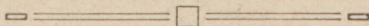


BOLLETTINO della SOCIETÀ per gli STUDI  
di STORIA, d'ECONOMIA. e d'ARZE  
nel TORZONESE



SOMMARIO DEL FASCICOLO XXXIX



P. L. LUGANO — I Primordi dell'Abbazia cisterciense di Rivalta Scrivia.

A. A. — La Direttissima Genova-Tortona-Milano.

RECENSIONI - NOTIZIE.



TORTONA  
TIPOGRAFIA ADRIANO ROSSI  
1913.

## A V V E R T E N Z E

Il Bollettino è trimestrale. Abbonamento annuo L. 10. Un fascicolo L. 3. Ai soci è inviato gratis. Ogni biennio vien dato un indice. Si dà recensione di tutte le opere inviate alla Direzione con particolar riguardo a quelle interessanti il Tortonese o d' autori Tortonesi.

DIREZIONE: Capitano A. Arzano, 12<sup>o</sup> Bersaglieri  
Milano

La Tipografia Adriano Rossi è autorizzata a riscuotere le quote sociali.

### SOMMARIO DEI FASCICOLI GIÀ PUBBLICATI

#### VOLUME V.

- XXXIII - L. C. BOLLEA. — L' Abbazia di San Pietro di Precipiano nel Secolo XV.
- XXXIV - GEN. L. MAJNONI — Per la memoria dell' Ammiraglio C. Mirabello.  
H. GUMMERUS — Il monumento sepolcrale di un calzolaio nel Museo di Tortona.  
A. A. — Per una strada Milano-Genova nel 737.  
A. A. — Per la storia dei feudi tortonesi.
- XXXV - P. LUGANO — I primordi dell' Abbazia cisterciense di Rivalta di Tortona.  
A. A. — Tortona nel risorgimento nazionale (848).  
D. SANTAMBROGIO — L' orologio solare del 53 nel Museo di Tortona.
- XXXVI - Canale Navigabile Genova-Tortona-Po, conferenza dell' ing. S. Bruno.  
A. A. — Tortona eretta in Marchesato.
- XXXVII - P. LUGANO — I Primordi dell' Abbazia cisterciense di Rivalta Scrivia.  
A. A. — Per la Storia dei feudi tortonesi.  
A. A. — Tortona nel Risorgimento.
- XXXVIII - P. LUGANO — I Primordi dell' Abbazia cisterciense di Rivalta Scrivia.  
A. ARZANO — Documenti su Cristierna di Danimarca Signora di Tortona.  
A. ARZANO — Il Breggino nel Tortonese per un ponte sul Po.



### III.

*Le costruzioni cisterciensi di Rivalta Scrivia: come si iniziassero e si svolgessero, — Il titolo di S. Giovanni e di S. Maria. — Gli edifizî: l'infermeria, il chiostro e il parlatorio. — Le altre parti del monastero. — La chiesa di Rivalta e lo stile architettonico usato da' Cisterciensi: pianta di edifizî benedettini e stile ogivale. — Esame sommario della chiesa. — La sala capitolare. — Descrizioni di storici: articolo di Giacomo Carnevale e memoria del sac. Da Fieno. — Età delle costruzioni e criteri seguiti.*

Quando passava all'altra vita l'abate Ascherio, la comunità monastica di Rivalta viveva ancora presso la primitiva chiesa del castello dedicata a San Giovanni; ma il primitivo monastero era già venuto assumendo un altro aspetto, poichè, in un documento del 22 febbraio 1183, si trova designato col nuovo nome cisterciense di monastero di S. Maria di Rivalta (Lxvj). Evidentemente l'abate Pietro, col governo del monastero assunto nel 1180, avea preso altresì a delineare la costruzione di un cenobio e di una chiesa

secondo gli usi e i principi dell'ordine cisterciense (1). E benché ne' documenti sia conservato ancora per lunghi anni il titolo altresì di S. Giovanni, proprio della chiesa primitiva, si deve tuttavia ammettere che durante il governo dell'abate Pietro (1180 - 1184) vi sia stato a Rivalta un principio di nuova costruzione di vari edifizii monasteriali.

Quanti anni durassero le costruzioni cisterciensi di Rivalta prima di giungere al loro compimento, non si può raccogliere nè da' documenti, nè dall'esame archeologico dall'edificio monumentale tuttora esistente. Ma poichè vari degli istrumenti conservati nei Cartari furono rogati in alcuni dei locali o degli annessi del monastero chiaramente designati, si ha dalla loro data il modo di conoscere in qual epoca le diverse parti dell'abbazia erano già costruite.

Appare certo che la primitiva chiesa di S. Giovanni sorgeva presso un lago, il quale è ricordato in documenti del 1151 e del 1162 (ij, xxxv). Il lago, come ricettacolo di acque stagnanti, derivate senza dubbio dalla Scrivia, dovè essere prosciugato per to-

---

(1) È noto che i Cisterciensi hanno dedicato quasi tutte le loro chiese e monasteri alla Madonna. Cfr. **E. Vacandard**, *Vie de Saint Bernard*, Paris, Lecoffre, 1910, t. II, p. 94. Così prescrivono gli *Instituta generalis capituli apud Cistercium* del 1152, cap. XVIII: quod omnia monasteria in honorem beate Marie dedicentur. « Quia antecessores nostri et patres de ecclesia Molismensi, que in honore est beate Marie, ad Cisterciensem locum unde et nos exorti sumus primitus venerunt, iccirco decernimus ut omnes ecclesie nostre ac successorum nostrorum in memoria eiusdem celi et terre regine sancte Marie fundentur ac dedicentur ». **Guignard**, *Les monuments primitifs de la Règle Cistercienne*, Dijon, 1878, p. 254-5.

gliere di mezzo una sorgente di aria malefica. Stendevasi probabilmente tra l'attuale gruppo di edifizii monasteriali e il corso del fiume. Al prosciugamento tenne dietro un lavoro di riempitura e poi un elevamento artificiale sopra il livello del suolo circostante. Per questo lavoro, e per gli altri necessari alle nuove costruzioni fornirono l'occorrente materiale le case diroccate o diroccanti che erano intorno al castello o addossate ad esso. Ma prima di metter mano al grandioso nucleo di edifizii, che fu intenzione di far sorgere, i monaci avranno indubbiamente allestito una fornace per cuocere i laterizi necessari. Questi dovettero essere i lavori preparatorii.

Poscia, sopra una pianta che può trovar confronto in altri monasteri cisterciensi, venne dato principio alle costruzioni. I documenti procedono gradatamente come gradatamente doveva procedere la fabbrica. Prima del 1180, i venditori di terre, ne ricevono il prezzo dall'abate Ascherio o dal suo nunzio o messo, a nome della chiesa di Rivalta, della chiesa di S. Giovanni di Rivalta, o del monastero (di S. Giovanni) di cui Ascherio era abate. Dopo il 1180, più raramente appare il titolo di S. Giovanni tanto per la chiesa che pel monastero; e quando appare, salvo eccezioni che diventano più rare a misura che si procede innanzi, è accompagnato al titolo di S. Maria. Così abbiamo:

1183, febb. 22 - abatis Petri monasterii sancte Marie de Ripaalta — 1183, apr. 26 - ecclesie sancti Johannis et sancte Marie de Ripalta — 1185, dic. 23 - reddit se sancte Marie et sancto Johanni de Ripalta — 1186, sett. 28 - sancte Marie de Rivaltella — 1187, nov. 20 - monasterio sancti Johannis et sancte Marie de Rivalta — 1188, apr. 5 - abb. sancti Johannis et sancte Marie de Rivalta — 1188, ag. 11 - monasterio sancte Marie de Ripalta — 1188, nov. 23 - monasterio sancte Marie de Rivalta — 1189, apr. 4 - et beate

virgini Marie ad cuius nomen monasterium de Ripalta est ordinatum — 1189, maggio 8 - monasterio sancte Marie de Ripalta — 1189, sett. 5 - monasterio ecclesie sancte Marie de Ripalta — 1190, feb. 8 - sancte Marie de Rivalta — 1190, sett. 13 - sancte Marie de Ripalta — 1190, sett. 16 - monasterium sancte Marie de Ripalta — 1191, marzo 17 - monasterii sancte Marie de Ripalta (nomine sancte Marie et sancti Johannis Rivalte) — 1191, ag. 24 - sancte Marie et sancto Johanni Rivalte — 1191, ott. 4, 27, 31 - nomine sancte Marie et sancti Johannis — 1191, nov. 2, 8 - nomine sancte Marie et sancti Johannis — 1191, dic. 3, 13 - nomine sancte Marie et sancti Johannis — 1192, gen. 12, nomine sancte Marie et sancti Johannis — 1192, mag. 15 - monasterio sancte Marie de Rivalta — 1192, mag. 29 - monasterii sancte Marie de Rivalta — 1192, giug. 1 - monasterii sancte Marie de Rivalta — 1192, ag. 14 - monasterii Ripalte nomine sancte Marie — 1192, ott. 20 - sancte Marie de Rivalta — 1192, nov. 12 - monasterii de Rivalta silicet sancte Marie — 1192, nov. 23 - Deo et sancte Marie — 1193, feb. 2 - monasterii sancti Johannis et sancte Marie de Rivalta — 1193, feb. 5 - monasterii sancte Marie de Ripalta — 1193, feb. 21 - monasterii de Rivalta silicet sancte Marie — 1193, apr. 14 - monasterii sancte Marie de Rivalta — 1193, sett. 9 - sancte Marie atque sancto Johanni de Ripalta — 1194, apr. 26 - monasterii beate Marie de Ripatella (Ripalta) — 1194, apr. 26 - in sancte Marie de Ripalta — 1194, nov. 10 - nomine sancte Marie de Rivalta — 1194, dic. 8 - monasterii sancte Marie de Rivalta — 1195, gen. 2 - monasterio sancte Marie et sancti Johannis de Rivalta — 1195, feb. 23 - ecclesie sancte Marie de Ripalta — 1195, lug. 20 - monasterii sancte Marie de Rivalta — 1196, marz. 10 - monasterii sancte Marie de Rivalta — 1196, mag. 29 - ecclesie et monasterii sancte Marie de Ripalta — 1196, ott. 14, - abbati sancte Marie de Ripalta — 1197, gen. 14 - monasterii sancte Marie de Rivalta — 1197, feb. 20 - monasterii sancte Marie de Rivalta — 1197, marzo 14, 23 - monasterii sancte Marie de Rivalta — 1197, luglio 14 - Deo et sancte Marie de Ripalta — 1197, dic. 15 - Deo et sante Marie de Rivalta — 1199, apr. 26 - Deo et ecclesie sancte Marie de Rivalta — 1200, luglio 4 - Deo et sancte Marie et sancto Johanni de Rivalta — 1203, gen. 27 - Deo et sancto Johanni de Rivalta et sancte Marie — 1204, giug. 25 - nomine ecclesie sancte Marie monasterii de

Ripalta — 1204, nov. 8 - Deo et sante Marie et sancto Johanni de Ripalta — 1205, nov. 27 - Deo et sancte Marie et sancto Johanni de Rivalta — 1210, feb. 7 - Deo et sancte Marie monasterii de Ripalta.

La prevalenza che viene assumendo il titolo di Santa Maria, o solo od unito a quello di S. Giovanni, deve indurci a credere che a poco a poco, a fianco del castello e della chiesa di S. Giovanni, stava elevandosi la nuova fabbrica cisterciense. Tuttavia i pochi documenti che ci hanno mantenuto isolato il titolo di S. Giovanni, tanto per la chiesa che pel monastero, possono suggerire diverse ipotesi; o che i monaci fino al 1226 si mantenessero nella residenza antica, o che questo gruppo di documenti debba riferirsi all'intero edificio, antico e nuovo, che non essendo ancora condotto a termine veniva da molti designato col primitivo titolo. Il certo pare questo, che tutti i documenti che hanno conservato il titolo di S. Giovanni senza aggiungere quello di S. Maria per la chiesa e pel monastero di Rivalta dal 1183 al 1226, si riferiscono indubbiamente all'abate della comunità cisterciense ed alla chiesa da essa uffiziata ed al monastero da essa abitato. Poichè tanto le donazioni, quanto i pagamenti degli acquisti non si possono intendere senza annettervi questo significato <sup>(1)</sup>.

---

(1) I documenti che hanno mantenuto isolato il titolo di S. Giovanni sono i seguenti. *Ecclesia Sancti Johannis de Ripalta* : 1183, marzo 29 ; 1193, maggio 29 ; 1198, settembre 27 ; 1206, maggio 31 ; 1226, gennaio 2. — *Monasterium Sancti Johannis de Rivalta* : 1193, giugno 25 ; 1196, giugno 1. — *Abbas (monasterii) sancti Johannis de Rivalta* : 1183, novem. 14 ; 1190, settem. 29 ; 1191, agosto 18 ; 1192, ottobre 25 ; 1203, gennaio 27 ; 1213, apr. 10 ; 1220, giugno 22.

Ma dei nuovi edifizî già esistenti recano testimonianza sicura i documenti posteriori de' Cartari.

*L'infermeria* — Il 13 ottobre 1220 un certo Rovorò Grasso a Castelnuovo confessò a frate Giglio di Rivalta di dovere dare al monastero rivaltese tre moggia di frumento, secondo la misura di Castelnuovo, per la parte che il signor Ianuario Grasso, suo padre, aveva giudicato doversi al cenobio suddetto per l'infermeria del monastero<sup>(1)</sup>. L'edifizio dell'infermeria, non solo distinto ma quasi separato dal nucleo principale delle fabbriche monasteriali, era l'ultimo a costruirsi. In nessun monastero di qualche importanza poteva mancare<sup>(2)</sup>. Ne' due monasteri cisterciensi meglio conservati in Italia, a Fossonova e a Casamari, l'infermeria era isolata dal resto dell'edifizio ed avea, per causa d'igiene, le sue latrine sopra una cisterna o sopra un canale di acqua corrente<sup>(3)</sup>. — A Rivalta v'era un'infermeria a parte, anche pei poveri, come si rileva da un atto del 2 ottobre 1260, rogato « in infirmitorio pauperum de Ripalta » e da un altro atto del 3 febbrajo 1261, che fu rogato « in infirmitorio pauperum monasterii de Ripalta »<sup>(4)</sup>. Que-

(1) **A. F. Trucco**, *Cartari*, I, p. 62, doc. LIII: «... pro iudicato quod dominus Ianuarius grassus condam pater eius fecerat suprascripto monasterio nomine infirmarie suprascripti monasterii...».

(2) *Consuetudines*, cap. XCII: «De infirmis qui sunt in infirmitorio», in **Guignard**, *Les monuments primitifs de la Règle Cistercienne*, p. 202-204; cfr. cap. CXVI: «De infirmario» (*Ibidem*, p. 238-239).

(3) **C. Enlart**, *Origines Françaises de l'architecture Gothique en Italie (Bibliothèque des Ecoles Françaises d'Athènes et de Rome, fasc. LXVI)*, Paris, Thorin, 1894, p. 29.

