

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

così si accordavano i vari e legittimi interessi delle popolazioni. Mentre si prendevano queste risoluzioni, uomini espertissimi nell'arte di costruire ed esercitare le strade ferrate, vennero con solenne giudizio a confermarle.

Il ministro Baccarini aveva istituito, con decreto del 25 agosto 1879 una Commissione per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione e nell'esercizio delle nuove ferrovie. Questa Commissione quando prese ad esame le due linee che, per non essere congiunte, richiedono due diramazioni e tutto ciò che ho accennato, disse, a pag. 58 della sua relazione, che le cose dovevano cambiarsi: « La Macerata-Albacina col successivo tronco Macerata-Civitanuova costituisce una linea non solo d'interesse locale, ma che apporterà, specialmente per le merci, il tragitto da alcune provincie del versante Adriatico a quelle dell'Italia centrale, poste sul versante del Tirreno.

« E qui ci permettiamo di accennare all'eccellenza vostra il dubbio se non convenisse allacciare alla ferrovia Ancona-Foligno queste linee piuttosto alla stazione di Fabriano che a quella di Albacina, per non avere due diramazioni così prossime l'una all'altra, e per porre in diretta comunicazione questa linea con la Sant'Arcangelo-Fabriano. » Così la Commissione.

Sicchè popolazioni, municipi, provincie e uomini autorevoli in queste materie, sono tutti concordi nel domandare al Governo, alla Camera, che cambi nome alla Macerata-Albacina, in quello di Macerata-Fabriano; o, per dir meglio, confermi il nome che già l'è stato dato. Dico *confermi*, e non lo dico a caso.

I Parlamenti, i Governi non creano i nomi: li crea il popolo, e non ne dà la ragione.

E qui rapidamente voglio notare che l'altro giorno, quando si stava interpretando un articolo della legge attinente a quelle ferrovie, che si fanno sulle strade ordinarie, io diceva fra me: uomini intendentissimi di queste cose, uomini d'intelletto non sono d'accordo fra loro nell'interpretazione: non è meraviglia che mentre non si accordano nell'interpretazione, non si accordino nemmeno nel nome che si deve dare a queste strade. Percchè io udii chiamarle *tramways*, *tramvia* e *tramvai*. (Si ride)

Quale sarà il nome che converrà a queste strade? Quello che loro ha dato il popolo italiano, e massime la città, che ha la gloria della lingua. Per ogni dove si ode il nome di *tramvai*; così nel parlar familiare come nei canti popolari. Il nome di *tramvia* è un nome bastardo, fra l'inglese e l'italiano. Io udii con piacere molti uomini autorevoli,

il Barazzuoli prima e poi il Sella ed il ministro Baccarini, usare la parola *tramvai*.

Il popolo fa la lingua. Un principe, Tiberio, se non erro, parlando un giorno col giureconsulto Nerva, amico suo, usò una parola che non parve a questo perfettamente latina. « Ma non si può usare » disse all'imperatore. L'imperatore credette che fosse una riprensione non conveniente, perchè parevagli che la potestà sua giungesse perfino a creare le parole « No, gli rispose Nerva, puoi dare la cittadinanza agli uomini, ma non alle parole. »

Ora io chieggo che la Camera confermi la cittadinanza a questo nuovo nome: *Macerata-Fabriano*; ma dopo che gliel'ha data il popolo, dopo che gliela hanno confermata i rappresentanti delle provincie a questa linea interessate. Chieggo pertanto al ministro, chieggo alla Commissione che vogliano accogliere questa domanda. Io sono certo che, dopo il loro consenso, la Camera l'approverà, ricordevole di quei versi di Dante:

..... la domanda onesta
Si dee seguir con l'opera tacendo.

(Bene! Bravo!)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dogliani.

DOGLIONI. Dirò due parole per una di quelle linee... (Conversazioni)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

DOGLIONI... che in questi giorni furono singolarmente ricordate dal ministro con dichiarazioni che veramente mi fecero impressione; in quanto che egli ha detto che la deficienza di fondi non permette probabilmente di compierle se non dopo dieci anni... (Conversazioni)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

DOGLIONI... a meno che le provincie interessate non facessero anticipazioni. La provincia di Belluno, una delle più estese nella regione veneta, è rimasta finora senza un solo palmo di ferrovia. La nuova legge sulle costruzioni ferroviarie assicurò anche ad essa la sua linea: la linea Treviso-Feltre-Belluno, collocata in seconda categoria, al numero 7, tabella B. Questa disposizione fu accolta con plauso da quelle popolazioni, le quali si vedevano resa finalmente giustizia, vedevano soddisfatto un bisogno molto sentito e adempiuto un desiderio che accarezzavano da molti anni. Se non che la somma stanziata in bilancio quest'anno, a dir vero, parve ben poca cosa; tanto più che si trattava di una linea che deve essere costrutta con precedenza. La provincia veramente non è in questo proposito della opinione che ho inteso testè manifestare dall'onorevole Zucconi; infatti non sono che 500,000 lire, mentre la spesa complessiva per la costruzione della