

CXI.

1^a TORNATA DI VENERDÌ 19 GIUGNO 1891

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Seguito della discussione del disegno di legge per provvedimenti ferroviari per la città di Roma.

BRUNICARDI, RUBINI, FINOCCHIARO-APRILE, LUGLI, BARZILAI, SONNINO, ARTOM DI SANT'AGNESE e MARCHIORI prendono parte alla discussione.

La seduta comincia alle 10 antimeridiane.

D'Ayala, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di lunedì 15 corrente, che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge per provvedimenti ferroviari per Roma.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti ferroviari per la città di Roma.

L'onorevole Brunicardi ha facoltà di fare una dichiarazione.

Brunicardi. Ieri, nel principio del mio discorso, dissi che l'onorevole Ambrosoli, nel fare la storia del progetto della stazione di Trastevere, si era dimenticato di citare il voto del 29 dicembre 1880. Verificata meglio la cosa, debbo riconoscere che l'onorevole Ambrosoli citò quel voto. Però mi affretto a soggiungere che lo citò inesattamente, e che resta il fatto, da me enunciato, che l'idea di un progetto di stazione di transito fu suggerita dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Presidente. Sta bene!

Nella discussione generale, spetta ora di parlare all'onorevole Rubini.

Rubini. Dopo il misurato ed esauriente discorso che pronunziò ieri il mio amico, l'onorevole Ambrosoli...

Baccelli, presidente della Commissione. Esauriente niente affatto!

Rubini... io crederei di dissipare la simpatia di cui egli seppe circondare la nostra tesi, se volessi approfondire ancor io a fondo la questione. Quindi non tema la Camera che io faccia uso delle grosse artiglierie cui accennava questa mane scherzosamente un giornale, poichè l'onorevole Ambrosoli ha dimostrato di saper maneggiare da provetto generale tutte le armi, nè ha bisogno del mio concorso, quale esso sia. Mi accontenterò, se la bontà della Camera mi sorregge, di conquistare una modestissima posizione, e nulla più, di fronte all'avversario.

Udendo parlare di collegamento diretto tra la stazione di Trastevere e quella di Termini, avendo letto nella relazione del mio onorevole amico Tittoni che il nuovo tracciato migliora anche planimetricamente le comunicazioni, i miei colleghi, come me, avranno pensato che esso accorciasse realmente la strada fra le due stazioni di cui si disputa. Eppure non è così. La strada viene allungata, e viene allungata notevolmente se si riguarda al breve tratto, su cui l'allungamento interviene.

Il primo progetto portava una certa economia di percorso. Esso, dopo forato l'Aventino, si dirigeva in linea retta verso il bastione avanzato di Santa Croce in Gerusalemme, e di lì, ripiegando, si addentrava in città a Termini.

Ma quel progetto si è dovuto abbandonare, primieramente perchè essendosi fatte delle opere

utilissime nella stazione di smistamento e di raccordo della Tuscolana, non era conveniente che la sistemazione ferroviaria della nuova Roma lasciasse in disparte questa potente arteria di regolarizzazione del movimento. Però il raggiungere la Tuscolana non avrebbe portato un allungamento molto notevole; ma intervenne una seconda necessità, la necessità di rispettare la passeggiata archeologica che si protende sino allo sperone di San Sebastiano; così il tragitto nuovo ha dovuto ripiegarsi a sud come a forma di U, e ne venne che esso oggi presenta (se sto alla relazione dell'onorevole Tittoni) 2,160 metri di più fra San Paolo e Termini, vale a dire sopra un percorso di 9 chilometri e 51 metri. Avevo ragione di dire, che l'allungamento era notevole per rispetto al percorso.

Ora è chiaro che essendo così allungato il percorso ne venisse la conseguenza di potere migliorare di alquanto anche il pendio; e questo l'onorevole Tittoni ben fa rilevare senza però dire che è frutto dell'allungamento. Egli dice: guardate, che il tracciato è migliorato altimetricamente perchè s'abbandonano le pendenze del 12 per mille fra la stazione di San Paolo e il bivio di San Sebastiano e si sostituisce questa pendenza con l'altra più agevole del 7 per mille.

Ma, ripeto, la causa di questo miglioramento unicamente dovuto al maggior percorso, non fu messa sotto gli occhi della Camera, anzi si disse migliorata anche planimetricamente la linea; come non fu messo sotto gli occhi della Camera che il miglioramento in parola fino ad un certo punto può vantaggiare l'esercizio, in quanto che subito dopo San Sebastiano e tra la Tuscolana e Termini permane la pendenza del 10 per mille.

