute dalla uma-

nità per togliere privilegi di classe, oggi si vadano ricostituendo classi privilegiate di operai e di impiegati.

« Sotto il punto di vista tecnico ed economico, i progetti che la Commissione esaminò furono trovati ottimi ed è a ritenersi che le previsioni sieno giuste, perchè anche il bilancio industriale dell'Azienda fu determinato con grande prudenza. Quindi l'esercizio delle nuove linee sarà certamente utile. Ciò peraltro non modifica l'opinione dell'oratore contraria alle municipalizzazioni ».

L'on. Orlando è dunque così risoluto ed assoluto avversario del principio delle municipalizzazioni, che anche dinanzi a progetti da lui riconosciuti ottimi, ed in casi in cui l'esercizio delle nuove linee è certamente utile, non esita ad opporsi alla municipalizzazione dei servizi.

E' questa — dice l'oratore — un'opinione certamente coraggiosa e rispettabile; ma quando vedo dalla proposta in esame che voi oggi, on. Orlando, equiparate la iniziativa privata alla municipalizzazione, sento il bisogno di domandarvi: vi siete dunque ricreduto? Se ciò è, non mancherò di applaudirvi, ma dopo avervi chiesto: vi sembra peraltro possibile questa speciale municipalizzazione e, nel caso affermativo, su quali dati, visto che dalla relazione nulla si rileva e che nessuno studio concreto è stato da voi presentato al Consiglio?

Dico questo perchè la passata Amministrazione si propose tale problema, ma il compianto prof. Montemartini (come si rileva dagli Atti del Consiglio 1911, II, pag. 846) ebbe a rispondere negativamente per le seguenti considerazioni:

« Non avrebbe la Giunta esitato dal costruire la ferrovia per conto diretto del Comune, tanto che ne fece fare lo studio particolareggiato per giudicare se convenisse municipalizzare la linea. Si dovette però riconoscere che una ferrovia dal centro di Roma al mare avrebbe arrecato costi che il Comune da solo non poteva sostenere e per coprire i quali si sarebbe andati incontro a rischi gravissimi. Per conseguenza occorreva dar mezzo alla società di rifarsi coi terreni ed appunto per ciò le si concedono 800.000 metri quadrati di più. E invero il connubio della terra col capitale è quello che crea i profitti, ma l'Amministrazione non poteva fare un tentativo di questa specie a breve scadenza. A malincuore adunque, ma con piena coscienza di prudente operare, la Giunta dovette rinunziare a questa municipalizzazione e preferire l'accordo con la Società ».

Dopo le osservazioni del Montemartini, apostolo entusiasta delle municipalizzazioni, avrei sentito, dice l'oratore, il bisogno di nuovi studi che avessero dimostrato l'errore in cui egli cadde eventualmente cadere e dato la prova che sia opportuno municipalizzare oggi quel che in passato si ritenne impossibile. Se tali studi non sono stati fatti, se tale prova non è stata raggiunta, non si può andare incontro ad una incognita gravissima nè accettare a cuor leggero la facile alternativa nella proposta contenuta.

Ecco perchè occorre risolvere la questione, ch'è bene esaminare intanto sotto un altro aspetto. Il presupposto dell'attuale progetto, come ha chiaramente dimostrato il collega De Rossi, è l'eccezionale sussidio governativo che l'Amministrazione si augura di ottenere, ma che oggi costituisce una mera ipotesi in quanto spetterà, tra un anno o due, al Governo del tempo di proporre o meno la relativa legge speciale con cui verrebbe ad accordarsi la differenza tra il massimo sussidio legale e la sovvenzione chilometrica di L. 12.816 per cinquant'anni.