(4) **A. F. Trucco**, *Cartari*, II, p. 73, doc. CCXVIII; p. 75, doc. CCXXVIII.

st'infermeria pei poveri era una specie di casa o d'ospizio, come sembra indicare un documento del 3 dicembre 1258 (1).

*Il chiostro* — La prima volta che è rammentato il chiostro di Rivalta, come già esistente, è in un documento del 15 maggio 1223. Il priore Artaldo, col consenso de' suoi frati, don Oberto cantore, Giovanni sottopriore, Giacomo sagrestano, Bongiovanni « calege », Ugo « medii » cellerario, Alessandro, Ruffino « sancti », Sigebaldo di Bagnaria, Giovanni « Falcidie », Allegro « Bergami » e Raimondo, fa una permuta di terreni con un certo Lorenzo di Musolengo, e l'atto è rogato dal notaro Oberto « in claustro Ripalte » (2). Il chiostro ne' monasteri cisterciensi era comunemente collocato sul fianco destro della chiesa: stendevasi a forma di quadrato talvolta perfetto, e talora in forma rettangolare, a seconda dello spazio e delle officine od aule che v'erano ne' lati, uno dei quali si prolungava sul fianco stesso della chiesa (3). A Rivalta Scrivia, nel 1244, v'erano due chiostri, quello nuovo di costruzione cisterciense, e quello antico, poichè in un atto di offerta compiuto da Giacomo del fu Anfusio di Capriata d'Orba il 24 marzo del 1244, è notato ch'esso venne fatto « in claustro veteri monasterii sancte Marie de Ripalta » (4). Evidentemente il chiostro vecchio o primitivo doveva trovarsi quasi fuori della pianta regolare del monastero cisterciense, e forse

---

(1) **A. F. Trucco**, *Cartari*, II, p. 244: « In monasterio Ripalte, ordinis Cisterciensis, terdonensis dyocesis, in domo et hospitali pauperum ».

(2) **A. F. Trucco**, *Cartari*, I, p. 139, doc. CLXVII; cfr. II, p. 37, doc. CXXII.

(3) Vedi gli esempi, in **C. Enlart**, *Origines*, cit., p. 82-96.

(4) **A. F. Trucco**, *Cartari*, II, p. 192, doc. DLXXVII.

non era che il piccolo chiostro dell' antico castello, ov'era situato anche un parlatorio, ricordato in un documento del 24 giugno 1228<sup>(1)</sup>. Chè difficilmente il castello sarà stato incorporato nelle nuove costruzioni. Il chiostro vecchio rimaneva in piedi ancora nel 1295<sup>(2)</sup>.

*Il parlatorio* — La regola prescrive il massimo silenzio ne' chiostri: era dunque necessario un luogo ove fosse lecito parlare e dare udienza, e questo consisteva in una galleria che dal chiostro metteva al giardino o ad altre dipendenze. Questa galleria separava d'ordinario il capitolo o sala capitolare dalla sala di riscaldamento avente un gran camino e detta perciò *caminata* o *calefactorium*<sup>(3)</sup>.

A Rivalta troviamo ricordato il parlatorio in un documento del 24 giugno 1227 e poi in molti altri degli anni seguenti. L'atto del 1227 è compiuto « in parlatore sancti Johannis de Ripalta »<sup>(4)</sup>, ma probabilmente qui è indicato il parlatorio che si trovava nel chiostro vecchio del castello di Rivalta. In seguito sembra sempre trattarsi del parlatorio del nuovo chiostro cisterciense. Così l'atto del 16 maggio 1232 è fatto « in claustro monasterii Ripalte, in parlatorio Ripalte »<sup>(5)</sup>. Il medesimo locale è detto « locutorio » in un atto del 13 aprile 1234<sup>(6)</sup>, « colloquio » in atto del 14 giugno

---

(1) « In castro sancti Johannis de Ripalta silicet in parlatore ». **A. F. Trucco**, *Cartari*, I, p. 141, doc. CLXVIII.

(2) **A. F. Trucco**, *Cartari*, II, p. 50, doc. CLVI (1 ottobre 1295): « in claustro veteri monasterii de Ripalta ».

(3) **C. Enlart**, *Origines*, cit., p. 96. « Calefactorium » è il termine adoprato per la sala di riscaldamento dalle *Consuetudines Cisterciensi*. Cfr. **Guignard**, *Les monuments*, cit., p. 174.

(4) **A. F. Trucco**, *Cartari*, II, p. 39, doc. CXXVI.

(5) **A. F. Trucco**, *Cartari*, I, p. 24, doc. II; cfr. II, p. 61, doc. CLXXX (17 agosto 1235).

(6) **A. F. Trucco**, *Cartari*, I, p. 142, doc. CLXVIII.

1235<sup>(1)</sup> e perfino « auditorio » nel 1244<sup>(2)</sup>. Probabilmente di parlatori ve n'aveano due: l'uno pei monaci e l'altro pei conversi. Poichè un atto del 28 agosto 1289 sembra distinguere l'uno dall'altro dicendosi compiuto « in parlatorio monachorum monasterii de Ripalta »<sup>(3)</sup>.

*Altre parti del monastero* — I documenti sono muti intorno alle altre parti del monastero. Un atto del 22 maggio 1235 è fatto « in brolio monasterii sancte Marie de Ripalta » e con questa designazione volevasi indicare la clausura, o luogo circostante al monastero, circondato da mura<sup>(4)</sup>. Un atto del 31 marzo 1237 è fatto « in curia Ripalte » e la curia doveva rispondere al luogo dove solevansi tenere le amministrazioni del monastero, forse in uno dei lati del chiostro<sup>(5)</sup>, o com'è indicata in un atto del 5 maggio 1261, « sub porticu qui est iuxta portam magnam »<sup>(6)</sup>. Nel 1243 (1 novembre) si ha un atto fatto « apud portam monasterii de Ripalta »<sup>(7)</sup>, e nel 1245 (12

---

(1) **A. F. Trucco**, *Cartari*, I, p. 45, doc. XXVIII: « In colloquio sancte Marie de Ripalta »; cfr. II, p. 41, doc. CXXXI (9 Maggio 1247): « In colloquio monasterii Ripalte ».

(2) **A. F. Trucco**, *Cartari*, I, p. 235, doc. CCLXLI (9 ottobre 1244): « In auditorio monasterii Ripealte ». Il termine usato nelle *Consuetudines* Cisterciensi per indicare il parlatorio è precisamente questo di « auditorium ». Cfr. **Guignard**, *Les monuments*, cit. p. 174.

(3) **A. F. Trucco**, *Cartari*, II, p. 42, doc. CXXXIII.

(4) **A. F. Trucco**, *Cartari*, II, p. 126, doc. CXLVI.

(5) **A. F. Trucco**, *Cartari*, II, p. 126, doc. CXLVII.

(6) **A. F. Trucco**, *Cartari*, II, p. 63, doc. CLXXXIV: « In curia monasterii de Ripalta sub porticu qui est iuxta portam magnam ».

(7) **A. F. Trucco**, *Cartari*, I, p. 129, doc. CLIII.

agosto) un altro atto è compiuto « ante portam » dello stesso monastero (1). Dal che pare almeno potersi dedurre che il cenobio rivaltese avesse due porte principali, che dall'esterno mettessero nell'interno, l'una grande e l'altra comune. Da un atto del 28 marzo 1296 si apprende che v'era altresì una casa o cantina per la conserva dei vini col suo portico (2). Il 23 aprile 1264 è rogata l'offerta di sè di Rufino Griffio di Novi « in orto manasterii Ripalte » (3), e quest'orto doveva essere attiguo all'edificio del monastero e probabilmente dentro il recinto della clausura.

Le altre parti non ci sono note, ma ciò nondimeno, nel primo corpo di fabbriche costituenti il quadrilatero del chiostro non doveva mancare nè la sagrestia (per Rivalta, sul fianco destro della chiesa) nè l'aula capitolare, dopo la sagrestia), nè il refettorio, nè la cucina, con la relativa dispensa o deposito di generi alimentari, e poi le diverse officine; nel piano superiore si susseguivano le celle formanti il dormitorio pei monaci e pei conversi.

Di tutti questi locali, i più cospicui tuttora esistenti sono la chiesa e l'aula capitolare; l'una e l'altra degne di particolar menzione, perché servono a mettere sott'occhio le linee architettoniche di tutta la costruzione cisterciense.

L'ordine cisterciense, segnatamente dal tempo di San Bernardo, seguì per la costruzione de' suoi monasteri alcune norme precise, ispirate ai concetti di solidità, di austera semplicità, di esclusione di ogni

---

(1) A. F. Trucco, *Cartari*, II, p. 27, doc. XC.

(2) A. F. Trucco, *Cartari*, II, p. 20, doc. LXV: « In monasterio sancte Marie de Ripalta sub porticu domus caneve ».

(3) A. F. Trucco, *Cartari*, II, p. 194, doc. DLXXXIII.

ornamento superfluo (1). Per la necessità del continuo costruire, vennero i monaci stessi addestrandosi nelle regole e nell' arte dell' edificare monasteri e templi, ne' quali l' austera semplicità del concetto si accoppia alla sublime armonia delle linee architettoniche, producendo un mirabile effetto artistico che eleva l'anima a Dio. Il concetto generale, a cui gli edifici dell'abbazia di Rivalta, — per quanto è dato di poter giudicare dalla chiesa e dalla sala capitolare, — sono informati nella icnografia e nelle elevazioni loro; e le varie forme architettoniche in essi adottate, mostrano evidenti i caratteri dello stile generalmente

---

(1) È nota l' austera requisitoria di San Bernardo contro il lusso e la magnificenza dei benedettini di Cluny che promuovevano edifizi molto sontuosi. Egli vi ha criticato ogni cosa: l' altezza sorprendente delle chiese, la loro lunghezza eccessiva, l' inutile ampiezza delle loro navate, i loro ricchi materiali resi lucidi con tanta cura, le loro pitture che attirano lo sguardo; tutte cose che richiamando su di sè l' attenzione dei fedeli venuti per raccogliersi, rappresentano a lui il culto affatto materiale degli antichi Israeliti. Fa distinzione tra architettura episcopale e architettura monastica; alla prima conviene la gioia, la ricchezza e la pompa, ma alla seconda, la severità, la povertà, la privazione d'ogni ornamento. Cfr. **E. Vacandard**, *Vie de Saint Bernard*, I, p. 99-134. Ma in fondo a questa requisitoria si scorgono i principi austeri de' primi cisterciensi che vollero escluso dal tempio tutto ciò che sapesse di superbia o di superfluità o potesse alterare la povertà: non croci d'oro o d'argento, ma solo di legno colorito; non candelabri se non di ferro; non turiboli se non di ferro o di stagno; non pianete di fustagno o di lino con ornati d'oro o d'argento; nè camici od amitti se non di lino; a brogati i pallii, le cappe, le dalmatiche, le tuniche; i calici d'argento e non d'oro, ma soltanto dorati; le tovaglie degli altari di lino e senza dipintura; le ampolle senz'oro e argento. Così *U'cordium Cisterciensis cenobii*, in **Guignard**, *Les monuments*, cit., p. 73-74.

usato in Italia da' cisterciensi. Ma come nessuna originalità particolare si ritrova nella disposizione planimetrica della pianta delle abbazie cisterciensi (che era quella adottata generalmente prima de' cisterciensi, dai monasteri benedettini), così nelle elevazioni di esse, l'architettura di questi monaci non ha uno spiccato carattere di stile e di ornamenti suo proprio, ma si esplica nelle varie regioni con forme e strutture diverse, e palesa chiaramente l'influenza esercitata sugli edifici costruiti da quest'ordine monastico, dalle tradizioni artistiche locali.

L'architettura ogivale, — che è quella preferita dai cisterciensi — è l'esplicazione perfezionata di quella maniera d'architettare, che oltr' Alpe fu detta romana, e in Italia lombarda, perchè sorta appunto in Lombardia dalla fusione dell'architettura della decadenza romana con elementi architettonici bizantini ed orientali, operata principalmente dai monaci benedettini e da essi trasportata in Francia e nel resto d'Europa. Caratteri principali dell'architettura lombarda, che si afferma decisamente formata, fino dal secolo IX, nel sant'Ambrogio di Milano, sono il pilastro a fascio e la volta a crociera poggiata sui sott'archi, i mezz'archi e sulle costole o nervature diagonali. Ora, le prime e più importanti chiese costruite dai cisterciensi in Italia prendono quasi tutte forma, nelle loro linee generali, dal concetto fondamentale della basilica lombarda a volta. A Fossanova, a Casamari, a S. Galgano, a S. Maria d'Arbona, a Chiaravalle di Castagnola, il sistema delle vòlte a crociera ogivali nasce organicamente dal pilastro a fascio: non vi ha quindi rapporto fra i caratteri fondamentali dello stile architettonico di tali chiese, e quelli proprii dello ogivale secondo la scuola di Francia, che ha per princi-

pale elemento costitutivo dei sostegni delle volte la colonna monocilindrica. Perciò lo stile usato dai cisterciensi in Italia nella costruzione della maggior parte de' loro templi è uno stile di transizione, che, ispirato agli elementi fondamentali dell'architettura lombarda, palesa poi in certe disposizioni icnografiche, in alcune formestatiche ed in qualche particolarità ornamentale, l'influenza della scuola architettonica della Borgogna<sup>(1)</sup>.

---

(1) **A. Canestrelli**, *L'Abbazia di San Galgano*, Firenze, Alinari, 1896, p. 79-89. Questo è detto, principalmente per quegli autori che, come l'**Enlart** (*Origines*, cit.) fanno pervenire a noi lo stile architettonico ogivale dalla Francia, e ne attribuiscono il merito precipuo ai Cisterciensi, quasi fossero stati « missionari dell'arte francese ». Non è provato che lo « studium artium » che, per un documento dell'11 agosto 1240, si sa essere esistito nella badia cisterciense di Fossanova, fosse un centro di studio di architettura, come suppone senz' esitazione alcuna l'**Enlart** (*Origines*, p. 11). Gli ultimi studi dimostrano coll' evidenza dei dati storici e coll' esame comparativo dei monumenti, come il germe e l'embrione di quel nuovo stile venissero dati alla Francia dall' Italia, coi principali elementi costruttivi della basilica lombarda, portati in Francia da Guglielmo da Volpiano (961-1089) seguito poco dopo da Lanfranco da Pavia (1005-1089) e da numerose maestranze di muratori lombardi, che si sparsero nei paesi al nord delle Alpi, attratti dalle grandi costruzioni colà iniziate. Cfr. **B. Magni**, *Storia dell'Arte Italiana*, Roma, Officina Poligrafica Romana, 1900, vol. I, p. 334-5; **A. Venturi**, *Storia dell'Arte Italiana*, Milano, Hoepli, 1903, vol. III, p. 2; **G. Giovannoni**, *L'Architettura dei monasteri Sublacensi*, in *I monasteri di Subiaco*, Roma, Ministero della P. I., 1904, p. 336-338; **G. T. Rivoira**, *Le origini della architettura lombarda*, Roma, Loescher, 1907, vol. II, p. 2 e 223; **C. Pinzi**, *Il palazzo papale di Viterbo*, Viterbo, Agnesotti, 1919, p. 14-16; e l'articolo: *Storia ed architettura monastica nella Toscana*, in *Rivista Storica Benedettina*, Roma, VIII, 1913, p. 238-255. Ai Cisterciensi spetta veramente il merito d' aver fatto grandissimo uso ne' loro edifici dello stile ogivale e d' avere perciò contribuito a diffonderlo, sia pure improntato a forme decorative ed ornamentali suggerite dal sentimento artistico e dalle tradizioni locali.