Nel medesimo punto della relazione in cui si parla di questo doppio fatto del miglioramento altimetrico, che io ammetto (pur limitandone come ho detto le conseguenze, perchè dopo succede un pendio maggiore) e dell'altro fatto dell'abbreviamento che per l'opposto è un allungamento (e sul quale credo e spero dalla lealtà del relatore di vedere confermate le mie parole), in quel medesimo punto, dico, il relatore aggiunge che non è esatto l'affermare che il nuovo tracciato sia un duplicato dell'antico.

Ora anche in questo mi pare ben chiara la cosa. Se fra i due punti considerati di San Paolo e di San Sebastiano ove già esiste un tracciato noi ne facciamo un secondo per sopra Trastevere, naturalmente questo secondo sarà un duplicato del primo. E mi pare che noi non abbiamo asserito cosa vana e superflua, dicendo che il progetto nuovo

tende a duplicare in una porzione della periferia di Roma la linea di cintura, mentre poi non s'occupa delle altre zone della periferia, le quali senza cintura ancora si trovano, e si troveranno anche se il presente disegno di legge venisse approvato.

La conseguenza del maggior percorso, è evidente, produrrà un maggior tempo perduto, una maggior spesa per tutto quanto il traffico, sia di merci, sia di viaggiatori. Questa perdita non è facile calcolare; non sarebbe stato facile neanche se la Camera e la Giunta avessero avuto sott'occhi delle statistiche ufficiali del movimento da e per Roma e intorno a Roma.

Io nella Giunta ho creduto mio dovere di far considerare la cosa. Giacchè, trattandosi di una nuova sistemazione ferroviaria, mi pareva che l'elemento primieramente da prendersi in considerazione fosse l'importanza e la qualità del traffico. Pregai e la Giunta ammise, che se ne facesse oggetto di richiesta all'onorevole ministro. Ma l'onorevole ministro, pure avendo promesso di dare quei dati, io non li ho veduti. Probabilmente ciò sarà dovuto a involontario oblio.

Ne sono dolente: perchè, come dico, difficile sia poter indicare, anche soltanto con un po' di approssimazione, la perdita che deriverà al traffico da questo allungamento, se non se ne conoscono con precisione i dati.

Ben è vero che, su questo punto, intervenne la solerte opera del relatore. Egli, a pagina 5, dà uno specchio del movimento del maggio 1891, che ha potuto procurarsi, ammette le cifre pei suoi rapporti privati di amicizia con la Mediterranea. Ma è per un mese solo. Io non voglio certamente mettere in dubbio l'esattezza di queste cifre; trattandosi, però, di un mese, difficile è trarne una conseguenza esatta per una intera annata, per un seguito di annate. Ad ogni modo, in mancanza di meglio, a questo specchio dovrò riferirmi. In esso vi sono due colonne: la prima indica il transito della linea di Napoli alla Maremmana, e viceversa, che è quello che più direttamente ci interessa; la seconda colonna indica il transito fra le linee dell'Adriatica e quelle della Mediterranea.

Ora se le prime cifre devono essere considerate nella loro integrità, certamente le seconde vanno prese molto ridotte: perchè il transito fra le linee dell'Adriatica e quelle della Mediterranea si esercita di preferenza con la linea di Napoli, e non già con la linea di Civitavecchia; ed anche in questo credo che avrò consenziente la Commissione. In fondo alle due colonne il relatore riporta le cifre complessive del movimento locale

da e per Roma, cioè di quello che qui nasce e qui si estingue.

Ora, io dovrò fare uso di queste cifre; e, con l'avvertenza che ho esposta, la Camera mi consentirà di dirle, presso a poco, quale potrebbe essere il maggiore aggravio pel commercio, che deriverà dall'approvazione di questo disegno di legge.

Servizio merci.

Dice il relatore: come volete, col progetto quale voi desiderate di vedere attuato, provvedere al servizio merci? Veda l'onorevole relatore: del servizio merci poco credo sia il caso di occuparci, in quanto che distinguiamo il servizio merci in transito ed il servizio merci da e per Roma.