Il capisaldo finanziario della proposta è, quindi, del tutto ipotetico ed incerto, dipendendo dal fatto di un terzo all'infuori dell'Amministrazione comunale; ma è, a parere dell'oratore, altresì inopportuno e non consigliabile. Egli non si sentirebbe di invocare dallo Stato una nuova legge per Roma sol per richiedere il sussidio eccezionale di qualche migliaio di lire per 24 chilometri di ferrovia. Se la costruzione dovesse davvero dipendere dalla differenza fra il sussidio chilometrico consentito dalla legge e le dodicimila lire necessarie per la esecuzione della linea, l'oratore non avrebbe difficoltà alcuna ad addossare tale spesa alle finanze comunali, le quali ben possono sostenere il carico di poche diecine di migliaia di lire per la ferrovia Roma-Ostia.

Molto meno è disposto ad approvare tale richiesta eccezionale per un progetto che non risponde al concetto primitivo, ed ai bisogni di Roma.

La cittadinanza voleva il porto, la navigazione, tutto ciò che poteva costituire il primo passo

verso lo sviluppo industriale e commerciale di Roma: l'Amministrazione non dà che una stazione di bagni, una nuova Ladispoli o Santa Marinella, troppo piccola cosa che cambia la ragione di essere della proposta e denatura lo scopo del progetto. Dall'on. Orlando era lecito attendere assai di più: si diano i bagni ma non disgiunti dal traffico, che l'attuale progetto preventiva nella irrisoria somma di L. 90.000, ed allora soltanto la costruzione della Roma-Ostia avrà la sua ragione di essere e potrà trovare favorevole accoglienza.

La soppressione del pontile la cui spesa era già stata assunta per metà dallo Stato, e la economia della spesa per i quattro chilometri di ferrovia per il pontile e per i raccordi con il mercato di S. Paolo è stata un evidente errore ed un enorme peggioramento dell'attuale proposta in confronto alle precedenti. Ed egli non sa comprendere come di tale errore e di questo peggioramento abbia potuto rendersi artefice l'on. Orlando, che presiede un Comitato per il porto di Roma.

La costruzione del pontile di approdo per il carico e lo scarico delle merci nei vagoni non può essere disgiunta dalla ferrovia e ne fa parte integrante, ed egli non può in alcun modo approvare una siffatta economia del tutto inopportuna e che toglie alla ferrovia Roma-Ostia la sua principale caratteristica.

Conclude pertanto l'oratore proponendo il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale, considerando che la ferrovia Roma-Ostia deve mirare principalmente allo sviluppo commerciale e industriale di Roma e non può essere disgiunta dalle opere portuali e marittime indispensabili per l'incremento del traffico, invita l'Amministrazione a coordinare a tale finalità il progetto e passa all'ordine del giorno.

« Bruchi Arturo, Franzetti Attilio, Ranzi Adolfo, Grisostomi Gaetano ».

Molti Consiglieri chiedono la chiusura.

L'on. Presidente pone ai voti la chiusura, che il Consiglio approva a grande maggioranza.

L'on. Assess. Orlando dice che sarà brevissimo nel rispondere ai diversi oratori, tanto più che troppo si è prolungata la discussione in rapporto alla modestia della proposta presentata dalla Giunta, proposta che potrà essere in qualche punto poco chiara nella dizione, ma di cui non si può non riconoscere tutta la praticità.

Nessuna distinzione di progetti ha inteso fare l'Amministrazione, la quale ha proseguito l'opera che quella precedente non potè condurre a termine.

Il problema del congiungimento di Roma al mare fu posto, nel 1906, dall'Amministrazione Cruciani Alibrandi e ripreso in seguito da quella Nathan che lo concretò in due successivi progetti l'ultimo dei quali, già sottoposto alla istruttoria del Ministero dei Lavori Pubblici, non attendeva, per la firma della convenzione, che la prova della disponibilità dei mezzi finanziarî occorrenti per l'impianto e per l'esercizio della linea, prova che, com'è noto, per molte ragioni venne a mancare.