Le tradizioni italiane e il sentimento artistico locale si affermarono assai largamente negli edifizî della abbazia di Rivalta, in special modo poi nella chiesa, dove lo stile di transizione proprio dei principali monumenti cisterciensi in Italia, si accoppia a forme ed a caratteri decorativi non solo schiettamente italiani ma accentuatamente lombardi.

Essa è perfettamente orientata secondo le regole liturgiche, cioè coll' abside volto ad oriente e la facciata ad occidente, ed ha forma di croce latina, a tre navate, con quattro valichi per parte nel braccio maggiore della croce, compresi quello che mette al collaterale del transepto. La parte centrale della crociata ha la pianta quadrata, secondo la disposizione, fra noi generalmente usata, di costruire le vòlte della nave maggiore su pianta quadrata e quelle delle minori su pianta rettangolare bislunga.

L'abside del tempio di S. Maria di Rivalta è anch'essa di pianta quadrata, e perciò terminato all'esterno in modo rettilineo. Questa forma quadrata dell'abside fu usata dai cisterciensi nella maggior parte delle loro chiese perchè forse era più conforme a quello spirito di austerità, di semplicità e di economia che animava, specialmente nei primordi, il loro ordine (1). E mentre la forma caratteristica dei cori delle chiese di Francia è la circolare a collaterali e con cappelle raggianti, di cui si ha esempio anche in quelle cisterciensi di Pontigny e di Clairvaux, l'abside quadrato è disposizione planimetrica tutta speciale degli edifizî italiani. Infatti, hanno l'abside quadrato quasi tutte le grandi e piccole chiese delle abbazie cisterciensi, di Fossanova, Casamari, S. Vincenzo ed

---

(1) A. Canestrelli, *L'Abbazia di S. Galgano*, p. 90-91.

Anastasio alle tre Fontane presso Roma, S. Galgano, S. Maria d'Arbona, Chiaravalle milanese, Chiaravalle di Castagnola, Valvisciolo, ecc. (1). Tale forma rispondeva, forse più di altre, al sentimento artistico italiano, poichè qui fu usata, insieme alle cappelle nel transepto, oltre che nelle chiese cisterciensi, anche in quelle dei domenicani e francescani, le quali spessissimo hanno più che una mediocre importanza.

I contrafforti esterni negli angoli dell'abside e delle cappelle absidali non hanno la forma dei pilastri angolari secondo il costume italiano, che lasciano i due lati degli spigoli formati dai muri, ma invece hanno la disposizione bipartita ad angolo retto e molto sporgente, conforme all'architettura ogivale oltramontana; struttura che si riscontra in Italia nei contrafforti di altre chiese cisterciensi, ed in quelli dell'abside di S. Galgano.

Sul nuovo esterno della navata laterale sinistra e del transepto, i contrafforti hanno una distribuzione organica e si trovano in corrispondenza di ogni campata delle vòlte interne: mancano affatto nel muro di perimetro della navata destra.

La chiesa di S. Maria di Rivalta, forse non ebbe mai nella sua facciata, che restò incompiuta, il portico di cui non mancava quasi nessuna delle chiese cisterciensi; nè della esistenza del portico si vede traccia nel muro, e neppure se ne trova fatto ricordo negli antichi documenti dei Cartari. Che la facciata rimanesse così incom-

---

(1) Però l'abside quadrato si vide in Italia anche prima che vi giungessero i Cisterciensi, e lo si trova nella chiesa di Troina (Siracusa) fino dal 1078 e in quella antichissima di S. Giacomo di Rialto a Venezia. **A. Canestrelli**, *L'Abbazia di S. Galgano*, p. 91.

pleta e disadorna fin da principio, coll'occhio circolare nella campata della navata maggiore, non deve recar meraviglia, perchè ne' primi ardori del fabbricare le chiese, raramente si conducevano a termine ma si rimandavano a tempo indeterminato le parti complementari, cominciando dalle facciate, che oltre a spese tutt'altro che lievi, richiedevano studi e progetti speciali.

I piloni della chiesa di Rivalta, sono di struttura diversa l'uno dall'altro, e le arcate dei valichi sono tutte a sesto acuto. Le vòlte, tanto nella nave maggiore, quanto nelle minori, sono ogivali, su pianta quadrata. La linea della porta principale, ora deturpata, doveva corrispondere per la linea architettonica a quella che si vede nella fronte del transepto, e per la quale si accedeva dalla chiesa al cimitero.

La sala capitolare aveva l'accesso quasi alla metà del lato est del chiostro e prendeva luce dell'interno dello stesso chiostro per mezzo di trifore a colonnette binate scolpite in pietra con capitelli, fregi e modanature di sorprendente bellezza. Quattro colonne in marmo, con basi e capitelli caratteristici, sorreggono gli scompartimenti coperti con vòlte ogivali. La struttura interna è di grande semplicità, ma nel medesimo tempo di molta importanza; ed è certamente meritevole di maggior rispetto e d'essere liberata dall'occupazione presente che l'ha costituita bottega e stanza da letto.

Il campanile sorge sopra le vòlte della chiesa al centro del transepto ed ha forma di torre quadrata.

Degli autori che scrissero intorno alla storia dell'agro tortonese, quasi nessuno si fermò di proposito a rilevare l'importanza dell'edifizio monasteriale cisterciense di Rivalta Scrivia; il Bottazzi e il Carnevale e il Pollini ne hanno lasciato solo qualche breve parola,

quanto cioè era necessario per farne fuggevole menzione.

Soltanto il conte Giacomo Carnevale ne ha dato un cenno alquanto più ampio in un manoscritto conservato nell'archivio della Curia Vescovile di Tortona (1). E tra le notizie inesatte ed incomplete con le quali ha infarcito la sua memoria intorno all'abbazia di Rivalta, ha lasciato le parole seguenti come saggio della descrizione architettonica della chiesa. « L'ingresso della chiesa era ornato con stipiti di marmo bianco, scorniciati, il quale si chiudeva con porta di noce intrecciata con legno d'olivo. Entrato dalla porta vedeva il devoto osservatore la nave maggiore che la divideva dalla nave traversale; al fondo della navata di mezzo si vedeva l'altare maggiore elevato sopra il piano del presbitero di sette gradini. Era quello coperto con un ciborio di marmo bianco, sostenuto da quattro colonne credute di porfido, co' suoi piedestalli, basi e capitelli d'ottimo gusto a riguardo de' tempi nei quali fu fabbricato. Il ciborio era diviso in tre piani, il primo dei quali era quadrato e veniva sostenuto da varie colonne di marmo: il secondo era ottangolare e più stretto, sostenuto da piccole colonnette di marmo verde, il terzo era di figura rotondo intieramente d'alabastro. Dietro all'altare stava la tribuna: succedeva quindi una cornice dipinta a fresco che divideva la volta dalla parte inferiore della stessa tribuna. Tutto il pavimento della chiesa, come pure quello del presbitero, del coro e della tribuna, era conformato, come sogliono dire i latini, *opere tessellato*, cioè composto di vari piccoli pezzetti di pietra

---

(1) G. Carnevale, *Delle chiese che anticamente esistevano in Tortona e suoi contorni*.

di diverso colore con singolar artificio fra loro uniti, ed a sito, per maggiore consistenza e sodezza, con lastre di marmo interrotti. Nel muro di fronte vi erano tre finestroni e la chiesa era schiarita da sedici archi »<sup>(1)</sup>.

Quanto di vero e di esatto si trovi nella notizia del Carnevale può facilmente discernere chiunque conosca la chiesa abbaziale Rivalentese. Ma alla notizia del Carnevale pare che abbia attinto anche il sac. Giacomo da Fieno, il quale nella seduta del 4 febbraio 1865 alla sezione storica della Società Ligure di storia patria leggeva una memoria sul monastero di S. Maria di Rivalta. Gli Atti ne hanno conservato un

---

(1) Il manoscritto aggiunge : « Nella sagrestia di questa badia eravi una cappella a Maria Vergine Addolorata dedicata, la quale era chiusa da bellissimo cancello di ferro ornato con ottoni : nel suo volto si vedeva il Salvatore circondato da cherubini e da angeli, che con la mano destra, in atto di benedire i devoti che ivi pregano, e con la sinistra tiene un libro in cui leggevasi : *Ego sum lux mundi*. Nei quattro angoli si vedevano dipinti i quattro evangelisti, sedendo, in atto di scrivere ». Ed annota ancora che la chiesa « soffersse gravissimi danni » nel 1409 « allorché Bucicaldo maresciallo di Francia governava la città di Genova ed ebbe nella Fraschetta tortonese una grande sconfitta da Facino Cane ». Perciò conchiude : « Non sarebbe improbabile che i monaci nel riparare poi la loro chiesa, l'abbiano ristretta e ridotta come trovasi tuttora ». La quale supposizione è senza fondamento per quanto riguarda la riduzione della chiesa.

Il Carnevale allega l'autorità del canonico tortonese, Agosteo De Carnevariis, che scriveva nella prima metà del secolo XIII, ed i cui scritti, rinvenuti fra le memorie dell' « instancabile raccoglitore di cose patrie » D. Candido Carnevale, barnabita, morto in S. Alessandro in Milano il 7 agosto 1806, furono regalati al pronipote di questi, Conte Giacomo Carnevale, il 4 maggio 1832 da D. Alessandro di Saint-Paul, coadiutore di S. Alessandro in Milano.

rendiconto così formulato. « La chiesa di questo cenobio vuolsi senza contrasto far risalire al secolo X; è costrutta in mattoni corniciati e sagomati di pietra viva: la sua foggia è di croce latina; le decorazioni rivelano l'impronta dello stile longobardo. Nelle pareti d'alcune cappelle, e nella vòlta del prebisterio e della sagrestia, distinguonsi tuttavia al disotto di un leggiadro strato d'intonaco non ispregevoli affreschi del secolo XV<sup>(1)</sup>: il pavimento di tutto il tempio era fatto a mosaico d'assai bello artificio, e per maggiore saldezza di commessione interrotto da striscie e lastre di marmo <sup>(2)</sup>. Del chiostro dura intatta la sala capitolare, illuminata da finestre di gotica architettura, sorrette e spartite da colonne con basi e capitelli riccamente intagliati, e adorne nei davanzali da trofei d'armature, scolpiti in pietra e frammisti agli emblemi del monachismo e del sacerdozio. Da questa sala ascendevasi poi al monastero, il quale consta di due parti assai distinte per l'epoca della loro costruzione; nè è molto vasto o grandioso: laddove la casa abbaziale, che s'inalza a destra della piazza sul davanti della chiesa, si abbellisce di portici e di terrazzi. A manca della chiesa stessa vedesi tuttora l'antico cimitero del

---

(1) « Sotto una di queste dipinture si legge la seguente iscrizione :

MCCCCLXXXVII . DIE V IVNII  
HOC OPUS FECERVNT FIERI  
OMNES MASSARII ISTIVS MONASTERII  
FRANCISCHINVS PINXIT.

(2) « Di siffatto mosaico trovaronsi ancora parecchi avanzi in epoca non molto discosta, quando cioè il suolo della chiesa venne considerevolmente alzato e vi si praticò il pavimento che tuttodì lo ricopre ».

paese, spoglio d'ogni ornamento; ed è appunto da questo che si ha l'accesso al tempio, i cui ingressi veniano decorati da stipiti di marmo, e chiusi da imposte bellamente lavorate a commesso di noce e d'ulivo »<sup>(1)</sup>.

Gli studiosi non sapevano allora dire di più. Ma ciò che ora può essere affermato con ogni sicurezza è che gli edifizii cisterciensi del monastero e della chiesa di S. Maria di Rivalta Scrivia, erano già in piedi intorno alla metà del secolo XIII. Ed a questi edifizii dedicarono l'opera loro assidua ed illuminata diversi abati e monaci.

Nell'iniziare e condurre innanzi la costruzione non perdettero certamente di vista i precetti cisterciensi che escludono dal tempio tutto ciò che sa di superbia o di superfluità e che contrasterebbe con la povertà, custode di ogni virtù<sup>(2)</sup>. E come, secondo le prescrizioni del Capitolo generale del 1152, aveano posto l'edifizio in luogo quasi solitario<sup>(3)</sup>, poichè i pochi edifizii dal castello vennero a far parte in qualche modo del nuovo monastero, e quel luogo era senza dubbio lontano dalle abitazioni e dalla frequenza di gente, così non posero nella chiesa ornamenti di lusso, nè scul-

---

(1) *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, Rendiconto, vol. IV, fasc. III, anno 1867, p. cv-cvi.

(2) *Exordium Cisterciensis cenobii*: « Deinde [interdixerunt fratres] ne quid in domo Dei, in qua die ac nocte Deo servire cupiebant, remaneret quod superbiam aut superfluitatem redoleret, aut paupertatem custodem virtutum quam sponte elegerant, aliquando corrumperet ... ». **Guignard**, *Les monuments*, cit., p. 73.

(3) *Instituta gen. Capituli*, I: Quo in loco sint construenda cenobia, « In civitatibus, castellis, villis nulla nostra construenda sunt cenobia, sed in locis a conversatione hominum remotis ». **Guignard**, *Les monuments*, cit., p. 250.