Quello continuerà per la sua strada, anche se la Camera non approva il disegno di legge, senza toccare menomamente la nuova stazione di Roma, perchè dalla linea di S. Paolo va a quella della Tuscolana, se è diretto a Napoli, o ai castelli Romani; va a quella della Prenestina, se diretto a Solmona; va a quella del Portonaccio se diretto a Ancona o Firenze e viceversa. Non saprei comprendere per quale ragione ciò che ora si fa non possa continuare a farsi anche in avvenire.

Come vede il relatore, su questa frazione del movimento il mutare di tracciato non influisce, salvo che per il maggior percorso, come dirò in appresso se viene adottato il progetto proposto.

Quanto alle merci destinate a Roma esse naturalmente si avvieranno alla stazione di Trastevere o di Termini, secondo che saranno dirette dagli speditori, nè vi è alcuna necessità di mandare a Trastevere anche quello che è diretto a Termini o viceversa. Succederà lì quello che succede in qualunque altro punto delle reti nostre dove ci sono delle diramazioni, come ad esempio, per le stazioni marittime di Venezia, Livorno, Napoli ed altre. Sostenere, far temere il contrario, cioè che le merci saranno obbligate a entrare tutte in Trastevere col partito che noi proponiamo è sostenere e far temere l'assurdo; qualche cosa all'incirca come se si dicesse che le merci partite da Roma per Velletri, p. es., siano obbligate a salire da Ciampino a Marino, per ritornare a Ciampino a riprendervi la loro strada. Però vi è un leggero inconveniente che il relatore non ha mancato di far rilevare, quello dei vagoni misti diretti a varie destinazioni. Per queste merci, egli dice, col vostro progetto avete la necessità di farle andare in Trastevere e poi di farle uscire; quindi percorrono 4 chilometri, di più, e questa percorrenza

in media costando 8 centesimi a chilometro, le merci in discorso saranno gravate di una maggior taxa di 32 centesimi per tonnellata. Inoltre perderanno 12 ore per essere recapitate a destinazione.

Ora il primo conto è giusto, se non si tiene calcolo di quel raccordo tra San Paolo - Trastevere e il ponte sul Tevere a San Paolo, che noi abbiamo raccomandato e di cui parlò ieri l'onorevole Ambrosoli. E allora il movimento diverrebbe assai più agevole e la maggiore percorrenza per queste merci sarebbe anche diminuita. In quanto al più lungo aspetto di dodici ore, veramente nessuno lo ravviserà esatto, poichè il tempo di scaricare o caricare occorre sempre, sia che i vagoni si volgano a destra, o si volgano a sinistra, sia che la stazione sia di transito come di regresso. Ma, dopo tutto, in che quantità voi credete di avere dei vagoni a merci miste per diverse destinazioni?

Una quantità minima; una frazione trascurabile dell'intero movimento, giacchè si procura sempre di completare i carichi per un'unica destinazione. I vagoni a carico unito diretto a varie destinazioni sono la prerogativa o infelicità delle minori stazioni dove arriva di rado un vagone completo, ma arriva invece un vagone che deve essere rispedito per altra destinazione. Per le stazioni di Roma dovrebbero essere un caso ben singolare, una minima, trascurabile porzione del movimento. In quella vece voi col vostro progetto avrete assoggettato tutto quanto il traffico di transito e parte di quello locale alla maggiore spesa dei due chilometri di più lungo percorso; la quale maggiore spesa, anche volendo essere moderatissimi, si può senza timore rappresentare con una cifra annua di lire 60,000 in base ai dati indicati dall'onorevole relatore.

La Camera, credo non vorrà avere lo sviluppo dei calcoli semplicissimi, i quali conducono a tale conclusione che d'altronde ha un valore di approssimazione. Essa si ricava, come ho detto, dalle cifre addotte nella relazione, alle quali ho applicato l'aliquota di tassazione indicata dallo stesso relatore di otto centesimi per tonnellata-chilometro.

Ed ora vengo ai viaggiatori. Anche qui c'è da distinguere fra il servizio da e per Roma e il servizio di transito. Ammetto, che per il servizio di transito, qualche maggior differenza di percorso possa esservi non facendo il collegamento, e adottando il nostro progetto, differenza che si ragguaglierà a circa chilometri tre al massimo, costruendo il raccordo di cui già ho parlato in

confronto della percorrenza *attuale*, ma di non oltre *un solo* chilometro in confronto del nuovo tracciato; voi avrete però il vantaggio che tutti i passeggeri della Maremmana diretti a Roma o in partenza da Roma percorreranno circa 9 chilometri di meno ed essi sono in grande prevalenza di numero su quelli di transito, in ragione, cioè per, cifre intiere, di tre contro uno. Vi ha dimostrato ieri il mio amico, onorevole Ambrosoli, come solamente facendo della stazione di Trastevere una stazione di formazione e dissolvimento dei treni si possa ottenere che i viaggiatori abbiano ad usarne largamente; in caso diverso saranno attratti a continuare il loro percorso fino a Termini od a partire da Termini.

