

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

rovia. Si tratta, o signori, dell'interesse massimo di quelle popolazioni non solo, ma della città stessa di Roma, che ha bisogno grandissimo di pronte e facili comunicazioni coi paesi delle colline che le fanno corona. E qui, prego il Governo che dimostra tanto desiderio di favorire la città di Roma, di considerare che la costruzione di questa linea, oltre al procurare lavoro agli operai, che tanto ne difettano, incoraggiando le industrie locali, coopera al bonificamento della campagna romana ed avvicinando la capitale ai paesi dei colli Albani, la metterebbe almeno sotto questo rapporto al livello non dirò delle altre capitali d'Europa, ma almeno delle principali città d'Italia.

Non adoprero dunque lunghe parole per dimostrare il mio asserto, e per raccomandare questa linea; ricorderò solo le parole dell'onorevole relatore del disegno di legge del 5 giugno 1875.

Egli così diceva: « Potersi ben ritenere che la nuova ferrovia abbia ragione di essere e si aspetti felici sorti e più lieto avvenire, e la prospettiva di un esercizio remuneratore non parrebbe contesa. »

Ora dunque era provata fin d'allora l'utilità e l'opportunità di questa linea ferroviaria con la prospettiva che l'esercizio non ne sarebbe punto passivo.

Ma l'iniziativa privata non riuscì, perchè le mancò l'appoggio di quelle solide Case bancarie e costruttrici, che il disegno di legge anzidetto si riprometteva; e pur troppo accade spesso che mentre un concessionario non eseguisce un dato lavoro, impedisce però che altri ne abbia la concessione in sua vece. Così nel caso presente il concessionario non potendo adempiere agli obblighi assunti, chiese nuove proroghe, che gli venivano facilmente concesse e di cui l'ultima parmi scada il 30 corrente.

Non v'ha dubbio che una ferrovia che conducesse celermente, comodamente ed economicamente da Roma ai castelli romani sarebbe non solo utilissima a quei paesi, ma senza contrasto anche più alla popolazione di Roma, che andrebbe a respirarvi aure più pure e a deliziarsi di quelle viste incantevoli.

Citerò ancora in proposito un brano della relazione dell'onorevole Monti del 5 giugno 1875. Egli così si esprimeva: « La salubrità ed amenità di quei siti sono proverbiali ed apprezzati *ab antiquo* dal popolo romano; più saranno graditi ai nuovi venuti nella capitale del regno, non assuefatti, come i nativi, al suo clima ed all'estivo calore. »

Non parlerò del sistema di trazione che tanto incontrò il favore della Camera, per cui la Commissione stessa ha creduto di classificare le linee a scartamento ridotto anche in seconda categoria.

Non credo neppure necessario di far rilevare come l'attuale linea ferroviaria da Roma a Napoli non ri-

sponda punto allo scopo di unire la capitale coi paesi circonvicini, poichè tracciata a bella posta per evitare il contatto con quei paesi, dista 7 chilometri da Marino, 7 da Castel Gandolfo, 6 da Albano, 7 dall'Ariccia, e così di seguito.

Questa linea adunque non può avere che un limitato obbiettivo, di congiungere Roma a Napoli. Ma una gran mole d'interessi unisce la capitale del regno ai paesi più vicini, e tale è l'andarviene sulla strada provinciale, che il Governo pontificio (che pure tanto trascurava la viabilità nelle nostre provincie) vi manteneva la strada lastricata come le urbane, e vi costruiva quei magnifici viadotti, che certo non farebbero torto agli antichi Appii, che primi aprirono quella via. Il movimento delle merci e dei prodotti è minore però di quello che dovrebbe essere a causa dei lunghi e costosi trasporti; ma, ove ci fosse la comodità e la celerità della ferrovia, non vi è dubbio che porterebbe assai maggior quantità di prodotti sui mercati della capitale, mantenendo più basso il prezzo delle derrate. Infine io credo che questa ferrovia corrisponderebbe allo spirito della legge, quale fu in origine ideata dal Governo (all'articolo 20, se non erro), cioè di potersi collegare facilmente colle reti principali del regno. Infatti, da Roma si potrebbe scendere a Velletri, e per la valle dell'Algidio, Zagarolo, Galliano, raggiungere la ferrovia Tivoli-Sulmona.

Ma non voglio più oltre annoiare la Camera, augurandomi che la mia proposta verrà accettata dalla Commissione e dal Ministero, e che la Camera vorrà farle buon viso, e per riguardo verso la città di Roma, i cui numerosi abitanti sono affatto privi di suburbi, e per tutte quelle ragioni igieniche, economiche e commerciali che ho cercato di dimostrare, e che il nostro affetto per la capitale del regno non mancherà certo di suggerirvi.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro e l'onorevole relatore hanno facoltà di esprimere il loro avviso, se lo credono.

**GRIMALDI, relatore.** Debbo anche chiedere alla Camera, che non approvi i due emendamenti così egregiamente svolti dall'onorevole collega Sforza-Cesarini; il quale non ha trascurato alcuna delle ragioni che potevano sostenerli. In quanto all'ultimo, relativo alla linea Ciampino-Nemi, io potrei dire, che c'è una questione pregiudiziale, inquantochè l'onorevole collega sa meglio di me, che questa ferrovia si trova concessa, e l'obbligo del concessionario non è ancora perento; sicchè il Governo potrebbe reclamare a buon diritto l'adempimento degli obblighi che dalla concessione derivano. Mi parrebbe dunque che non fosse il caso che la Camera si occupasse attualmente di questa linea. Ma