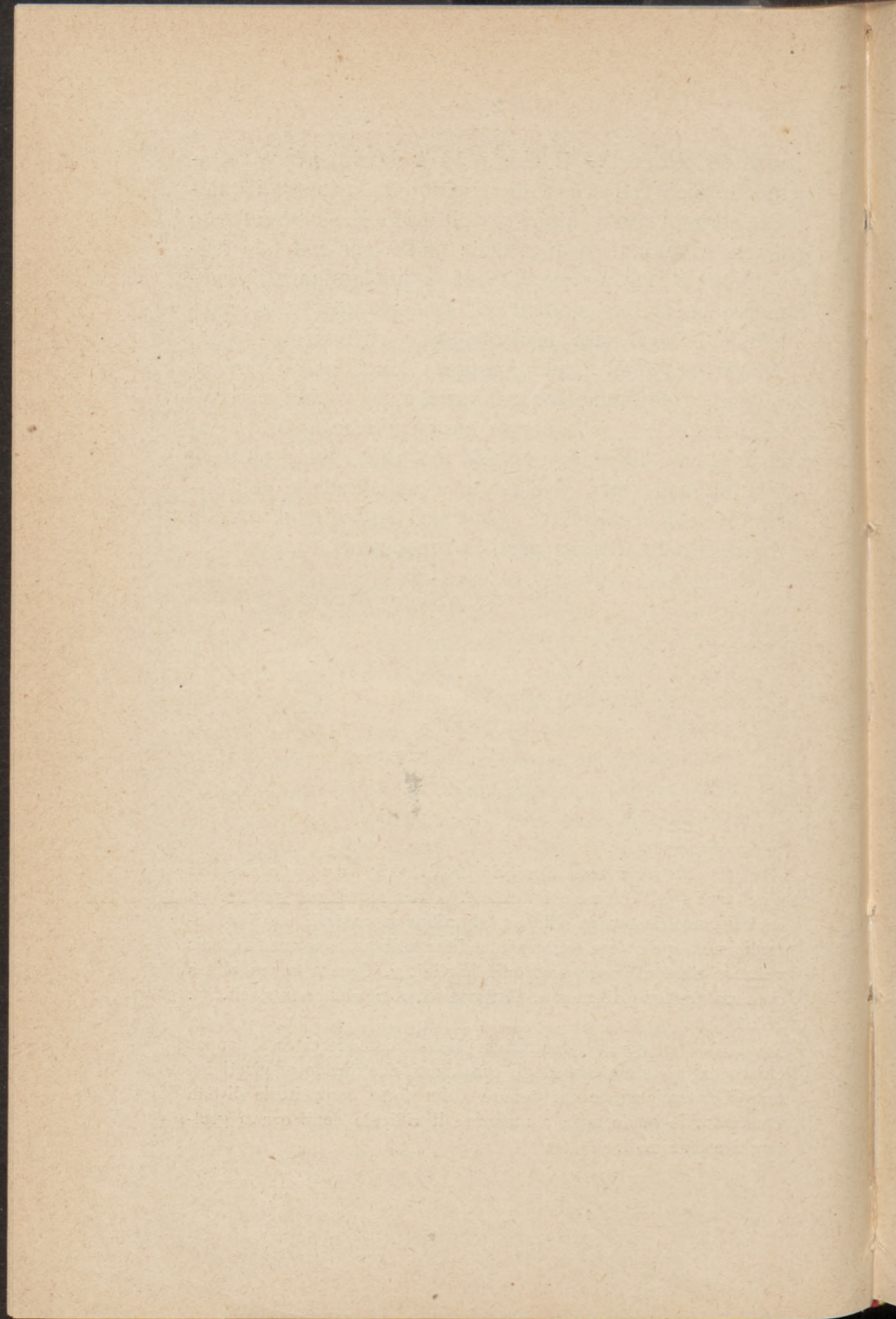
ture né pitture (1). Il che però è da intendere retta-  
mente, cioè nel senso di assoluta esclusione di qual-  
siasi ornamento scultorio o pittorico che riproducesse  
figure di animali o di mostri: ond'è che con tale pre-  
scrizione venne a prevalere ed a predominare l'orna-  
mento lineare o geometrico, principalmente ne' capi-  
telli, ne' fregi, nelle mensole, nelle cornici, ne' rosoni  
delle vólte (2). E quando, come a Rivalta, soccorreva-  
no ruderi di fabbriche più antiche, ne veniva utilizza-  
to il materiale nelle nuove costruzioni, e spesso s'in-  
contra che capitelli, mensole od altro, siano poste, e  
talvolta non senza detrimento e della linea e dell'eur-  
ritmia dell'architettura generale dell'edifizio, e nelle  
chiese e nelle diverse parti de' monasteri.

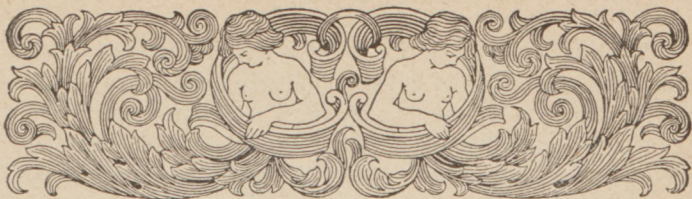
(Segue il cap. IV).

---

(1) *Instituta gen. Capituli*, XX: De sculpturis et  
picturis et cruce lignea. « Sculpture uel picture in  
ecclesiis nostris seu in officiais aliquibus monasterii ne fiant in-  
terdicimus, quia dum talibus intenditur utilitas bone meditationis  
uel disciplina religiose gravitatis negligitur. Cruces tamen pietas  
que sunt lignee habemus ». **Guignard**, *Les monuments*, cit., p.  
255.

(2) Che quella prescrizione debba intendersi così appar-  
chiaro dal genere stesso degli ornamenti, che furono adoprate ne'  
templi cisterciensi, e dal tenore della forte requisitoria di San  
Bernardo, la quale mira a mostrare il ridicolo degli ornati grot-  
teschi e d'animali.





**LA DIRETTISSIMA** □ □ □

---

**GENOVA - TORTONA - MILANO**

---

Persuasi di far cosa gradita ai nostri lettori pubblichiamo in disteso il verbale (gentilmente comunicaci dall'assessore Cav. Prof. Ing. U. Lombardi) dell'Assemblea del Comitato Ligure-Lombardo, tenutasi nella sala del consiglio comunale di Milano il 7 luglio 1913 alle ore 14,30, per la **Direttissima Milano-Genova**.

La discussione non ebbe, come è facile rilevare, quello sviluppo che, secondo il modesto parer nostro, sarebbe stato più conveniente per dar valore alle conclusioni ed all'ordine del giorno votato. Comunque sia, ciò che ora a noi preme più specialmente si è il metter in luce un fatto d'importanza essenziale, quale è il plebiscito unanime che da tutte le regioni più direttamente interessate alla nuova grande arteria venne ufficialmente reso, per mezzo dei loro legittimi rappresentanti, allo scopo di ottenere il **minimo transito fra Genova e Tortona**.

Trascurare una simile solenne manifestazione di voti e di consensi la quale si leva concorde da Novara a Lecco, da Casale a Milano, da Mortara a Tortona sarebbe da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato un errore di cui potrebbero esser ben gravi le conseguenze. La Lombardia intera, il circolo degli Industriali in Milano, il Novarese, la Lomellina, il basso Monferrato ed il Tortonese chiedono ad una voce che la nuova linea si avvicini, in pratica, il più possibile alla sua nozione ideale, ch'essa sia cioè veramente la Direttissima. Tecnici di sommo valore contestano con dati positivi, che sia dimostrata la necessità di allungare il cammino dando alla grande galleria di valico l'andamento curvilineo ora scelto dalle Ferrovie dello Stato e per quanto l'Amministrazione Ferroviaria debba soprattutto attenersi alle conclusioni dei proprii ingegneri, non è tuttavia senza gravi preoccupazioni che il Paese può assistere all'esecuzione di un'opera tanto costosa quando su di essa insistono così vive le contestazioni. Certo è che se la galleria di valico si fosse svolta secondo i concetti fissati dalla commissione Adamoli e sanciti dalla legge, nessuna obiezione sarebbe stata sollevata da Torino e la Direttissima avrebbe soddisfatto (almeno nel suo primo tratto cioè sino a Tortona) i legittimi desideri di tutti.

Ora pur troppo la questione va ogni di complicandosi con varianti e controvarianti, nè è possibile prevedere quale sarà la soluzione definitiva. Potrebbe esser anche quella meno prevedibile, ossia d'adozione del progetto Reggio che, come è noto, richiederebbe una nuova galleria fra Acque Striate e Carrosio con complicazioni tecniche e di servizio che mal si possono immaginare. Così un dibattito iniziato sotto la bandiera dell'economia finirebbe con una vera battosta per la pubblica finanza. *Habent sua fata...* anche le Direttissime! Ma oltre all'affermazione della necessità del *minimo transito fra Genova e Tortona*, due altre di somma importanza emergono dai documenti ufficiali allegati al verbale che qui si pubblica.

La prima, espressa dal Sindaco di Novara, riflette il sentito bisogno della diramazione Tortona-Mortara per dar ai valichi svizzeri una completa efficienza commerciale. La seconda, espressa dal Sindaco di Lecco, riflette i rapporti della Direttissima concepita come elemento integrante la grande linea dello Spluga la cui esecuzione non può essere molto lontana.

I Sindaci di Novara e di Lecco prospettarono in tutta la sua ampiezza il problema della Direttissima, ponendo in prima linea i grandi obbiettivi internazionali cui la nuova linea deve esser volta, obbiettivi che non potranno essere raggiunti senza che ottengano soddisfazione i voti solennemente affermati innanzi al Comitato Ligure-Lombardo e cioè :

- 1° Minimo transito fra Genova e Tortona.
- 2° Esecuzione del secondo tronco della direttissima ossia del rettilineo Tortona-Milano con obbiettivi internazionali : il futuro valico dello Spluga e la futura linea Brescia-Caffaro-Trento.
- 3° Esecuzione della Tortona-Mortara con obbiettivi internazionali : il Gottardo e il Sempione.
- 4° Diretto accesso alla stazione marittima del porto di Genova.

Prima che le pressioni d' altri interessi più o meno legittimi abbiano l'effetto d'impegnare lo Stato in nuove spese per l'attuazione di nuovi programmi, che comprometterebbero o rimanderebbero *sine die* la costruzione totale della Direttissima Milano-Genova già approvata dal Parlamento le regioni a questa più fortemente interessate debbono esigere positive assicurazioni che non lascino più dubbio alcuno sia circa l'inizio del grande traforo appenninico, sia sull'esecuzione del secondo tronco della Direttissima fra Tortona e Milano. Queste opere assicurate provvedasi pure, se la finanza lo concede, a soddisfare quelle altre aspirazioni che son venute di recente manifestandosi.

Saremo i primi a rallegrarcene di cuore.

A. A.

Il Segretario Avv. Filippini fa l'appello dei membri del Comitato e risultano presenti i sigg.:

*Membri rappresentanti la Liguria:*

Gr. Uff. Avv. Prof. Giacomo Grasso, Sindaco di Genova  
Avv. Giuseppe Canepa, Deputato al Parlamento  
Avv. Giuseppe Macaggi, Deputato al Parlamento  
Avv. Claudio Carcassi, Deputato al Parlamento  
Avv. Carlo Cavagnari, Deputato al Parlamento  
Avv. Paolo Zunino, Presidente Deputazione Provinciale  
Ing. Carlo Danè, Presidente Camera Comm. ed Arti  
Marchese Ing. Giacomo Reggio, Pres. Collegio Ing.  
Ing. Carlo Fuselli, Deputato Provinciale  
Avv. Luigi Rosciano, Assessore municipale  
Ing. Rodolfo Bogliolo, Consigliere comunale  
Ing. Angelo Baudi, Consigliere comunale  
Federico Ricci, Consigliere comunale  
Cav. Antonio Sciaccaluga, Consigliere comunale.  
Cav. Uff. Avv. Pietro Ansaldo

*Membri rappresentanti la Lombardia:*

Greppi Nob. Avv. Comm. Emanuele, Sindaco di Milano  
Albasini Scrosati Avv. Ermanno, Deput. al Parlamento  
Alzona Ing. Comm, Luigi  
Amman Comm. Edoardo  
Arzano Cav. Cap. Aristide  
Bertarelli Comm. Tommaso  
Binda Cav. Cesare, Consigliere comunale  
Borromeo Arese Conte Comm. Giberto  
Candiani Dott. Comm. Ettore, Deputato al Parlamento  
Colombo Ing. Prof. Gr. Uff. Giuseppe, Sen. del Regno  
Cornaggia Marc. Carlo Ottavio, Deput. al Parlamento

De Capitani da Vimercate Nob. Ing. Edgardo, Con. Com.  
Della Porta Avv. Luigi, Deputato al Parlamento  
Esterle Ing. Comm. Carlo  
Josi Comm. Otto  
Lombardi Ing. Cav. Ugo, Assessore municipale  
Mangili Comm. Cesare, Senatore del Regno  
Nava Ing. Comm. Cesare, Deputato al Parlamento  
Pirelli Ing. G. B., Senatore del Regno  
Saldini Ing. Prof. Cesare  
Silvestri Comm. Giovanni  
Tarlarini Ing. Comm. Carlo, Consigliere comunale

Assistono il Segretario del Rip. 10<sup>o</sup> Avv. Angelo  
Filippini, e il Sig. Ing. Giuseppe Rodella dell' Ufficio  
Tecnico municipale.

---

**Il Sindaco di Milano On. Greppi** legge due  
lettere che giustificano l' assenza dei Signori Comm.  
Piaggio e Nino Ronco che si allegano in copia sotto  
*A* e *B*, al presente verbale ;

**Il Segretario Avv. Filippini** dá lettura delle  
seguenti adesioni che si allegano in copia al presente  
verbale :

Telegramma 1 giugno 1913 del Sindaco di Mortara,  
(Allegato *C*)

Telegramma 27 giugno 1913 dal Sindaco di Tortona,  
(Allegato *D*)

Lettera 28 giugno 1913 della Deputazione Provinciale  
di Alessandria, (Allegato *E*)

Telegramma 7 luglio 1913 del Pro Sindaco di Lecco,  
(Allegato *F*)

Telegramma 7 luglio 1913 del Sindaco di Novara,  
(Allegato *J*)

Telegramma 7 luglio 1913 del Circolo Industriale A-  
gricolo Commerciale di Milano, (Allegato *H*)

**Il Sindaco di Milano On. Greppi dice:**

Nell'aprire la seduta devo innanzi tutto salutare con vera riconoscenza il Sindaco di Genova e la Delegazione Genovese per essere intervenuti a questa riunione così solenne. Poichè questa non è una riunione formale che si tiene per dare esecuzione a cose già precedentemente combinate, ma una riunione nella quale v'è bisogno del Consiglio dei degni rappresentanti della città di Genova.

Noi abbiamo fatto con Genova ed anche con Torino, con successo, una campagna per ottenere una linea di comunicazione più rapida tra il porto di Genova e la Valle del Po. Questa campagna è stata iniziata in un momento in cui realmente erano gravi le condizioni del traffico: vi era un gran movimento industriale e commerciale in tutta l'Alta Italia: vi era Genova che aveva il bisogno di espandersi per servire ancor meglio del passato, come Porto, a questa nostra regione. Ma allora le condizioni sia del Porto, che della ferrovia erano tali che inceppavano questo movimento e questa espansione allora grandissima in tutta l'Alta Italia. E l'ostacolo a questo auspicato sviluppo consisteva nei mezzi insufficienti che si avevano specialmente pel passaggio ferroviario dell'Appennino: donde la domanda al Governo che provvedesse con una nuova linea.