Nello scorso luglio decadde la convenzione con la ditta Berthelot e Gilbert Boucher ed allora, d'accordo col Governo, l'Amministrazione comunale addivenne alla compilazione d'un nuovo progetto, inteso sopratutto ad eliminare le non poche difficoltà, riflettentisi sulla spesa e sulla esecuzione, a cui avea dato luogo quello precedente. Risultato degli studî fatti e del lavoro compiuto è la proposta presentata al Consiglio, con la quale si è conseguita una notevole economia tenendo presente il concetto di penetrare, quanto più si potesse, verso il centro eliminando il tunnel che importava una spesa rilevante, ed abbassando la linea che con l'antico tracciato era sempre mantenuta a mezza costa delle colline che fiancheggiano il Tevere. A questo proposito l'oratore, assicurando l'on. Mora che terrà in considerazione la richiesta per lo spostamento della stazione ad Ostia, fa osservare che non è ammissibile percorrere con la ferrovia la via Ostiense da Porta S. Paolo alla Basilica perchè ciò significherebbe precludere al Mercato centrale le comunicazioni

con la città e che a valle della Basilica sarebbe pericoloso spostare il tracciato alla destra di via Ostiense, poichè in tal modo si renderebbe la linea soggetta alle inondazioni del Tevere.

Prosegue l'on. Assessore facendo notare all'on. Cavaglieri che a torto egli ha chiamato impreciso il progetto, che anzi è stato studiato dettagliatamente in tutti i suoi particolari. Conseguenza è stata aver realizzato sulla spesa di costruzione la ragguardevole economia di circa 8 milioni di lire, pur mantenendo le medesime caratteristiche della ferrovia progettata precedentemente, anzi migliorandone assai le condizioni di esercizio. Facendo rilevare che il viaggio completo durerà mezz''ora e cioè 22 minuti da Ostia a Porta S. Paolo e otto da qui a Piazza Venezia. Dice che il Consiglio deve persuadersi della semplicità del progetto e della sua urgente attuazione, giacchè non si deve più lasciare una popolazione di 600 mila abitanti, la quale ha il mare a 20 Km. di distanza, senza che facilmente possa accedervi.

L'on. Cavaglieri ed altri interrompono dicendo che il pensiero di porre tale impedimento non è stato mai nell'animo di coloro che hanno mosso critiche al progetto per ragioni di grande importanza.

Prosegue l'on. Orlando dicendo che la sola differenza fra il progetto vecchio ed il nuovo è quella rilevata dall'on. Bruchi, la mancanza del pontile ad Ostia che importava la spesa di un milione e mezzo, in cui lo Stato avrebbe concorso per metà mentre il Comune avrebbe garantito alla Ditta un interesse del 4 %. Ora è bene sapere che il Governo ha in esame un progetto esecutivo, approvato in massima, per la costruzione di un grande porto ad Ostia. Si avrà, come si vede, qualcosa più del pontile e la ferrovia, che soddisfa oggi ad un bisogno della cittadinanza, sarà domani la ferrovia del porto destinato alfine a rinnovare l'antica visione del passato e a porre in essere i voti costanti di Roma.

L'on. Consig. Bruchi interrompe dicendo che nulla di tutto questo risulta dalla proposta.

L'on. Assess. Orlando continua facendo rilevare all'on. Grisostomi, il quale affermò che nulla era stato detto intorno al traffico, che al contrario esistono allegati al progetto posto a disposizione dei signori Consiglieri tutti quanti i documenti relativi al traffico e cioè tariffe, presunto numero dei viaggiatori, orario e numero dei treni mese per mese, calcolo delle percorrenze, delle spese di trazione e di esercizio. Tutto si trova dimostrato nel modo più completo e piano. I preventivi sono stati fatti sulle cifre fornite dalle ferrovie, calcolando i viaggiatori che annualmente partono per le vicine spiaggie ed aggiungendovi un notevole coefficiente basato sopra una indubbia intensità maggiore di traffico, data da quanti vorranno approfittare del nuovo, rapido mezzo di trasporto verso il mare. Su queste basi è stato calcolato il numero delle vetture motrici e dei rimorchi, che importeranno una spesa maggiore di quella prevista dal Sindacato francese.

