

Col progetto nostro avremo il rifiorimento di quel quartiere; avremo utilizzati i dispendi, i sacrifici enormi che il Comune ha sopportato.

Ad ogni modo, se nell'avvenire si dovesse riconoscere che il progetto ministeriale non abbia migliorato per nulla le attuali condizioni, o dovremo ritornare allo *statu quo*, e avremo allora sciupato i milioni che sarà costata la stazione di Trastevere, le opere edilizie comunali e la linea di raccordo; o si dovrà tornare alla modesta proposta che noi ora facciamo, e si saranno perduti allora, se non altro i tre anni di attesa!

Non so se l'onorevole ministro potrà accettare l'invito contenuto nel nostro ordine del giorno. Ma mi permetto di osservare che anche una brevissima proroga di pochi giorni, di una settimana, potrebbe bastare per ritornare sull'argomento ed esaminarlo meglio e più praticamente. Che se l'onorevole ministro vorrà mostrarci che la proposta da noi fatta non è inattuabile e, se troverà la possibilità di seguire i concetti da noi sostenuti, io credo che noi provvederemo utilmente e stabilmente agli interessi veri dello Stato e del pubblico, e agli interessi veri di Roma. (*Vive approvazioni. — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

*Voci.* A domani! a domani!

**Bacelli,** presidente della Commissione Chiedo di parlare.

*Voci.* A domani! a domani! (*Conversazioni.*)

**Brunicardi.** Ma se non mi lasciano parlare!

*Voci.* A domani, a domani! Son già passate le sette!

**Presidente.** Onorevole Brunicardi, parli ora.

**Brunicardi.** L'onorevole Ambrosoli ha mostrato molta competenza nelle questioni ferroviarie ed ha fatto un discorso pieno di dettagli tecnici. Ma se io fossi obbligato di seguire il suo esempio, dovrei fare una proposta o meglio dovrei pregare l'onorevole presidente della Camera di scendere dal banco e di affidare la presidenza all'onorevole Cavalletto perchè allora la Camera potrebbe esser convertita in una riunione plenaria del Consiglio superiore dei lavori pubblici. (*Si ride.*)

Ma non basterebbe per seguire l'onorevole Ambrosoli nei suoi dettagli, che fossero presenti molti ispettori del Genio civile; ci vorrebbe anche qualche capo del movimento ed anche qualche capo della trazione, tanti sono stati i dettagli che ha escogitati parlando di questo progetto. Io credeva il progetto presentato dall'onorevole Branca molto più semplice, di quanto crede l'ono-

revole Ambrosoli. Io ho sempre ritenuto questo progetto come un compimento d'opera. Non era quindi mia intenzione, di fare una dettagliata storia delle sue origini.

*Voci.* A domani! a domani!

*Altre voci.* Parli! parli!

**Brunicardi...** Del resto se la Camera avrà la compiacenza di ascoltarmi come ha ascoltato l'onorevole Ambrosoli che ha detto tante cose, mi studierò di essere brevissimo; ed entro subito nell'argomento.

L'onorevole Ambrosoli ha fatto la storia del progetto, ha analizzato i voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici; ma non so se ad arte o per dimenticanza, ha trascurato di citare il voto primo e principale emesso su quest'argomento dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Egli ha detto: Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato è vero i vari progetti presentati dalla Società delle ferrovie romane, ma semplicemente dal lato tecnico come avrebbe approvato qualunque progetto ferroviario. No, onorevole Ambrosoli ella è in errore.

Il concetto della stazione di transito, non è originariamente stato escogitato dalla Società delle ferrovie romane, ma dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'onorevole Ambrosoli non ha citato il primo voto del Consiglio superiore, che è quello del 29 dicembre 1880; ha incominciato da quello del 1881. Ora occorre mettere le cose al loro posto, e le metterò io, e brevemente perchè sono le sette.

La Società delle ferrovie romane, ventilatosi il progetto per la stazione di Trastevere, venne nel concetto che questa stazione dovesse essere testa di linea da servire unicamente alla Maremmana, e presentò un progetto la cui esecuzione costava poco più di tre milioni.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici lo esaminò, e, stia ben attento l'onorevole Ambrosoli, chiese la presentazione di un'altro progetto concernente la costruzione della nuova stazione per vedere se fosse possibile adattare la medesima al servizio di transito anzichè farne una stazione testa di linea.

La Società delle ferrovie romane non aveva pensato a ciò, e fu soltanto il voto del Consiglio superiore, che io ora ho citato, che fece ad essa abbandonare il primitivo progetto; e nei successivi studi essa si uniformò a quel voto.

È naturale che avendo il Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1880 per considerazione che credo giustissime, consigliato un progetto