

ticolo 2, con la quale si subordina la costruzione del porto alla scelta se il ponte debba essere girvole o a travate fisse. Si domanda l'autorizzazione di una spesa per un'opera, che potrà non farsi o farsi in un modo diverso.

A me pare sia meglio definire prima la questione del ponte sul Tevere, del ponte viadotto. Io, con la maggioranza della Commissione parlamentare, ritengo si debba attenersi al ponte viadotto a travate fisse; e che convenga quindi domandare senz'altro la somma, che occorre per l'esecuzione di quest'opera.

Rispetto al pagamento delle opere contemplate dal disegno di legge, poichè il ministro dei lavori pubblici ha presentato un disegno di legge per provvedimenti ferroviari, così in quel disegno si potrebbero benissimo comprendere anche i fondi riconosciuti necessari all'esecuzione dell'allacciamento fra le due stazioni di Trastevere e di Termini. L'operazione delle annualità di lire duecento cinquantamila è, a mio avviso, poco decorosa, umiliante.

Abbiamo 1 miliardo e 600 milioni di bilancio; il dover ricorrere per 3 o 4 milioni ad una simile operazione, se si può in qualche guisa giustificare per le tristissime condizioni della nostra finanza e del nostro tesoro, è, ripeto, poco decoroso. Se poi il tesoro non è capace di sostenere e sì piccola spesa, il ministro allora ce lo dica chiaramente, e procureremo di iniziare una colletta a beneficio del tesoro stesso.

Vi ho detto, o signori, le ragioni per le quali mi sono opposto nell'ufficio al disegno di legge, come ci è presentato. Spero che di queste mie considerazioni ministro e Camera vorranno tener conto, perchè mi pare abbiano un certo valore; che se non vorranno tenerne conto, non per questo non anderò a far colazione; ci andrò lo stesso, e spero che mangerò ugualmente con buon appetito. (*Bravo! — Ilarità*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barzilai.

Barzilai. Io non so se debbo esser grato all'egregio mio amico Ambrosoli di avermi trascinato contro il mio proposito ad interloquire in questa questione; perchè io so che vi porto nessuna competenza e nessuna preparazione. Ma se l'onorevole Brunicardi ha detto ieri che l'onorevole Ambrosoli ha parlato come un tecnico ad un'assemblea di tecnici, io potrei permettermi di parlare come un semplice viaggiatore ad un'assemblea che è composta di viaggiatori per eccellenza.

Io non farò un lungo discorso; me ne guarderò bene. Non confuterò il dotto discorso dell'onore-

vole Ambrosoli, e mi limiterò a rilevare quella specie di fatto personale che egli mi ha creato.

Questa questione dell'allacciamento, secondo me, si difende dal punto di vista nazionale come i tre quarti delle opere che concernono la città di Roma; poichè, data la rete ferroviaria italiana, data la posizione che Roma occupa in questa rete, un allacciamento il più breve tra il settentrione ed il mezzogiorno, risponde naturalmente ad interessi che soverchiano quelli della città.

Ma l'onorevole Ambrosoli ha voluto anche provare che la stazione, quale egli la propone, cioè la stazione testa di linea, giova in massimo grado a quei popolosi quartieri al di là del Tevere, per i quali fu veramente creata questa stazione per la quale il Governo ha speso sette milioni ed il municipio di Roma ne ha aggiunti del suo altri sette od otto per costruire quei magnifici viali di accesso che tutti conoscono.

Ora io mi propongo di dimostrare che quelle Commissioni di notabili, alle quali accennava l'onorevole Finocchiaro-Aprile e che si sono ad unanimità dimostrate favorevoli alla stazione di transito, non erano così nemiche dei loro interessi, come l'onorevole Ambrosoli ha voluto far credere.

Io debbo premettere una cosa.

L'onorevole Ambrosoli nel suo discorso ha fatto un gran buon mercato del movimento di transito della città di Roma. Ora il valentissimo nostro relatore, nella sua relazione ha citato cifre importanti le quali valgono a confutare abbastanza le asserzioni dell'onorevole Ambrosoli. Ma io farò notare anche un'altra cosa.

Le cifre citate dall'onorevole Tittoni si riferiscono al mese di maggio 1891. Ora io credo di potere affermare che guardando le cifre medie dei diversi mesi, le conclusioni che egli trae dalle sue cifre, si traggono anche più facili, anche più eloquenti.

Infatti la media mensile del movimento complessivo della città di Roma è rappresentata da 200,000 viaggiatori e da 80,000 tonnellate di merci: e di questi 200,000 viaggiatori, 120,000 rappresentano il movimento locale e 80,000 il movimento di transito; sono cifre approssimativamente esatte. Delle merci, 50,000 rappresentano il movimento locale, e 30,000 quello di transito.

Vede perciò l'onorevole Ambrosoli che il movimento di transito rappresenta quasi i due quinti del movimento totale, rappresenta, cioè, una cifra, che non deve essere in alcun modo trascurata.

Ora vediamo, data la stazione testa di linea, quali sarebbero i vantaggi che a quei popolosi