Uno dei nostri colleghi ora assente, seppe trovare un modo veramente pratico di risolvere la questione,

un modo che diremmo » Americano » se non dicessimo ancor più dicendolo » Genovese ». Egli disse: » Lo Stato continua a tergiversare nella costruzione della nuova linea per vedere se ci sono o no i denari necessari ad eseguirla; ebbene anzichè chiedere la linea, domandiamo soltanto il permesso di farla: costruiamo noi colla concessione dello Stato una linea direttissima tra Milano e Genova senza chiedere allo Stato un solo centesimo. Nè lo Stato, egli soggiungeva - ha da temere da questa linea affidata all'industria privata, una concorrenza che possa danneggiare le sue Ferrovie perchè esse sono talmente sopraccariche di traffico che certamente avranno tutta la loro efficienza anche dopo che sarà costruita la nostra linea, che servirà a maggiormente mettere in comunicazione questi centri importanti.

Tuttavia l'idea era troppo ardita e il Governo non ritenne di poter permettere una simile impresa da parte di un privato, in concorrenza alle Ferrovie dello Stato. Decise quindi di costruire la linea a mezzo dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato.

Il Governo dunque si accinse agli studii per proprio conto, ma preparò un progetto che non raggiungeva certamente i grandiosi obbiettivi del Piaggio, ma tuttavia, facilitando ed abbreviando la strada di Genova, fu trovato accettabile da Genova stessa, da Torino, e da noi.

La deliberazione della costruzione della direttissima Genova - Milano fu finalmente presa unitamente a quella della costruzione di altre linee importantissime per altre parti d'Italia in una solenne seduta del Parlamento e quindi diventò legge. Allora io ebbi l'onore di rappresentare Milano e di associarmi ai rappresentanti di altre città per sollecitare l'esecuzione di questa

deliberazione, e venni invitato a dichiarare se ero o no soddisfatto del progetto di legge, presentato dal Ministro Bertolini. La consegna era di dichiararsi soddisfatti, però io ho voluto fare delle riserve cercando di ottenere dal Governo una parola di garanzia circa il termine dello studio, perchè pur troppo questi studi, spesse volte si prolungano eccessivamente. Ebbi quindi la promessa che gli studi sarebbero durati un biennio, ma naturalmente non con quelle tali sanzioni che avrebbero potuto dare una sicurezza assoluta.

E in realtà, gli studi, anziché durare solo due anni, hanno richiesto un periodo di 5 anni, ed ora che non resterebbe che di passare all'esecuzione, è sopraggiunto qualche cosa che incepta il raggiungimento dello scopo.

Una nobilissima lettera del Comune di Torino domanda se non si potrebbe trovare il modo di costruire un'altra linea, la quale sarebbe egualmente vantaggiosa per gli interessi di Genova a Milano, ma che nello stesso tempo avvantaggerebbe anche maggiormente quelli di Torino.

Certamente una proposta di questo genere non può non essere presa in considerazione; ma essa non è suffragata da documenti che la rendono sicura, anzi il Comune di Torino stesso dichiara che l'idea per poter essere attuata ha bisogno degli studi di una Commissione tecnica torinese, e della sanzione governativa alla quale dovrà precedere il necessario esame.

Ora, in questa condizione di cose, voi vedrete se non sia troppo pericoloso procrastinare ancora i lavori dell'esecuzione della direttissima ritardandoli di almeno tre anni. Non posso però qui tacere che anche a Milano vi sono alcuni che per un'altra ragione vorrebbero ritardare ancora questi lavori. Essi trovano

che col progetto delle Ferrovie dello Stato si è in parte violata la legge della direttissima che nei riguardi della Galleria di Rigoroso prescriveva un tracciato veramente diretto e domanderebbero che fosse mantenuto letteralmente quanto la legge prescriveva, sospettando anzi che la deviazione progettata dalle Ferrovie abbia per iscopo una indebita economia, ed abbia aperta la strada a delle deviazioni ancora maggiori.

Anche su ciò dovrete deliberare. L'opinione pubblica però pensa a questo proposito che sia da seguire il prudente dettato di un noto proverbio: « Meglio fringuello in tasca che tordo in frasca ».

E' poi da ricordare che la leggera deviazione progettata è giustificata da ragioni gravi tecniche ed economiche. Delle questioni economiche io sono abituato a tener molto conto e per quanto non si tratterebbe ora di denari che paga il Comune di Milano, pure, anche trattandosi di denari che spende lo Stato, credo che si debba seguire la via che avrei seguito se si trattasse di questione finanziaria riguardante Milano. E anche le ragioni tecniche sono importanti e se davvero i terreni sono più buoni nel nuovo tracciato io non ho il coraggio di oppormi alla deviazione.

E allora noi potremo dire ai Torinesi, i quali si valgono della rinuncia alla vera direttissima propugnata dal Comitato Ligure-Lombardo, per domandare una ulteriore deviazione sopra Carrosio, che noi abbiamo già rinunciato ad una linea ideale per un sentimento di praticità e per deferenza all'Autorità dei Corpi tecnici e possiamo chiedere a loro eguale condiscendenza.

Ma sulla questione quest'Assemblea deve decidere e per parte mia sento che è una vera fortuna per Mi-

lano l'aver accanto a se una sorella così simpatica ed illuminata come è la città di Genova. In queste divergenze tra regioni dell'Alta Italia, Genova deve sedere come arbitra perchè per la sua situazione geografica è stata dalla natura costituita giudice imparziale, e il valore dei suoi rappresentanti le conferiscono l'autorità di promuovere un giudizio che a tutti si imponga. - A Genova non può premere di favorire il movimento di Torino più di quello di Milano e di altre città. Genova può considerarsi quasi come la portinaia di tutta l'Alta Italia che ha la custodia del passaggio del Porto, e che insegna a chi vi passa la strada migliore. E pertanto, in questa questione, io credo che tutta l'Alta Italia possa e debba rimettersi con piena fiducia a Genova come quella che ha veramente, per lo sviluppo dei commerci che ad essa fanno capo l'autorità e l'esperienza per tracciare a noi la via da seguire.

Sono quindi ben felice che la città di Genova sia rappresentata da un uomo così insigne come il prof. Grasso, ed io prego l'Assemblea perchè venga a lui affidata la Presidenza di questa riunione. Egli è il più degno dei Presidenti per Voi Liguri e per noi Lombardi; egli conosce profondamente le cose ed io incompetente non farei che figurar male davanti ad un uomo assai più degno di me e che io ringrazio caldamente di essere intervenuto in questa riunione.

( *Applausi* )

---

Il Sindaco di Genova Prof. Grasso dice:

Io devo ringraziare con animo veramente commosso l'illustre Sindaco di Milano, presidente del Comitato Lombardo, per le cortesi espressioni che ha avuto per Genova e per il Comitato Ligure.

Noi siamo qui per trattare di interessi comuni e abbiamo la convinzione che trattiamo interessi comuni a tutta l'Italia; noi Genovesi non ci sentiamo tanto italiani come quando siamo a Milano a trattare gli interessi nostri che sono gli interessi di tutta la Nazione.

Nè da questa coincidenza dell'interesse nostro col-l'interesse dell'intera nazione noi non vorremmo dissociare gli interessi del Piemonte e quelli della sua Metropoli.

Torino ebbe nel febbraio del 1907 a firmare con noi tutti, lombardi e genovesi, un patto di cooperazione per l'esecuzione della direttissima Milano - Genova con un allacciamento a Torino. Da allora sono trascorsi oltre sei anni ed è venuta la legge del 1908 che sanciva la esecuzione della direttissima, son venuti gli studi della direzione delle Ferrovie dello Stato. Questi studi che si sono prolungati fino a ieri, hanno fatto deviare alquanto il tracciato primitivo della direttissima Milano - Genova, quale era stato vagheggiato e delineato dai promotori di questa linea. Ragioni di convenienza nella costruzione, di sicurezza per il futuro esercizio hanno fatto ricercare dei terreni più accconci, dagli strati più saldi e la linea dovette inflettersi a ponente per ritornare dopo esser giunta fin quasi sotto Voltaggio con un' ampia curva sopra la stazione di imbocco nord che era anche precedentemente fissata a Rigoroso. L'essere stata tracciata così la linea

verso ponente traversando terreni della valle del Lemme ha fatto sorgere un'idea, o, per dir meglio, ha fatto risorgere un'idea già tramontata: l'idea di un imbocco nord della nuova grande galleria transappennina nella valle del Lemme e precisamente a Carrosio; e questa idea risorta per la circostanza che ho detto, ha fatto ritenere a Torino che era concorde con noi nel 1907, ed ancora lo rimaneva nel 1912, che fosse conveniente di prolungare ancora gli studi per determinare se una direttissima su Torino o su Asti non sarebbe stata più breve partendo da Carrosio anzichè da Rigoroso. In questa opinione Torino insiste e il suo proposito di studiare il nuovo tracciato rappresenta ora per noi un grave pericolo. Non lo avrebbe rappresentato alcuni anni or sono: io ho questa persuasione e credo che con me l'abbiamo molti altri: che il tracciato che ora si vorrebbe nuovamente studiare, se fosse stato chiesto due o tre anni fa, non avrebbe nuociuto per nulla perchè sarebbe stato facilmente e prontamente scartato.

Intanto pare che il proporre ora l'imbocco nord della direttissima a Carrosio anzichè a Rigoroso, non possa avere per la città sorella che uno scopo, quello cioè di prolungare in avvenire la linea da Campomorone a Carrosio sopra Asti e di là proseguire per Torino. Ma anche questa proposta apparisce sin d'ora come meno plausibile perchè si tratterebbe di una linea che guadagnerebbe pochissimi chilometri, ma dovrebbe attraversare una regione collinosa, mentre la linea attuale in pianura, si presta assai meglio alla comunicazione tra Torino e Genova, che sono solo in minor parte di merci, ma soprattutto sono comunicazioni di viaggiatori. La linea Torino-Genova è un tronco della grande linea internazionale che per il Cenisio mette in comunicazione parte della Francia coll'Italia;

per questa linea è il transito viaggiatori che specialmente si svolge ed è a questa specialmente che Torino mira e vorrebbe rendere più facile e più rapida. Ora lo scopo sarebbe raggiunto con un altro mezzo migliore che con la costruzione di una linea da Carrosio ad Asti in direzione di Torino; soprattutto una linea così concepita avrebbe il gravissimo torto di scartare Alessandria, grande centro ferroviario di comunicazioni col Novarese e con linee internazionali.

Queste ragioni io ho esposte all'illustre Sindaco di Torino ed egli di una cosa soprattutto si è mostrato dolente, che la divergenza nel nostro modo di vedere potesse essere interpretata come minor sollecitudine di Torino nella cura degli interessi della Lombardia e della Liguria.

Il Sindaco di Torino ed a voce e per iscritto, ha espresso i sentimenti più cordiali di amicizia e di solidarietà colle regioni Lombarda e Ligure ed io posso dire d'essere incaricato di rendermi interprete verso di voi di questi suoi sentimenti.

Ma ciascuno ha il proprio convincimento, ed il convincimento delle rappresentanze di Torino è questo: che sia il caso di studiare questo nuovo progetto; e pare a lui che lo studio di questo progetto non possa nuocere nè alla Lombardia, nè alla Liguria, poichè egli suppone e ritiene che possa essere un tracciato ugualmente utile alla Lombardia ed al Piemonte. Nè egli domanda di essere creduto sulla parola e dice: L'onere della prova sta a noi, lasciateci provare che noi abbiamo ragione; se non riusciremo nella prova ed avremo torto, saremo sempre con voi per mantenere il patto stretto a Genova nel 1907 e per richiedere al Governo la pronta esecuzione della legge.

Ma la convinzione del Collega di Torino dipende soprattutto da una opinione intorno alla quale non potremo essere d'accordo. Il Sindaco di Torino ritiene che in cinque o sei mesi possono essere compiuti gli studii del nuovo progetto e che questo possa in pochissimo tempo essere esaminato da una Commissione tecnica nominata dal Comitato Ligure Lombardo e di quello di Torino, comprendente anche le rappresentanti della Direzione delle Ferrovie dello Stato.

Ora l'esperienza ci ammaestra e noi possiamo ben dire che quanto testè osservava l'illustre Sindaco di Milano è purtroppo giusto. In questi studii si richiedono naturalmente dei lavori sul posto, delle esplorazioni del terreno, ecc., anche col sussidio di dati che può fornire la direzione delle Ferrovie dello Stato in base ai lavori che essa ha già compiuti, ed è certo che gli ingegneri incaricati di studiare il progetto non potranno esaurire il loro compito in pochi mesi; ed anche quando il progetto sarà ultimato ed avrà anche il controllo di un Comitato di tecnici da voi nominato dovrà ancora passare per quella che è l'ultima istanza in questa materia, per la trafila cioè degli ingegneri delle Ferrovie dello Stato; è lo Stato che costruisce la linea, è lo Stato che la paga, è lo Stato che ha bisogno della garanzia che a lui viene solo dallo studio dei tecnici che egli ha preposto al ramo Ferrovie. E' quindi facile comprendere che tutto questo lavoro per raccogliere elementi, per compilare il progetto, per sottoporlo ad un primo esame nostro, per sottoporlo poi all'esame delle Ferrovie, richiede un periodo di parecchi anni di tempo.

Ed allora noi vediamo subito il grave pericolo al quale si va incontro; vi è qualcuno che ha una tiepida convinzione intorno alla necessità della direttissi-

ma e della grande galleria di valico; v'è chi ritiene che per una serie di anni ancora, le due gallerie di valico e le due linee esistenti (una è già elettrificata e l'altra si sta elettrificando) col sussidio dei nuovi tronchi Ronco-Arquata e Arquata-Tortona, possono sopperire a tutto il lavoro che il porto di Genova può dare per il trasporto di merci nella valle del Po. Questa opinione si basa sopra delle valutazioni intorno al possibile incremento del Porto di Genova; si procede colla applicazione di medie che si fanno intorno ai dati che forniscono le statistiche del movimento del Porto di Genova per gli anni addietro. Ma noi sappiamo come questa applicazione teorica di dati alla previsione di fatti avvenire, possa essere fallace. Intanto abbiamo già una esperienza in questa materia; perchè già delle previsioni da persone molto autorevoli e molto competenti furono fatte sul movimento delle merci del Porto di Genova; le previsioni fortunatamente vennero superate dalla realtà. Ricordo che la Commissione Gadda dal 1893 faceva delle previsioni intorno al movimento delle merci nel Porto di Genova per il ventennio 1893-1913 calcolando l'incremento minimo annuo di 148.000 tonnellate. Ora in base a queste previsioni la Commissione Gadda riteneva che nel 1903 si avrebbe avuto un movimento globale di merci nel Porto di Genova di tonnellate 4.850.000 e nel 1913 un movimento totale di 6.365.000. Ora voi sapete, o signori, che queste previsioni sono state superate: intanto nel 1903 furono non 4.800.000 ma 5.652.158 le tonnellate di merci che vennero sbarcate ed imbarcate nel Porto di Genova. E noi auguriamo che nell'anno corrente si abbia una cifra maggiore dell'ultima che conosciamo, quella del 1912 che porta il movimento delle merci a 7.155.000 tonnellate e ciò malgrado la depressione economica di questi ultimi anni.