All'on. Alessandri il quale ha trovato esigui i prezzi fissati per le espropriazioni, dice l'oratore che tale affermazione non è esatta ed attribuisce ciò a qualche equivoco, giacchè i terreni vicino a S. Paolo non sono stati calcolati al prezzo da lui indicato, ma ad un prezzo di gran lunga superiore. Per quanto poi riguarda i terreni agricoli corrispondere dalle L. 3000 alle 4000 per ettaro significa pagarli quanto effettivamente valgono. Ad ogni modo aggiunge con piacere a questo proposito che molti proprietari hanno dato e daranno gratuitamente il terreno, su cui passerà la ferrovia e che altri lo hanno venduto a circa 11 centesimi al mq., sicchè probabilmente non sarà in complesso raggiunta la cifra di L. 932.000 preventivata per le espropriazioni.

Passando al preventivo finanziario dice l'oratore che l'esercizio, contrariamente a quanto si afferma, sarà attivo. Non devesi infatti confondere il bilancio dell'esercizio con il bilancio dell'impresa: l'uno riguarda esclusivamente l'introito annuale in rapporto alle spese effettive, l'altro comprende le quote di interessi e ammortamento nonchè quella per la rifazione del materiale rotabile. Passivo sarà adunque non l'esercizio ma il bilancio dell'impresa e per questo si provvede appunto col concorso governativo.

Capitalizzato tale contributo, nonchè le quote per interessi e rifacimento del materiale rotabile stabilite nel preventivo dell'impresa, ed infine una piccola parte del reddito corrispondente

agli interessi ed ammortamento, nella somma di circa due milioni, si otterrà l'intero capitale occorrente.

La domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio va fin d'ora fatta per l'intero percorso da Piazza Venezia ad Ostia nuova, per aver diritto alla sovvenzione chilometrica per tutta la linea. Però è pure indicato nella domanda che il tratto extraurbano dovrà essere costruito in tre anni, mentre non si stabilisce alcun termine per la penetrazione in città. I mezzi per la costruzione saranno dati, come si è detto, dalla capitalizzazione del contributo governativo ed a trovar quelli per l'esercizio si provvederà in corso d'istruttoria. A tal proposito crede l'oratore di dover assicurare agli on. Bruchi ed Alessandri, che la dimostrazione della disponibilità dei mezzi finanziari potrà esser fatta ad istruttoria compiuta, prima che si addivenga alla firma del disciplinare e della convenzione di concessione. Parimenti fa osservare all'on. Cavaglieri che il concorso del Comune nella costruzione ed esercizio delle ferrovie è voluto dagli articoli 33 e 34 del testo unico della legge sulle concessioni ferroviarie, in quanto gli Enti che domandano sovvenzioni per una ferrovia debbono essi per primi concorrere. Conclude l'oratore dimostrando la praticità del progetto presentato e pregando quindi il Consiglio di approvarlo, affinchè si risolva alfine l'annoso problema riguardante il congiungimento di Roma col mare, così come lo hanno risolto senza dubbi od incertezze altre città, e cita ad esempio Pisa che con la sua marina ha saputo creare una cittadina balneare pur avendo a 19 Km. Livorno e a 25 Viareggio.

L'on. Consig. SANTUCCI dice di prevedere che l'ordine del giorno presentato dall'on. Bruchi non potrà raccogliere i voti della maggioranza. Ma poichè in esso viene espresso un concetto, che non si può trascurare, e un desiderio su cui l'intero Consiglio non può che essere concorde, nella convinzione che la progettata ferrovia debba preludere a tutte le altre opere necessarie alla soluzione del problema marittimo di Roma, presenta il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio convinto che il progetto dell'Amministrazione così opportunamente e praticamente studiato, una volta attuato non potrà a meno di affrettare quelle opere marittime e quelle altre opere complementari che renderanno la ferrovia Roma-Ostia proficua, anche nei riguardi dello sviluppo industriale, commerciale ed agricolo, approva la proposta stessa e fa voti perchè mediante il benevole appoggio del Governo possa tradursi sollecitamente in atto ».