Avete l'esempio irrefutabile di quanto avviene a Torino, Milano, Genova, Firenze, dove le stazioni secondarie di transito sono conosciute e frequentate soltanto dal movimento di breve percorso, che sulla Maremmana, è quasi nullo.

Qui naturalmente il calcolo della maggiore spesa diventa anche meno preciso. Si tratta di fare un apprezzamento circa il numero dei viaggiatori i quali saranno così indotti a recarsi fino a Termini anzichè discendere a Trastevere, o viceversa.

Bisogna fare un'ipotesi, ed essa non può essere *cha speculativa*. Indica il relatore in 158,000 i viaggiatori che vengono a Roma o ne partono in un mese. Suppongo all'ingrosso che siano 50,000 quelli in provenienza o destinazione da o per Civitavecchia, Pisa e Genova. Calcolo che di questi 50,000 soltanto 20,000 viaggiatori siano attratti a partire da Termini anzichè da Trastevere od a condursi a Termini anzichè a Trastevere per le ragioni di temuto disagio o minore comodità, indicate ieri dall'onorevole Ambrosoli. Questi viaggiatori dovranno percorrere 9 chilometri di più e, con la media tariffa per tutte le classi di 7 centesimi per chilometro, dovranno pagare 63 centesimi di più per ciascheduno in confronto di ciò che avverrebbe se si adottasse il nostro partito. Applicate il caso a 20,000 passeggeri, ed avrete oltre 12,600 lire al mese, ed, in un anno 150,000 lire di maggiore dispendio. Aggiungete queste alle 60,000 lire già trovate per le merci, e voi avrete lire 210,000; che riduco a lire 180,000 in cifra tonda, per tenere conto della tenue migliore spesa dei viaggiatori in transito. E questo in fine dei conti sarà il maggiore aggravio per il pubblico il che, consentirete, non è poco.

Questo mi spiega, quanto prima non riesciva

a comprendere, il perchè, cioè, i patti di costruzione offerti dalla Mediterranea e che si leggono nel disegno di legge sieno relativamente buoni, ed accettabili. Essa naturalmente si rivarrebbe e si rivarrebbe molto lautamente sugli introiti maggiori che farebbe sul traffico quando le sue proposte venissero accettate, e la linea costruita in armonia di esse.

Ora, o signori, io non voglio più oltre tediarvi. Ho detto che intendeva trattare un unico argomento; che desiderava unicamente, se la vostra benevolenza mi soccorreva, conquistare una piccola posizione sull'avversario. Lasciatemi sperare che l'abbia realmente conquistata, giacchè il conto se anche non dimostrabile tutto in linea assoluta, fu contenuto in limiti prudentissimi; quindi darò fine al mio dire, non occupandomi di tanti altri argomenti che pur sarebbe stato necessario di svolgere se maggiore agio di tempo ci fosse consentito. Mi riservo in ogni caso, se la discussione dovesse acquistare maggiore ampiezza, di prendervi di nuovo parte.

L'egregio relatore finisce il suo bel lavoro raccomandando alla Camera di approvare il disegno di legge in nome dell'affetto grande che noi tutti dobbiamo a Roma, a questa illustre città. Ora in nome di quel medesimo affetto consenta la Camera che io la preghi, di devolvere i mezzi che crede di impiegare allo sviluppo, alla prosperità, all'incremento di Roma, ad opera la cui utilità non sia tanto discutibile, sia assai più accertata, di quella del collegamento proposto della stazione di Termini con quella di Trastevere.

Presidente. Ora spetta di parlare all'onorevole Finocchiaro-Aprile.

Finocchiaro-Aprile. Sull'importante argomento che discutiamo non farò un lungo discorso; mi limiterò a brevi considerazioni.