Dunque queste previsioni fatte coll'applicazione di tutti i criteri che la tecnica può suggerire, si sono dimostrate fallaci; intanto se in base a queste previsioni si fosse regolata la possibilità del trasporto delle merci al di là dell'Appennino, 800.000 tonnellate all'anno sarebbero state nella impossibilità di varcare l'Appennino: quindi la commisurazione dei mezzi di trasporto deve essere fatta con larghezza di vedute e non si deve procedere (perdonate se incompetente in materia tecnica, come in tutto, oso fare queste affermazioni con tanta sicurezza) col criterio delle medie, poichè quando noi dobbiamo arginare un fiume non dobbiamo badare al livello medio delle acque, poichè in questo caso non provvederanno mai a cautelarci dalle piene, e, perdonate il paragone volgare, quando dobbiamo comprare un cappello non andiamo da un cappellaio che faccia cappelli sulla mèdia del diametro delle teste dei suoi clienti, ma da quello che abbia cappelli di un diametro adattabile al diverso diametro cranico dei singoli clienti.

Noi abbiamo la speranza che il nostro porto abbia ad aumentare in proporzioni maggiori di quelle che possono essere valutate attualmente; noi sappiamo che intanto il porto va risolvendo una delle questioni più gravi, anche per ragioni tecniche, cioè lo sviluppo delle calate: stiamo costruendo nuovi bacini ed avremo un maggior sviluppo di calate che creeranno la possibilità di dare ospitalità e far trasporti e carichi e scarichi di una maggior quantità di tonnellate di merci: se non avessimo fiducia nell'avvenire del porto di Genova allora potremo davvero rinunciare anche alla direttissima: ma noi abbiamo fiducia nel suo sviluppo, soprattutto perchè sappiamo che il porto di Genova ha un'entroterra che si chiama Piemonte e

Lombardia, e noi abbiamo fede nello sviluppo industriale ed economico di queste due regioni del nostro paese. E per questo noi reputiamo che non si debba mettere a repentaglio l'avvenire con delle previsioni infauste intorno al movimento delle merci nel nostro porto, e crediamo che se le opinioni troppo caute dovessero venire seguite, potrebbe venire un giorno in cui ci troveremo nell'impossibilità di trasportare nella valle del Po le merci che arriverebbero nel porto di Genova ed allora vedremo sviata la corrente del traffico e ci troveremo di fronte ad un male irreparabile e ad ogni modo non si potrebbe riparare che con dei lavori la cui durata non potrebbe esser minore di 10 anni, ed in 10 anni l'avvenire del porto di Genova potrebbe essere completamente compromesso ed il regresso essere irreparabile.

Tutte queste ragioni, onorevoli signori, io ho cercato di esporre al Sindaco di Torino, il quale, persistendo in quella sua opinione che si tratta cioè di uno studio di breve durata che non potrebbe andare oltre gli otto o dieci mesi, credendo eccessivo il nostro timore intorno al buon volere che altri possa nutrire, di eseguire questa direttissima, ha creduto di non poter accedere al nostro desiderio, quello cioè di provvedere Torino di un mezzo rapido e pronto con una elettrificazione del tronco Torino-Ronco, il quale avrebbe potuto dare a Torino prima ancora che a Milano il mezzo di arrivare a Genova in meno di due ore; e se noi calcoliamo che da Modane a Torino la linea è in parte elettrificata e che si può elettrificare totalmente, si avrebbe un percorso da Modane a Spezia in meno di sei ore nelle condizioni migliori per attrarre maggiormente lo straniero sopra questa grande linea di transito. Ma questa è una questione non strettamente

connessa con quella che si agita oggi, ed allora noi ci siam fatti il caso di coscienza: Torino ha questa opinione e dice: è davvero esagerato il timore nostro? o è davvero fondata la speranza della città sorella sul risultato di questi studi? e potrebbe uscire davvero una linea conveniente per il Piemonte ed ugualmente conveniente per la Lombardia e la Liguria?

Uno studio anche più accurato della questione ci ha fatto venire nella convinzione sempre più profonda che non si farebbe che perdere inutilmente un tempo che può essere preziosissimo. Intanto noi abbiamo potuto apprendere, (ed io mi son permesso di farmi interprete di quello che non so per scienza, come voi ben capite, ma che ho cercato di apprendere dai competenti), che non è senza una ragione che la Direzione delle Ferrovie dello Stato ha lungamente e accuratamente studiato il progetto spostando la linea di direzione verso ponente. L'esperienza fatta nella costruzione dei due valichi delle linee già esistenti di Busalla, e Mignanego, ha fatto ritenere che non fosse prudente perforare nuovamente l'Appennino nello stesso punto. Io ricordo, tra l'altro, nella mia giovinezza, di aver letto che per la costruzione della linea dei Giovi vi era in bilancio uno stanziamento di 25 milioni e che poi ad opera finita è costata circa 100 milioni.

Ora noi comprendiamo come una siffatta sorpresa, se dovesse capitare per la costruzione della direttissima Milano-Genova potrebbe, non dico compromettere l'esito finale, ma ritardare infinitamente il compimento dell'opera.

Non è dunque senza ragioni che le Ferrovie, nel loro progetto della direttissima, dopo aver attraversato lo strato migliore sotto la valle del Lemme hanno con

un ampio giro riguadagnato col loro tracciato il punto d'arrivo a Rigoroso. Infatti non è possibile pensare una stazione a Carrosio in una valle non ancora dotata di facili comunicazioni, mentre invece l'accesso di Rigoroso è sussidiato da linee ferroviarie già esistenti. La valle del Lemme è ancora appena percorsa dai rotabili e dagli automobili e bisogna ancora salire, per andare in questa valle, il valico delle Castagnole, o passando per la piccola galleria della Crenna vicino ad Arquata-Serravalle. In che modo si svolgerebbero i lavori della valle? Certamente tutto è possibile aumentando le spese ed il tempo necessario: ma bisogna pensare che non si possono sventrare le montagne senza deporre in qualche parte il detrito: ora, come è possibile depositare a Carrosio il detrito delle gallerie? Le Ferrovie dello Stato hanno constatato che a Rigoroso vi è un largo greto nella Scrivia: la Scrivia che segue una linea tortuosa e strettissima fin sopra Rigoroso, a Rigoroso improvvisamente si allarga come un grande fiume e dalla parte della linea c'è un lungo arco il quale si presta ottimamente per depositarvi i detriti e per preparare la formazione di un parco di vagoni e occorrendo un parco di smistamento di cui si avrà certamente bisogno. Come potrebbe offrire tutti questi vantaggi la valle del Lemme? Non solo, ma andando a Carrosio come si procurerebbe il raccordo colle linee già studiate e già in costruzione? Bisognerebbe secondo la linea tracciata sulla carta, attraversare la linea esistente sottopassandola o sorpassandola: quindi costruire nuovi ponti, nuove stazioni, mentre ad Arquata si sta già costruendo una stazione che è costata una spesa ingente. Il Sindaco di Torino diceva che i torinesi sono disposti a rinunciare allo studio della linea fino a Campomorone, an-

zi fino al punto chiamato delle Acque Striate precisamente dove la galleria lascia la linea retta per cominciare la larga curva che conduce a Rigoroso. Ed allora è ovvio che si possa dare vita e corpo a quello che è stato studiato come possibilità tecnica, da un nostro egregio collega qui presente, dall' Ing. Marchese Raggio, una biforcazione della galleria con una camera di biforcazione nel punto in cui la linea attuale tracciata dalle Ferrovie dello Stato comincia ad incurvarsi per Rigoroso per proseguire fino oltre Carrosio e rendere così possibile il congiungimento sopra Asti che costituirebbe per il momento il desiderio di Torino. In questo modo noi avremo l'attuazione del tracciato delle ferrovie che accontenta Genova e Milano e non pregiudichiamo l'avvenire per quanto concerne il desiderio di Torino.

In questo stato ci cose, io domando se si potrebbe senza ancora gravi responsabilità di fronte alle regioni che rappresentiamo, rinunciare alla immediata attuazione della galleria di valico. E su questo punto vorrei, e spero che lo saremo, che fossimo tutti d'accordo: c'è qualche cosa che bisogna esigere subito ed è precisamente la esecuzione della galleria di valico: noi non saremo sicuri del compimento della direttissima fino a che non sapremo che i lavori della galleria di valico sono appaltati e cominciati e che hanno proseguito fino ad un certo punto nelle viscere della montagna. Solo allora avremo un fatto compiuto e saremo certi di non poter più tornare indietro. E' questo che dobbiamo volere, e volere subito.

Io mi rendo interprete dei propositi del Comitato Genovese chiedendo a voi, egregi colleghi del Comitato Lombardo, chiedendo a tutta l'assemblea del Comitato Ligure-Lombardo, che si affermi sopra questa

necessità, che si faccia immediatamente la galleria di valico: ed allora io credo che potran dire d'aver fatto l'interesse delle regioni che rappresentiamo e di non aver nociuto menomamente all'interesse della città sorella, alla quale mandiamo il più cordiale saluto.

( *Applausi* )

**Il Sindaco di Milano On. Greppi** rammenta d'aver fatto la proposta di affidare la presidenza dell'Assemblea al Sindaco di Genova, il Prof. Grasso.

Alcune voci: « La presidenza potrebbe essere affidata a tutte due ! »

**On. Greppi:** accoglie la proposta osservando che in tal modo l'Amministrazione di Genova e quella di Milano formeranno una sola Amministrazione.

**L' Ing De Capitani** dice :

A me innanzitutto preme di rilevare la concordia di intenti e di sentimenti che ha determinato la città di Torino, di Genova e di Milano nel 1907, quando nella memorabile riunione di Genova si sono accordati su una direttiva ritenuta da tutti corrispondente agli interessi delle tre regioni. Allora era apparso evidente in modo assoluto che l'interesse delle tre città e delle tre regioni fosse di ottenere il miglior percorso da Genova alla intersazione delle linee attuale diretta a Milano e a Torino, perchè da questo punto si avrebbe avuta la migliore comunicazione su Tortona per Milano e su Novi - Alessandria per Torino. Allora il pensiero era comune e concorde. Concetto prevalente, la direttissima Milano - Genova concetto prevalente determinato dalle condizioni di fatte precise che il movimento ed il traffico del Porto di Genova si riferisce

e si riparte in un 9% diretto su Torino e nel 44% diretto a Milano, 32% circa per la via Tortona e circa 10% per la via Mortara.

Dunque Torino era pienamente concorde con noi che la direttiva doveva essere questa. La migliore percorrenza Genova Tortona - Tortona - Milano, il miglior raccordo di questa linea sulla linea esistente di Torino. E dopo allora tutto lo svolgimento dei progetti è sempre stato imperniato a questa direttiva, nè Torino ha mai avuto preoccupazioni ed allarmi che quei progetti rispondessero anche al suo reale interesse.

Nello studio del tracciato originario; ma l'On. Sindaco di Genova nel suo discorso ha accennato molto bene che questa variante è stata determinata da criteri tecnici obbiettivi precisi.

I sondaggi che colle risorse della tecnica moderna si possano spingere fino a 350 metri di profondità, hanno rivelato che il tracciato della direttissima per due terzi del percorso cadeva in quelle formazioni schisto - argillose che furono oggetto di tante preoccupazioni e di tante spese per la galleria di Ronco, per la galleria della succorsale, di Gattasca, ecc.

Quando si pensi alla grande responsabilità nello studio di questo tracciato e quando si pensa che uno studio accurato di questo tracciato può voler dire risparmio di tempo e di spese non solo, ma soprattutto risparmio di vite umane nessuno vorrà incolpare la direzione delle ferrovie, se questo studio che poteva realizzare col sussidio della scienza tecnica moderna lo ha accompagnato con tutti questi sondaggi in modo da aver il miglior tracciato colla più assoluta guarentigia. Quindi è stata condotta a fare nel progetto esecutivo, quella deviazione verso ponente che è stata accennata dal Sindaco di Genova e che

ha però consentito di realizzare anche molti vantaggi, specialmente nella parte a sud del tracciato, in quanto che ha posto sulla direzione di questo tracciato la Val Verde, la Val Secca, ecc. ecc., centri importanti, colla possibilità di raccordo colle linee ora in servizio a Rivarolo e a Ponte Decimo, ciò che permette anche di mettere in esercizio il tronco della nuova direttissima fra Genova e Riccò, anche prima dell'apertura della Galleria di valico.

E il nuovo tracciato risponde anche meglio alle considerazioni di carattere militare, perchè esso non può avere alcuna offesa dalla parte del mare.

Tutte queste considerazioni che hanno determinato la direzione delle Ferrovie a seguire il nuovo tracciato, non hanno però neppure condotto ad un allungamento di percorso. Infatti, originariamente la linea diretta misurava 58 Km. Ora col nuovo tracciato, la linea misura 60 Km. e mezzo, raccordandosi a Brignole, per cui effettivamente l'allungamento del percorso nel tracciato delle F. F. S. S. non sussiste<sup>(1)</sup> perchè nel progetto originario vi erano allungamenti artificiali per mantenere la pendenza del 9 per mille fuori e del 6,50 per mille entro le gallerie, allungamenti che non esistono, come dico nel nuovo tracciato. Le varianti furono quindi determinate unicamente da criteri obbiettivi, da criteri tecnici, da criteri di sicurezza e di economia nella costruzione e nell'esercizio.

Torino ha sempre ritenuto che il raccordo ad Arquata con la linea attuale fosse il migliore ed il più rispondente anche alle sue comunicazioni ed invero quando è stato discusso prima il progetto Lodigiani, quando è stato proposto poi il progetto Ronco pure per la valle del Lemme, io credo che nessuno di questi proponenti avesse specialmente di mira gli interessi di To-

(1) Vedansi i dati raccolti in fine, che infirmano tale asserto. *N.d.R.*

rino. Vi può ora essere di mezzo un interesse nuovo, della valle del Lemme; ma evidentemente per le ragioni espresse dall'On. Sindaco di Genova, Torino non può supporre di avere per la via Carrosio comunicazioni di grande importanza come può averle sulle vie esistenti col raccordo della direttissima su Serravalle. E quindi per gli interessi di Torino la via più rapida e la miglior comunicazione con Genova resta ancora quella che è stata progettata col raccordo, e voluta da Torino stessa nella riunione di Genova del 1907.