L'on. Consig. BRUCHI dichiara che il suo ordine del giorno ha significato sospensivo in quanto propone il rinvio del progetto alla Giunta perchè lo ripresenti coordinato alle opere portuali e marittime essendo, a suo avviso, inscindibili la questione della ferrovia da quella del porto in Ostia.

L'on. PRESIDENTE, data lettura dell'ordine del giorno Bruchi e dichiarando ch'è appunto intendimento della Giunta proseguir nell'opera iniziata affinchè la istituzione della linea Roma-Ostia non vada scompagnata dalle altre finalità riguardanti lo sviluppo industriale e commerciale di Roma, avverte che l'Amministrazione non accetta l'ordine del giorno suddetto su cui pone la questione di fiducia.

L'on. Consig. SCADUTO, dichiara che, pur essendo favorevole al progetto della Roma-Ostia, avendo l'Amministrazione posto la questione di fiducia sull'ordine del giorno Bruchi, voterà contro la proposta.

L'on. PRESIDENTE, mette ai voti, per alzata e seduta, l'ordine del giorno Bruchi, che il Consiglio respinge a grande maggioranza. Dichiara quindi che l'Amministrazione accetta l'ordine del giorno Santucci che importa anche l'approvazione della proposta, e lo pone ai voti.

L'on. Consig. CRISOSTOMI dice che, non avendo l'on. Assessore risposto alle sue obbiezioni d'indole giuridica, egli non solo non può essere favorevole, ma intende sia rilevato che il Consiglio si accinge a votare una proposta non consentita dalla legge sulle municipalizzazioni.

L'on. Consig. CAVAGLIERI dice che, siccome lo stesso Assessore ha dichiarato che la proposta non è formulata con sufficiente chiarezza, desidera sapere, con una formula concreta, che cosa si sta per approvare, se la domanda di concessione della sola costruzione o quella per la costruzione e l'esercizio. (*Vive interruzioni*).

L'on. Consig. DE ROSSI dice che secondo le disposizioni in vigore le domande di concessione de-

vono riguardare la costruzione e l'esercizio e che pertanto su l'una cosa e l'altra dovrà deliberare il Consiglio.

L'on. PRESIDENTE, convenendo con quanto l'on. De Rossi, ha osservato, dice che l'oggetto su cui si dovrà deliberare è indicato appunto nella intestazione della proposta, in cui sta scritto: « domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Roma-Ostia Nuova (Mare) ».

L'on. Consig. ALESSANDRI dichiara che darà voto contrario alla proposta perchè l'Assessore ha ammesso che non esiste un piano finanziario dell'esercizio.

L'on. Assess. ORLANDO risponde che con l'odierna proposta l'Amministrazione chiede per ora questo soltanto e cioè di essere autorizzata a presentare al R. Governo la domanda per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea ferroviaria.

Il Consiglio sarà, dopo ottenuta la concessione, chiamato a pronunciarsi circa il metodo da adottarsi per provvedere alla costruzione ed all'esercizio della linea.

(*Sorgono vivissimi rumori a cui segue un vivace incidente fra gli on. Orlando e Cavaglieri. La discussione è sospesa*).

L'on. PRESIDENTE invita i Consiglieri a riprendere i loro posti e pronunzia quindi le seguenti parole:

Spetta a me chiarire l'incidente e, ispirato dal sentimento di rispetto dovuto al Consiglio, esprimo il mio dispiacere pel fatto accaduto di cui, son certo, sarà primo a dolersi l'on. Orlando il quale, nel calore della discussione, si è lasciato sfuggire un gesto che non poteva rispondere al suo pensiero. (*Approvazioni*).

