

quartieri, dei quali l'onorevole Ambrosoli si è costituito difensore, ne verrebbero.

I viaggiatori di transito approfitterebbero essi mai della stazione di Trastevere sia per sbarcare sia per ascendere sui treni? Mai; per una ragione semplicissima; perchè i viaggiatori in arrivo dalla Maremmana che desiderano andare a Firenze, a Napoli, a Sulmona piuttosto che discendere alla stazione di Trastevere e recarsi in carrozza a quella di Termini, preferiranno per tutte le noie dei doppi percorsi arrivare direttamente a quella di Termini; altrettanto si dica per il viceversa.

Dunque per i viaggiatori di transito nessun movimento verrà alla stazione di Trastevere.

Per quanto poi concerne i viaggiatori del movimento locale, giova escludere fino da principio che i viaggiatori da Roma e per Roma, che vogliono percorrere le linee di Napoli di Firenze o di Sulmona, vorranno mai approfittare della stazione di Trastevere per sobbarcarsi a tutte le noie del trasbordo a San Paolo, e ad una maggiore percorrenza. Dunque anche questi li dobbiamo assolutamente levare dal conto.

Rimarrebbe assicurata alla stazione di Trastevere una parte dei viaggiatori, da e per la Maremmana. Dico una parte, perchè vi saranno sempre i viaggiatori dei quartieri alti, i quali, anche per la Maremmana, cercheranno di prender posto alla stazione di Termini.

Ciò posto, dunque, e per quanto l'onorevole Ambrosoli abbia pronunciato ieri una curiosa parola, vale a dire che i viaggiatori *dovranno* scendere a Trastevere, resta dimostrato che, data la stazione testa di linea, non avremo punto questo movimento, questa affluenza nella stazione che si vorrebbe ravvivare.

Invece, adottando la stazione di transito, non c'è ragione al mondo perchè, come diceva il relatore, il movimento non si bipartisca fra le due stazioni.

L'onorevole Ambrosoli dice: questa è un'ipotesi astratta; ma egli aveva l'obbligo di dimostrare che questa era veramente un'astrazione, e che nella pratica esperienza avrebbe avuto ragione.

La stazione di Trastevere non è più eccentrica di quella di Termini. Quando dunque si possano, da una parte, stabilire orari convenienti, e dall'altra il Ministero dei lavori pubblici possa garantire che le Società faranno a Roma quel che si fa a Berlino e a Parigi, cioè che faranno partire da Termini i treni con alcuni vagoni chiusi ciò che potrà essere del loro interesse, non c'è ragione perchè il movimento non si bipartisca

equamente fra le due stazioni: e questo appunto è lo scopo del disegno di legge, cioè di sfollare Termini e di stabilire tale equilibrio fra questi due centri ferroviari.

L'onorevole Ambrosoli ha soggiunto: ma col vostro progetto quei quartieri dovranno aspettare tre anni prima di godere i benefici della nuova stazione; ed intanto l'erba crescerà sul Viale del Re. Orbene io posso rispondere all'onorevole Ambrosoli con le osservazioni giustissime del relatore; che cioè, anche per la stazione testa di linea ci vorrà molto tempo, e se non ci vorranno tre anni, certo ci vorranno due anni e mezzo. Basta dare una occhiata alla lista dei lavori indicati nella relazione e necessari alla trasformazione per convincersene facilmente. Or dunque la stazione propugnata dall'amico Ambrosoli non risponde in nessun modo all'interesse di Roma, e tanto meno a quello della zona della città di Roma, verso la quale si rivolse il pensiero di coloro che crearono la nuova stazione di Trastevere.

Io non ho altre da dire. L'onorevole Ambrosoli, lo riconosco volentieri, ha parlato con grande competenza e con grande affetto per la città di Roma; ma gli è accaduto forse di innamorarsi troppo della sua tesi, e di amarla più della realtà delle cose, del nome e dell'interesse di Roma. (*Bene! Bravo!*)

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

**Sonnino-Sidney.** Non entrerà certo in considerazioni tecniche. Io muovo semplicemente un dubbio sull'opportunità del momento in cui discutiamo questa questione. Ho presentato alla Presidenza quest'ordine del giorno:

“ La Camera rinvia ogni deliberazione sul nuovo tronco di congiunzione fra le stazioni di Roma a quando si discuterà il disegno di legge sul nuovo riparto degli stanziamenti pel compimento delle strade ferrate complementari, e passa all'ordine del giorno. ”

Come loro sanno, quel disegno di legge è allo studio presso la Commissione del bilancio, che ha già nominato il suo relatore. Quel disegno di legge si propone di ridurre dal 1892-93 in poi gli stanziamenti voluti dalle leggi speciali per le ferrovie complementari alla quota di 50 milioni all'anno.

Orbene osservo: oggi, fra poche ore noi dovremo votare un bilancio in cui, per necessità finanziarie, si rinviando 19 milioni circa di stanziamenti per costruzioni ferroviarie voluti da leggi speciali; per necessità pure finanziarie si rinviando