L'On. Sindaco di Genova ha accennato come allo stato delle cose, dopo tanti studi, dopo tante pratiche che sono state necessarie per determinare qual tracciato, una preoccupazione gravissima può sorgere e cioè che le Ferrovie dello Stato e il Governo non abbiano oggi intendimenti così fermi e così precisi che possono essere determinati dalle ragioni di urgenza pel servizio. Il Sindaco di Genova ha appena accennato come colla elettrificazione della vecchia linea dei Giovi, con quella della succursale, che si sta attuando, le Ferrovie dello Stato si possono dichiarare in grado, quando sia finito anche il raddoppio Ronco - Arquata, di smaltire il traffico di 3200 carri nel 1914. E quando si pensa che nella relazione degli Ingegneri Ditler, Colombo e Tortarolo, la Commissione nominata dal Sindaco di Genova per la direttissima era preventivato lo smaltimento di 2900 carri al giorno corrispondenti a 10 milioni di tonnellate del Porto di Genova, tutti comprendono come da parte delle Ferrovie dello Stato, e del Governo manchi quell'eccecitamento che viene dalla sentita necessità, dalla sentita urgenza di provvedere a disimpegnare un servizio importante come quello del Porto di Genova verso la Lombardia e il Piemonte.

Quindi la necessità assoluta di premere perchè questo problema il quale è arrivato sul limitare della soluzione non si arresti in questo momento.

L'On. Sindaco di Genova ha pure rivelato sommariamente le ragioni per le quali si può senza altro ritenere che lo studio di una deviazione a Carrosio non possa rappresentare che un sistema dilatorio e defatigatorio. Egli ha rivelato che effettivamente non vi è però un progetto studiato, e che per studiare un simile progetto, che possa dirsi veramente serio e veramente esecutivo, non basteranno pochi mesi e occorreranno parecchi anni forse alla direzione delle Ferrovie per controllare, per sondare e per prendere decisioni colla coscienza che è necessaria in chi ha la responsabilità dei lavori.

Effettivamente sulla opinione pubblica può fare un certo senso il sentir dire che vi è una soluzione la quale tutela nell'egual modo gli interessi di Genova e di Milano e che potrebbe tutelare meglio gli interessi di Torino. Ma qui vi è una grande illusione. E l'On. Sindaco di Genova ha già accennato come non sia possibile pensare a quella variante di Carrosio, senza vedere d'innanzi tutte le difficoltà che del resto son già state oggetto di studio e di repulsa da parte dei corpi competenti per le difficoltà inerenti alla situazione di Carrosio e alla possibilità di uno sbocco conveniente in quel punto, di avere ivi un grande piano per la stazione di biforcazione. Tutte queste necessità, ed altre pure, organiche del progetto non è possibile svolgerle nel piccolo ambito di Carrosio; e deve anche notarsi che effettivamente lo sbocco a Carrosio importa inevitabilmente una maggior altezza di sbocco nella Galleria, perchè il progetto Lodigiani aveva lo sbocco a 250 m. in confronto dei

230 m. del progetto della direttissima e tale sbocco, secondo le osservazioni fatte dalla Commissione, si è riconosciuto che corrispondeva ad un livello inferiore alla sorgente della valle del Lemme, il che vuol dire che è una quota impossibile di sbocco.

Quindi tutte queste considerazioni che del resto l'On. Sindaco di Genova ha già richiamato sommariamente e molto efficacemente ci inducono a dire che realmente quando noi vediamo i precedenti, quando noi intendiamo marciare diretti su questa linea segnata d'accordo anche con Torino, noi tuteliamo gli interessi di Genova e di Milano, ma anche in egual misura gli interessi di Torino, la quale nel raccordo con questa linea e sulla linea attuale, avrà ancora le più facili e migliori comunicazioni. E da questo punto di vista da parte delle rappresentanze locali si dovrà far opera buona perchè siano accelerate e migliorate tutte queste condizioni di raccordo tra la linea direttissima e Torino.

Per tutte queste considerazioni noi ci associamo molto volentieri alle conclusioni alle quali è arrivato il Sindaco di Genova a nome del Comitato Ligure, e siamo anche fermamente persuasi che l'esigere la pronta esecuzione del progetto che ora è arrivato al suo ultimo stadio, rappresenta il vero e preciso interesse non soltanto di Genova e Milano, ma anche di Torino, e noi confidiamo che anche Torino vorrà riconoscere e persuadersi che i sentimenti delle città sorelle sono concordi ora in questa azione di solidarietà come furono concordi nel pensiero e nel sentimento nel 1907, quando votavano quell'ordine del giorno che è stato veramente l'inizio della direttissima e che ha veramente rappresentato il caposaldo delle comunicazioni nell'interesse di queste tre grandi città.

L'Ingegnere Marchese Raggio dice:

Poichè l'illustre Sindaco di Genova mi ha fatto l'onore di fare il mio nome per una proposta che feci come modesto tecnico, io voglio chiarire solamente e brevemente lo scopo di questa proposta, perchè mi pare che in questo momento il limitarci semplicemente ad affermarci sul tracciato della direttissima studiata dalle Ferrovie dello Stato, sarebbe uno sfondare una porta aperta.

Io ho solo cercato di rendermi ragione del perchè Torino è tanto attratta verso la soluzione dello sbocco a Carrosio. Evidentemente non può vagheggiare questa soluzione, solo per andare poi a Novi, perchè risparmierebbe pochissimo sul percorso attuale; e neppure credo per andare ad Alessandria. Evidentemente vi è l'idea di una direttissima da Carrosio a Torino: io non discuto sulla opportunità di questa direttissima, ma considero però il lato morale, per cui noi non dobbiamo opporci a questa aspirazione.

Torino è indiscutibilmente attratta a voler questa direttissima e lo sbocco a Carrosio ne renderebbe più facile l'attuazione. In queste condizioni di cose se il tracciato su cui saremo tutti d'accordo precludesse in modo assoluto questa possibilità, si potrebbe rimanere alquanto perplessi, per quel principio di solidarietà che dobbiamo avere verso il Piemonte. Ma noi dobbiamo dire che alla curva sotto Voltaggio è possibile fare una galleria di cinque chilometri che sbocchi nella valle del Lemme. In tal modo l'avvenire non è assolutamente precluso: ci sarà la questione di una maggior spesa, ma è certo che il sacrificio che si dovrebbe far oggi sul percorso per Milano se si adattasse una soluzione diversa da quella proposta dalle Ferro-

vie dello Stato, sarebbe maggiore di quello che potrebbe importare in avvenire una maggior spesa per soddisfare alle esigenze di Torino.

Io ho voluto fare questa proposta e sono onorato che il Sindaco di Genova l'abbia voluta portare in quest'aula: a me pare che nella deliberazione che noi staremo per prendere, dovrà risultare che il Comitato Ligure-Lombardo ha fatto tutto quanto poteva per cercare di assecondare il desiderio di Torino. Quindi l'esplicazione di questo pensiero che questa aspirazione di Torino non è contrastata dalla soluzione che si adotta, è un contributo di solidarietà verso queste tre regioni alle quali tutti dobbiamo tenere e che Genova in ispecie, deve voler mantenuta, perchè Genova col suo Porto porge una mano verso Milano e una mano verso Torino.

**Il Sindaco di Milano On. Greppi** sospende per qualche istante la seduta onde formulare un ordine del giorno d'accordo coi rappresentanti delle due regioni; intanto comunica una domanda arrivata da un Comitato del Pro Sestriere di Prè, che legge, e che si allega sotto *I*) al presente verbale.

**Il Sindaco On. Greppi** legge poi il seguente ordine del giorno:

Il Comitato Ligure-Lombardo di vigilanza per la esecuzione della direttissima Genova-Milano riunitosi in Assemblea a Palazzo Marino, in Milano il giorno 7 di luglio 1913

Riaffermando con unanime pensiero che riescirebbe di grave danno ogni ulteriore indugio frapposto alla esecuzione delle opere per la direttissima che gli interessi generali reclamano, le esigenze del traffico

rendono necessaria, e la fortuna del maggior Porto d' Italia impone,

Ritenuto che è improrogabile iniziare e proseguire i lavori del grande valico appenninico, onde possa, senza ulteriori esitanze, dirsi assicurata alla economia nazionale la direttissima Genova-Milano,

Tenuta presente l'approvazione data dal Governo al tracciato del valico Campomorone-Rigoroso,

Considerato che per quanto detto tracciato non risponda pienamente ai criteri di minimo percorso che avevano informato il progetto elaborato dal Comune di Genova, pure sarebbe oramai inopportuno risolvere discussioni in proposito che solo concluderebbero a provocare, con parvenza di giustificazione, ritardo alla esecuzione delle opere, mentre ogni ulteriore indugio sarebbe intollerabile e lesivo dei più vitali interessi nazionali,

Considerando che il tracciato in parola con valico su Rigoroso realizza per la regione Piemontese l'allacciamento colla direttissima ch' ebbe l'unanime approvazione dei rappresentanti politici, amministrativi e commerciali di Milano, Torino e Genova, nell'adunanza tenutasi in quest'ultima città il 24 febbraio 1907, allacciamento che, assicurando nel miglior modo le comunicazioni con Torino, conserva il servizio ed il traffico alle importanti zone industriali e commerciali attraversate dalla linea,

Considerato, d'altra parte, che, in ogni caso, il tracciato Campomorone - Rigoroso, non esclude che si possa attuare anche un eventuale raccordo in galleria per uno sbocco su Carrosio,

Riafferma il voto già espresso nella ricordata adunanza del 24 febbraio 1907, quelle cioè che la regione Piemontese abbia ad essere allacciata a Genova

col raccordo più breve possibile al percorso della direttissima Genova - Milano,

### DELIBERA

1º) Di comunicare ufficialmente al Governo il deciso unanime pensiero dell'Assemblea sulla assoluta improrogabilità dei lavori di esecuzione della direttissima.

2º) Di invitare il governo — esercitando presso lo stesso ogni più efficace ed energica insistenza — ad indire senz'altro l'appalto dei lavori della galleria di valico secondo il progetto delle Ferrovie dello Stato da esso Governo approvato.

3º) Di dare mandato ai Sindaci di Milano e di Genova per la esecuzione della presente deliberazione nel modo e nelle forme che essi meglio avviseranno,

e di portare alla Città di Torino e alla regione Piemontese il voto che non manchi in questo momento quell'azione di solidarietà e di concordia che corrisponde ai sentimenti fraterni indissolubili che legano le tre regioni.

Messo in votazione l'ordine del giorno risulta approvato all'unanimità.

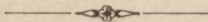
**L'On. Cavagnari:** «Prima di sciogliere la seduta io sento di obbedire ad un sentimento gradito e di farmi interprete degli uomini più autorevoli e dei miei carissimi colleghi ed amici del Comitato Ligure esprimendo il pensiero della nostra viva riconoscenza al nostro illustre capo della cittadinanza Genovese, all'illustre Sindaco di Milano, all'ottimo Comitato che in questa pratica che riguarda un interesse nazionale, gli fu degno collaboratore;

ed esprimendo questo pensiero di riconoscenza, esprimendo questo plauso all'illustre Capo della città di Milano e al degno Comitato che lo va coadiuvando in questa impresa, noi eleviamo un inno a Milano, a questa città sempre antesignana di tutte le migliori idealità che formano la prosperità, il benessere e il progresso della nostra Italia.

(Applausi)

**L'On. Greppi.** - Ringrazio di cuore l'On. Cavagnari per le sue belle parole, Io penso che questo congiungimento, questi lavori, queste aspirazioni, queste comunicazioni rapidissime non potrebbero essere raggiunte se tutto il lavoro non fosse basato sulla concordia degli animi più che sulla brevità della linea. Tutto ciò non si potrebbe fare se non vi fosse una identità di sentimenti, se non vi fossero i cuori uniti: ringrazio il Sindaco di Genova e l'On. Cavagnari per le cortesi espressioni rivolte a questa città, la quale da questa unione trae il miglior augurio per un prospero e migliore avvenire.

E dopo di ciò, i Sindaci di Genova e di Milano dichiarano sciolta la riunione.



*Allegato A.*

Genova, 4 luglio 1913.

Ill.<sup>mo</sup> Signor Sindaco,

Precisamente per il giorno 7 corr. io dovrò trovarmi a Roma ove ho assunto impegni dai quali non potrei esimermi. Ciò mi mette, a malincuore, nell'impossibilità di poter intervenire alla riunione plenaria del Comitato di vigilanza Ligure-Lombardo per la direttissima Genova-Milano che avrà luogo in Milano il detto giorno.

Ad ogni modo per quanto superfluo e nella fiducia che nulla sarà mutato al programma sin qui seguito, io dò sin d'ora la mia completa adesione alla riunione stessa ed a quanto in essa sarà deliberato. Ormai il compito del Comitato è, a mio avviso, molto semplice: gli studi d'esecuzione sono pronti, non rimane quindi che ottenere dal governo con tutti i mezzi possibili la pronta agiudicazione della galleria di valico — eliminando qualunque motivo e pretesto che eventualmente potesse nascere per ritardarne l'esecuzione.

Con osservanza,

f.º Dev.mo E. PIAGGIO

Ill.mo Sig. Comm. Prof. Giacomo Grasso  
Sindaco di

GENOVA

*Allegato B.*

CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA

Il Presidente

---

Genova, dal Palazzo di S. Giorgio,  
3 luglio 1913

Ho la Sua di ieri e mi affretto a ringraziarla vivamente così per l'invito come per la forma squisitamente cortese.

Non potrò partecipare alle sedute di domenica e lunedì, perchè appunto in quei giorni dovrò trovarmi a Roma, dove la Commissione dei trattati di commercio e navigazione terrà due importanti sedute risolutive di questioni in alcune delle quali sono anche relatore.

Ad ogni modo a Lei, cui tenni per primo parola della mia idea, ed a tutti, deve essere ormai chiaro che unicamente intesi di presentare una soluzione tecnica che credo buona: ma non intesi di farne oggetto di polemiche e tanto meno intesi che essa debba essere cagion di dissidio.

Pertanto qualunque decisione sia per prendersi, questo auguro sinceramente: che l'attuazione dei comuni voti sia la migliore, e la più sollecita.

Con l'espressione dei sensi della maggior osservanza, mi abbia il suo

Dev.mo f.º NINO RONCO

Gr. Uff. Avv. Prof. Giacomo Grasso

Sindaco di

GENOVA

*Allegato C.*

Mortara, 1 giugno 1913.

Sindaco Milano,

A nome Comune Mortara nonchè Comitato Ferrovia  
Mortara - Tortona associami vivamente azione Comitato  
Ligure-Lombardo, affinchè tronco Genova-Tortona segua  
tracciato più retto breve

f.º Sindaco COLLI

---

*Allegato D.*

Tortona, 27 giugno 1913.

Sindaco Milano,

Quest' Amministrazione comunale mentre invia suo  
saluto al ricostituito Comitato Ligure - Lombardo per la  
direttissima Genova-Milano fa voti affincè esso ottenga  
che nell'esecuzione tronco Genova - Tortona si consegua  
veramente fra queste due città minimo percorso tecnica-  
mente possibile.

f.º Sindaco BORGARELLI

*Allegato E.*

DEPUTAZIONE PROVINCIALE DI ALESSANDRIA

Casale Monferrato, 23 - 6 - 1913.