Nella tranquillità degli animi, diano tutti i colleghi esempio di concordia, ai fini per cui la fiducia della cittadinanza e l'interesse di Roma ci han qui raccolto. Non dubito che, animati da stima e da affetto reciproco, vorranno i Colleghi, che han dato luogo all'incidente, farne onorevole ammenda e con tale certezza invito il Consiglio a procedere nei suoi lavori.

L'on. Assess. ORLANDO, si dichiara dolente dell'alto impulsivo da lui compiuto e determinato dal veder non sempre a ragione combattuto un progetto ch'egli, per lo studio e per la diligenza impiegatavi, credeva dovesse favorevolmente essere accolto da tutte le parti del Consiglio.

L'on. Consig. CAVAGLIERI, dice che dopo la leale dichiarazione dell'on. Orlando, deplora a sua volta quanto per legittima ritorsione ha potuto fare.

L'on. PRESIDENTE, avverte che sull'ordine del giorno Santucci, che importa anche l'approvazione della proposta a senso e per gli effetti dell'art. 190 della Legge comunale e provinciale, è stato chiesto l'appello nominale.

L'on. Consig. BRUCHI, dichiara che voterà contro l'ordine del giorno Santucci per la sua conclusione e non per la motivazione che riconosce la necessità delle altre opere occorrenti alla soluzione del problema marittimo di Roma.

L'on. Consig. CAVAGLIERI prendendo argomento dalla dichiarazione dell'on. Bruchi, in cui pienamente conviene, propone che l'ordine del giorno sia votato per divisione e cioè la prima parte per alzata e seduta e la seconda per appello nominale. Non sorgono osservazioni e il PRESIDENTE mette ai voti la prima parte dell'ordine del giorno che risulta approvata a grandissima maggioranza. Avverte quindi l'on. PRESIDENTE che per la seconda parte dell'ordine del giorno, con cui il Consiglio verrà a deliberare sulla proposta, agli effetti dell'art. 1 del Decreto Luogotenenziale 27 Maggio 1915, n. 744, nel calcolo della maggioranza prescritta dall'art. 190 della Legge comunale e provinciale non si dovrà tenere conto dei Consiglieri legalmente impediti per servizio militare e cioè degli on. Barafelli, Bersani, Bompiani, Colonna, Del Vecchio, Foschi, Guglielmi, Libotte, Magagnini, Pediconi, Serafini, Sprega, Valli e Vecchini. Per l'approvazione della proposta occorrerà pertanto il voto favorevole di 34 Consiglieri.

Procedutosi all'appello nominale l'on. PRESIDENTE, assistito dagli on. Cremonesi, Ranzi e Flor che funzionano da scrutatori, proclama il risultato della votazione che è il seguente:

Presenti 51.

Hanno risposto sì:

Apolloni, Benucci, Biagetti, Borromeo, Capuano, Cartoni, Ceccarelli, Cochetti, Cremonesi, Cruciani Alibrandi, De Rossi, Desideri, Di Benedetto, Flori, Garzoni Provenzani, Giovenale, Gislimberti, Grandi, Grazioli, Guadagnoli, Lanciani, Leonardi, Levi, Marchiafava, Martire, Massimo, Minestrini, Mora, Orlando, Poggi, Roselli, Santucci, Staderini, Testa, Tupini, Vecchiarelli.

Hanno risposto no:

Alessandri, Bruchi, Cavaglieri, Franzetti, Giammarino, Grifi, Grisostomi, Mortara, Palomba, Ranzi, Scaduto, Sereni, Tacchi Venturi, Torlonia.

Si è astenuto l'on. Frattini.

La proposta per la domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Roma-Ostia Nuova è approvata con 36 voti favorevoli, 14 contrari e 1 astenuto.

La seduta è tolta alle ore 20.

Il presente verbale è stato letto ed approvato nella seduta del 14 Giugno corrente.

Per il Sindaco
A. APOLLONI

Il Consigliere Anziano
E. Marchiafava

Il Segretario Generale
Lusignoli