

Non solo non si sono messe in bilancio le 600,000 lire stabilite dalla legge di modificazioni del 1882, ma non si allogarono nemmeno quelle 300,000 lire, che pure si sono sempre accordate negli anni precedenti. Ciò nondimeno, io debbo ritenere che, coi fondi ora disponibili per questa ferrovia, si potranno ugualmente, senza pregiudizio alcuno, continuare e compiere i lavori.

Se così non fosse, avrei ragione di chiedere che fosse ristabilita la somma di 600,000 lire, assegnata nella legge di riparto. Prima di far ciò, attendo dall'onorevole ministro una risposta, che spero sarà pienamente soddisfacente. E però a lui mi rivolgo, ricordandogli che egli stesso, con molta lealtà d'intendimenti, deplorando i subiti ritardi, ci diede affidamento che avrebbe sollecitato gli appalti di questa ferrovia e ridotto anche il termine della esecuzione dei lavori, quasi per compensare quei deplorati indugi. Ora appunto sta per appaltarsi il tronco Este-Montagnana, ed io prego l'onorevole ministro di fare in modo che tale appalto sia conchiuso nelle forme più sollecite e che il termine per l'esecuzione dei lavori venga a coincidere con quello, in cui si debbono consegnare i lavori per i tronchi già appaltati, vale a dire, entro il 1884. In sostanza io non domando se non ciò che è consentito dalla legge, imposto dai sacrifici sostenuti dai corpi morali interessati in questa ferrovia, nonchè dalla legittima aspettativa delle popolazioni. E sono ben certo che l'onorevole ministro, cui stanno tanto a cuore questi interessi, darà una soddisfacente risposta alle mie domande.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasolini.

Pasolini. L'onorevole relatore del progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, presentato dal ministro dei lavori pubblici nel maggio del 1878, ha posto nella sua relazione le seguenti parole: " *la linea Adriatico-Tiberina è l'ideale del bello e forse dell'utile.* „ Non sembrerà quindi strano, non sembrerà temerario, se io mi rivolgo all'onorevole ministro, domandandogli a qual punto si trovi oggi la questione di questa linea, e quali speranze si possano avere di vederla un giorno eseguita.

E con tanto maggiore confidenza e fiducia io rivolgo a lui questa domanda, inquantochè nella seduta del 19 maggio 1879 (se ben ricordo) la questione fu ampiamente e lungamente discussa nella Camera, e l'onorevole Baccarini chiamò il progetto della linea Adriatico-Tiberina " *l'ideale delle linee di abbreviamento.* „ Manifestò ancora l'opinione che in futuro essa sarebbe potuta divenire la linea

più importante nel senso economico e commerciale; chiamò l'Adriatico-Tiberina la principale linea dell'avvenire; dichiarò che bastava gettare l'occhio sulla carta geografica per accorgersi di quanto questa linea avrebbe abbreviato le distanze non solo fra i maggiori centri della nostra penisola, ma ancora con molti centri principali dell'Austria e della Germania, e terminò il suo discorso sulle ragioni in favore della linea, dicendo: " *voto adunque di gran cuore anche questa.* „

Io non mi dilungherò ricordando gli argomenti validissimi sviluppati in quella seduta dai discorsi dell'onorevole Puccioni e dell'onorevole Saladini, ricorderò solo che la discussione finì con un voto della Camera che approvò un ordine del giorno firmato dall'onorevole Puccioni e da altri, il quale era redatto in questi termini: " *La Camera, riconoscendo che per il complemento delle reti ferroviarie del regno occorre un valico appenninico nel versante orientale con l'obbiettivo di Roma, valico che sia coordinato alla grande linea Adriatico-Tiberina, passa alla discussione degli articoli.* „

Quest'ordine del giorno veniva pure accettato dal Ministero e dalla Commissione.

La linea Adriatico-Tiberina non incontrò minor favore nel Senato. L'onorevole senatore Brioschi, relatore del progetto di legge suddetto, chiamò la linea Adriatico-Tiberina, *prima per importanza*, fra quelle che non si trovavano iscritte nelle tabelle di esso progetto di legge; ricordò che in favore dell'Adriatico-Tiberina erano già state presentate ben sette petizioni alla Presidenza del Senato; dichiarò che l'ufficio centrale si associava al voto della Camera, ed opportunamente ricordò anche le parole pronunciate dall'onorevole Baccarini, esprimendogli la fiducia che il Governo avrebbe sottoposto alla Camera lo studio dell'Adriatico-Tiberina appena avesse dovuto occuparsi di linee di abbreviamento.

E nella tornata del 26 luglio 1879, il senatore Finali parlò pure in favore dell'Adriatico-Tiberina. Egli ricordò il voto della Camera, ricordò le parole dell'onorevole Baccarini, espose i grandi vantaggi della nuova linea, e terminò con una raccomandazione caldissima di affrettarne gli studi, per quanto era possibile. L'onorevole Baccarini accolse di buon grado la raccomandazione, e, se ben ricordo, disse che, terminati gli studi della linea di abbreviamento Roma-Napoli, si sarebbero potuti cominciare gli studi anche per la linea Adriatico-Tiberina.

Grande adunque è stato il favore che il progetto di questa linea ha incontrato dentro e fuori del Parlamento, perchè, come benissimo ha detto