Ill.mo Signore,

Mi fo' dovere di significare a V. S. Ill.<sup>ma</sup> che il Comitato generale per la ferrovia Santhià-Casale-Valenza-Tortona in sua adunanza del 16 volgente mese, ha approvato il seguente ordine del giorno :

« Il Comitato, plaudendo alla ricostituzione del Comitato Ligure-Lombardo per la direttissima Genova-Milano, fa voti che l'opera sua diretta ad ottenere il minimo tracciato fra Genova e Tortona abbia la più sollecita attuazione e sia coronata da successo ; e ciò sulla convinzione che da tale risultato abbiano a trarre i maggiori vantaggi le sezioni ligure, piemontese e lombarda non meno che i grandi interessi del paese ».

Col massimo ossequio,

IL PRESIDENTE DEL COMITATO

Manacorda.

*Allegato F.*

LECCO, 7 luglio 1913.

Sindaco Milano,

Giunta Municipale plaudendo opera Comitato Ligure-Lombardo esprime voto minimo transito Genova-Tortona invocando sollecita attuazione secondo tronco direttissima Tortona-Binasco-Milano parte integrante grande futura linea Spluga. Ossequi.

Pro Sindaco

MARIANI

---

*Allegato G.*

Novara, 7 luglio 1913.

Sindaco Milano,

Plaudendo opera Comitato Ligure Lombardo faccio voto e istanza Genova-Tortona rappresenti via più breve fra due città confidando compimento detta linea sia costruita Tortona-Mortara.

Per Sindaco PERLATI

*Allegato H.*

CIRCOLO INDUSTRIALE AGRICOLO COMMERCIALE

Via Monte di Pietà - 11

Milano, li 7 luglio 1913.

On. Sig. Presidente del Comitato Ligure-Lombardo

MILANO

Il Circolo Industriale Agricolo e Commerciale, che già ebbe occasione di richiamare l'interessamento delle Autorità Governative Provinciali e Comunali sulla risoluzione dell'importante problema della Direttissima Genova-Milano, si onora di formulare i seguenti voti che sottopone all'apprezzamento di codesto On. Consesso :

1° - Sia la direttissima Genova-Tortona veramente direttissima - realizzi cioè il minimo transito fra le due città con una linea che sia la più breve possibile pur mantenendo carattere di linea piana.

2° - Sia sollecitata l'elettrificazione della linea stessa ed insieme il suo completamento col secondo tronco Tortona-Milano conforme le idee già espresse dalla Direzione Gen. delle Ferrovie.

3° - Sia raccordata alla Direttissima la stazione di Porta Principe in Genova che è la vera stazione del Porto.

4° - Sia anche la linea rivierasca verso la capitale messa in condizioni di beneficiare dei vantaggi che realizzerà la Direttissima, tanto in rapporto a Milano che a Torino.

Con alto ossequio della S. V. I. ci professiamo

IL PRESIDENTE  
del Circolo Ind. Agr. Comm.

f.° E. AMMAN

Il Segretario  
f. Avv. ROBERTO POZZI

*Allegato I.*

COMITATO PRO SESTRIERE DI PRE' E SAN TEODORO

Sede provvisoria - Salita Visitazione, 4

Genova, li 8 luglio 1913.

All'On. Greppi

Sindaco di MILANO

Questi Comitati sotto diverse date e forme presentano alle Autorità interessate e competenti, studii, proposte e progetti relativi al tracciato della « *Direttissima* » ed al suo punto di arrivo a Genova.

Sostenero e dimostrarono, come la nuova arteria ferroviaria per le sue origini legislative e per la duplice esigenza di merci e viaggiatori cui era chiamata a provvedere, dovesse aver suo principalissimo obbiettivo il Porto di Genova e la Stazione Marittima; questa in reciproca funzione colla contigua Terrestre di Principe e mentre sostenevano che il tratto Secca o Bolsaneto verso Brignole, non rispondesse affatto a bisogni prossimi nè remoti, pur secondo equità proposero idonei lavori onde la Stazione Brignole potesse benefcarsi del movimento della nuova e delle vecchie linee a servizio e vantaggio della parte orientale della città.

Codesta tesi informata ad un evidente interesse generale, non ebbe fortuna di sereno ponderato esame: ciò che pur era doveroso eseguire, puossi far tuttora nella mora degli studi definitivi dell'intero tronco Arquata - valico - Genova, nè alla legittima istanza potranno opporsi i due speciosi ripetuti argomenti di un fatto legi-

slativo precostituito ed irrevocabile, giacchè è del caso chiarire e ricordare che la legge 1° luglio 1908 n. 444, non ha stabilito il punto di sbocco della « Direttissima » nè a Principe nè a Brignole: la legge e annessa tabella dicono **Genova - Tortona**: - non l'altro della asserita urgenza e del pericolo di ritardo per nuovi studi: Le Ferrovie dello Stato dichiarano che non vi sono stanziamenti per la grande galleria di Valico fino al 1914. l'ubicazione della galleria è quella cui oggi è subordinato tecnicamente l'intero trattato Arquata - Genova. Chiaro dunque che non esista pericolo di ritardo per lo esame di quanto è facile, studiato e noto come il tratto ad esempio Bolzaneto - Genova - Principe - Brignole.

Per codeste considerazioni e per quelle altre più diffusamente esposte nei loro memoriali questi Comitati, pei loro diritti di cittadini insistano presso le Autorità dello Stato, delle Ferrovie, degli Enti Amministrativi interessati e competenti affinché:

a) Sia sospeso ogni e qualsiasi provvedimento che possa pregiudicare il problema ferroviario sotto il punto di esame dell'arrivo della linea a Genova.

b) Sia studiato se il tracciato proposto da questi Comitati che mira a Genova - Porto - Stazione Principe e Brignole, non sia in linea di interessi generali, economici, portuari, commerciali e locali cittadini, da preferirsi al tronco diretto Bolzaneto - Brignole.

c) Sia studiato e migliorato nella mora, non breve, dell'esecuzione dei lavori della Direttissima, il tratto di linea che partendosi da Brignole - Galleria Traversata - Stazione Principe (debitamente ampliata) prosegua a mezzo di una Galleria (Certosa) fino ad innestarsi sulla linea succursale dei Giovi; opera e lavoro questo di poco costo, di rapida esecuzione e che sarebbe per offrire grandi e pronti vantaggi al movimento ferroviario Ligure e Nazionale: sulla qual proposta dovrebbero essere consenzienti tutti gli interessati.

I Comitati riuniti di **Pre'** e **S. Teodoro** non invocano protezione di interessi locali, per quanto ingenti e legittimi: tali interessi coincidono fortunatamente con quelli di carattere pubblico: e nel presentare le loro domande hanno così sicura coscienza di servire agli interessi di Genova e della Nazione intiera.

Con preghiera di comunicazione al Comitato Ligure-Lombardo.

firma inintelligibile

---

*Confronto fra i progetti della **Direttissima** Genova-Tortona*

---

Lunghezza fra Genova e Tortona	Navone	Lig. Lomb	Attendoli	Ferr. Stato	Ronco-Regis	
Stazione Principe	57.673	56.000	59.000			
» Brignole	57.600	58.300	58.000	60.667	60.000	
Altitudine massima	235	241.75	263.68	237.60	245	
Pendenza	Scop.	8	8.45	8.75	9	12
	Galleria	8	7.65	7.80	6.58	9
Luog. Gall. Valico	49.564	48.274	45.870	48.940	45 (circa)	

---

**PRO - MEMORIA**

—o—

Si raccomandano ai soci ed alla loro efficace propaganda le sottoscrizioni attualmente aperte presso la nostra Società e cioè :

- 1<sup>o</sup> Pel Monumento, in Tortona, a Carlo Mirabello (sino a raggiungere le L. 5 000).
- 2<sup>o</sup> Per le bibliotechine rurali nel Tortonese (permanente. Chi fonda una bibliotechina rurale (Lire 100) può intitolarla al proprio nome o a quello di persona che egli voglia onorare).
- 3<sup>o</sup> Per la colonia alpina Tortonese sulle falde del Giarolo (azioni da L. 100 rimborsabili).
- 4<sup>o</sup> Per il restauro di S. Maria Canale (sino a L. 2500).
- 5<sup>o</sup> Per un ricordo al Generale A. Ferrari (sino a L. 1000).

*Dirigere le offerte alla Segreteria della Società o personalmente al Sig. Leonardo Schiavi.*

*Indicare chiaramente lo scopo dell'offerta.*



## SIGNANDA

### Luglio

— Il 7 si tenne in Milano l'adunanza plenaria del Comitato Ligure-Lombardo per la Direttissima Genova-Tortona-Milano. Ne pubblichiamo il verbale nelle *Notizie*.

— Il 13 a Villalvernia fu solennemente consegnata a Giovanni Balbi già Cap. Magg. nel 26. R. F. la medaglia d'argento al valor militare.

— Il 19 il nostro reparto Vol. Ciclisti visitò Palestro e Vercelli - Dal 27 al 31 fu poi al campo a Cairo Montenotte e partecipò in seguito alle manovre di Cavalleria. Un bravo di cuore agli ottimi giovani che mostrano così nobili sentimenti da imporsi per un altissimo ideale, volontaria disciplina e fatiche non lievi.

— Si annuncia accordato il sussidio governativo per la strada Garbagna-Val Borbera. Pur troppo tale annuncio si diffuse altre volte senza che i fatti poi vi corrispondessero. Vedremo ora; lieti se Garbagna potrà realizzare le sue aspirazioni che sono da noi sinceramente condivise.

— Il Ministero fece eseguire da un suo funzionario, il Cav. Maraldi Ispettore degli Istituti di Credito, la prima ispezione alla nostra Cassa di Risparmio. Il risultato non poteva essere più lusinghiero. La relazione che il Commissario ministeriale spedì a Roma constata con plauso la solidissima situazione dell'Istituto ed il perfetto indirizzo dell'Amministrazione. La Società Storica orgogliosa della propria figliuola prediletta rinnova con sicura fede, i proprii vivissimi auguri.

### Agosto

— A Montacuto fu providamente restaurata la parrocchiale, buona costruzione barocca del 1772. Riuscirono ammirati i dipinti del n. c. pittore Pietro Mietta.

— Il 3 ebbe luogo l'annuale festa diocesana al monumento del M. Giarolo ed intervennero numerosi tortonesi.

— Il 4 proveniente da Livorno e Genova sostò in T. il 3. battaglione bersaglieri ciclisti.

— Il 14 fu inaugurato per opera del nostro benemerito attivissimo cittadino sig. Mario Gentile, il telefono con Sarezzano e Cerreto.

— Il n. s. Prof. P. E. Cereti presidente della Cassa di Risparmio fu nominato Ufficiale della corona d'Italia. Rallegramenti.

— Il n. c. Dott. Luigi Oddone fu nominato Vice Direttore della filiale del Credito Italiano in Torre Annunziata. Rallegramenti ed auguri di splendida carriera.

— Il 31 ebbe luogo a Pontecurone il Congresso federale della Diocesi di Tortona.

Noi segnaliamo con piacere tutto ciò che mira a ridar unità e lustro a questa antichissima Diocesi tortonese e desidereremmo altresì che Tortona, per la decorosa conservazione dei suoi monumenti religiosi, per l'accentramento delle opere e degli istituti diocesani si affermasse coi fatti degno e vero capoluogo della sua vasta provincia ecclesiastica.

— La rivista tecnica economica di Milano « *L'Industria* » n. 35 pubblica un importantissimo articolo illustrato, sulla Direttissima Genova-Tortona propugnandone il completamento col rettillo Tortona-Milano.

### Settembre

— In Novara si svolse il XVI Congresso Storico Subalpino sotto la direzione dell' eg. Prof. Comm. Gabotto. Il nostro socio Can. V. Legè vi presentò una sua importante monografia: *Tortona prima del mille*.

— La Ditta Ferretti e Goggi, che ha sviluppato fra noi il suo bell'opificio, è stata decorata dal Ministero con medaglia al merito agrario. E' questa la 16<sup>a</sup> onorificenza ch'essa riceve. Rallegramenti.

— Il 21 numerosi gitanti concorsero alla Madonna del Lago presso Garbagna.

— Il 29 la Comp. del Comm. Fumagalli iniziò al Civico colla *Gioconda* del D'Annunzio una serie di scelte rappresentazioni.

— Nel vasto campo della Società Derthona pel gioco del Calcio, si ebbero, durante l'intera stagione estiva, brillanti incontri fra le squadre locali e quelle di Novi, Acqui, Alessandria etc.. Salutiamo con piacere questo fiorire tra noi dell'attività sportiva la quale è mezzo potente di educazione non solo fisica ma anche del costume, del sentimento e del tratto. Ameremo vedere però che oltre ai giochi si diffondesse anche l'uso di gite e visite ai luoghi più diversi del nostro territorio che rimane a tanti cittadini così sconosciuto come potrebbe esserlo un paese d'oltre mare.

### Nuovi Laureati.

In legge presso la R. Università di Genova i n. c. signori: Guerriero Ragazzoni, Oreste Mutti; di Torino il Sig. Stefano Costa.

In medicina presso la R. Università di Torino il n. c. signor C. Romagnolo.

In ingegneria presso il politecnico di Torino il n. c. signor Giuseppe Romita.

Mentre auguriamo agli studiosi giovani il più lieto avvenire, raccomandiamo loro di non dimenticare la loro vecchia città nativa che dalle energie e dalle iniziative dei suoi figli più distinti per doti di cuore e d' intelletto e per titoli di cultura ha diritto d'attendere aiuto alla sua rinascita, al suo operoso progredire.

Ricordiamo a titolo d'onore anche gli alunni che dal nostro Ginnasio ottennero promozione al Liceo: sono i Sigg. Ezio Soave Franco Negro e Marcello Bottazzi.

### TORTONA ed ALESSANDRIA

*Da qualche tempo assistiamo con dolore al moltiplicarsi di fatti i quali provano come gli interessi di Tortona non hanno (e forse non possono avere) nell'organismo della provincia d'Alessandria sufficiente tutela.*

*In questo trimestre dobbiamo segnalare 1.º) L'obliterazione quasi completa del territorio Tortonese nel contratto stipulato dalla Provincia per la concessione di oltre 500 Km. di tramvie - 2.º) Il voto del Consiglio Provinciale, dissenziente da quello del Comitato Ligure-Lombardo a cui Tortona aveva aderito - 3.º) L'ostruzionismo, che nei fatti si palesa evidente, per frustrare l'aspirazione di Tortona e di Mortara ad avere un ponte — almeno in chiatte — a Pieve del Cairo. - 4.º) Il voto dell'autorità scolastica provinciale pel ristabilimento di un ispettorato scolastico in Tortona, voto che rende ancor più odiosa la disposizione provocata pochi anni or sono, non ostante le più energiche nostre proteste, per ottenerne l'abolizione, ingiusta in sè stessa, dannosa alle esigenze della scuola. Tutti questi disappunti, accumulandosi renderanno sempre più popolare il pensiero che la separazione da Alessandria vada diventando per Tortona una necessità che potrà forse imporsi più presto che non si pensi.*

PLAN DE LA VILLE et FORT de SERRAVAL



(da un disegno del 1745)

