

Guardie scelte :

Durante la 1 ^a ferma, soldo annuo. . . L.	810
Dopo la 1 ^a ferma, " "	900

Guardie comuni:

Durante la 1 ^a ferma, soldo annuo. . . L.	750
Dopo la 1 ^a ferma, " "	810

Sono accordate per le maggiori spese del rispettivo servizio le seguenti indennità annue:

Ai sottufficiali ed alle guardie delle brigate di mare L. 120

Ai sottufficiali ed alle guardie delle brigate volanti. " 96

Ai sottufficiali ed alle guardie delle brigate di porto, lago o laguna " 72

Un'indennità pari al decimo del soldo è accordata ai tenenti, ai sottotenenti, ai sottufficiali ed alle guardie che non hanno alloggio in caserma.

Le indennità da accordarsi agli ufficiali per le spese di giro e di ufficio e le indennità di tramutamento e di viaggio ai sottufficiali ed alle guardie saranno determinate per decreto ministeriale.

Presidente. Pongo a partito questa tabella che fa parte integrante del presente disegno di legge. Chi l'approva, si alzi.

(È approvata).

Presidente. Domani, in principio della seduta pomeridiana, procederemo alla votazione a scrutinio segreto anche su questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti ferroviarii per la città di Roma.

Presidente. Ora l'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge sui provvedimenti ferroviarii per la città di Roma.

Si dà lettura del disegno di legge.

Suardo, segretario, legge. (Vedi *Stampato* 141-A).

Presidente. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Primo iscritto è l'onorevole Ambrosoli. Ha facoltà di parlare.

Ambrosoli. Poichè mi tocca la disgrazia di essere il primo iscritto a parlare contro un disegno di legge proposto nell'interesse di Roma, mi permetta la Camera una brevissima dichiarazione.

La minoranza della Commissione che ha esaminato questo disegno di legge non è partita da grette considerazioni economiche, nè ha fatto una questione finanziaria...

Voci. Forte! Forte!

Ambrosoli. ...ma solamente ha creduto che il modo come si vuole erogare la spesa prevista, non sia precisamente il più confacente all'interesse di Roma.

Gl'interessi di Roma premono a tutti i deputati, a qualunque Provincia essi appartengano.

Ora, venendo al progetto presentato dal Governo, è necessario premettere che la minoranza della Commissione non respinge l'intero progetto; accetta l'art. 3° e lo raccomanda caldamente alla Camera. Essa fa soltanto una questione di opportunità sugli articoli 1° e 2°, e non è disposta ad accettarli, se non dopo che il ministro abbia potuto dimostrare che la soluzione da noi vagheggiata non sia amministrativamente possibile.

La questione si riduce a questo:

Si propone che per utilizzare la stazione di Trastevere si costruisca un tronco, che importerà una spesa di 5 milioni ed un periodo di costruzione di tre anni. Il progetto ministeriale ritiene che con questa costruzione la stazione di Trastevere diventerà pari all'importanza della spesa che è stata fatta, e che il traffico della città se ne avvantaggerà. La minoranza, invece, crede che ciò non possa aver luogo e che sarebbe più utile che, invece di attendere questi tre anni, si decidesse fino da oggi che la stazione di Trastevere sia esercitata come testa di linea della Maremmana.

Come vede la Camera, la nostra opposizione non può essere un'opposizione finanziaria. Noi non facciamo la questione se si debba spendere un milione, o tre, o cinque. Noi facciamo la questione se, spendendo questa somma, si giovi realmente agli interessi di Roma.

A me duole che una discussione su interessi di questo genere debba necessariamente addentrarsi in molti particolari che tedieranno la Camera, ma credo tuttavia sia prezzo dell'opera l'esaminarli.

La stazione di Trastevere è stata realmente progettata originariamente come stazione testa di linea, come al progetto delle Ferrovie Romane, che poneva la stazione ai Prati di San Cosimato.

Più tardi, per opposizione dell'autorità militare e per altre difficoltà, e credo per difficoltà di genere finanziario, si abbandonò quel concetto. Che avvenne? Rimase la necessità di servire in qualche modo la città sulla destra del Tevere, rimase l'impegno di dare a quella popolazione qualche vantaggio, e di farla assidere al banchetto ferroviario di cui godevano tutte le Provincie e le città italiane.

In questo secondo stadio della questione non si è pensato ad altro che a stabilire a Trastevere una