L'onorevole Rubini diceva presso a poco così: Voi, della Commissione parlamentare, chiedete alla Camera l'approvazione di questo disegno di legge, in nome dell'interesse di Roma; noi che lo combattiamo abbiamo per Roma lo stesso vostro affetto; crediamo però preferibile che la spesa occorrente per quest'opera, sia destinata a cosa di meno dubbia utilità, di più sicuro e indiscutibile vantaggio. Nel suo discorso di ieri l'onorevole Ambrosoli, che con l'onorevole Rubini rappresenta la minoranza della Commissione parlamentare, disse alla sua volta qualche cosa di simile.

Siamo pertanto tutti d'accordo nel desiderio di provvedere convenientemente agli interessi di

Roma. Quello che ci divide è un dissenso sui particolari.

È bene quindi esaminare se questo dissenso, che apparisce di natura esclusivamente tecnica, sia tale da giustificare un voto della Camera contrario al disegno di legge che ci è proposto dal Governo, che la Commissione parlamentare raccomanda al suffragio della Camera, e che raccoglie, è bene constatarlo fin da ora, il suffragio di tutta Roma.

Guardiamo la questione dal punto di vista dell'utilità vera e reale che vuoi raggiungere; vediamo se a questa utilità provveda il disegno di legge o la proposta sostitutiva della minoranza della Commissione.

A me pare che il disegno di legge, che la maggioranza della Commissione raccomanda al voto della Camera, risponda in modo evidente ai bisogni della città di Roma e ad una necessità indiscutibile; e che il seguire la via proposta dalla minoranza, porterebbe a conseguenze assai dannose, che esorbitano certamente dalle intenzioni degli onorevoli Ambrosoli e Rubini, ritardando la soluzione, lungamente desiderata, del problema ferroviario della capitale.

La questione, della quale ci occupiamo, è infatti vecchia, molto vecchia. L'idea di fare a Trastevere una stazione testa di linea fu ventilata fin dal primo momento in cui si parlò di una stazione in quella parte della città. Però gravi difficoltà di ordine tecnico e finanziario fecero abbandonare quell'idea e la stazione fu impiantata appunto come una vera e propria stazione di transito, essendosi riconosciuto che, date le condizioni nostre e i provvedimenti necessari nell'avvenire per la linea di circoscrizione, non si poteva adottare una soluzione diversa.

Risolvere oggi la questione tecnica è pericoloso e inopportuno; importa rimettere tutto in discussione, rimandare ancora per altro tempo, dopo il molto già trascorso, la decisione, e quindi pregiudicare seriamente gli interessi e l'avvenire economico di Roma. Se le proposte della minoranza fossero dalla Camera approvate, sarà infatti necessario procedere a nuovi studi ed esami, e la stazione già impiantata resterà frattanto nelle condizioni attuali, a dimostrazione della nostra oscitanza nell'affrontare l'importante problema; che non riguarda soltanto i quartieri di Trastevere, ma la intera città, le sue industrie, i suoi commerci, il suo movimento economico, tanto depresso in questi momenti. A me pareva dovesse invece essere completo l'accordo in una materia come questa, specie trattandosi di Roma, della capitale del Re-

gno, la quale ha tutto il diritto di vedere per sé adottati quegli stessi provvedimenti, che per altre città italiane sono già un fatto compiuto. (*Benissimo!*)

La questione ferroviaria della capitale, l'ha detto già il diligentissimo relatore nella sua relazione, ha dato luogo a studi senza numero.

Approvato il progetto per la stazione di transito di Trastevere col relativo allacciamento a Termini, si iniziarono i lavori per la stazione rimandando l'allacciamento, che doveva esser coordinato alle varie questioni che vi si riattaccavano. Le cose però procedettero in lungo.

Una Commissione nominata dal ministro dei lavori pubblici, e composta di uomini autorevolissimi, proclamò la necessità del collegamento della stazione di Trastevere con quella di Termini da un lato e con la nuova stazione di Porta Cavalleggeri, termine della linea Roma-Viterbo, dall'altro, e quindi da Porta Cavalleggeri coi prati di Castello ed un punto da designarsi della linea Roma-Firenze, in guisa da compiere così la linea di cintura di Roma.

Però per l'attuazione di questo progetto nulla si fece. Nella seduta dell'11 maggio 1889 il ministro dei lavori pubblici, esponendo alla Camera i suoi intendimenti circa l'esercizio della stazione di Trastevere si esprimeva così: " Il riordinamento del servizio ferroviario attorno alla Capitale, bisogna convenire che nelle varie leggi che si sono succedute è stato trascurato. „ E ricordando come le leggi del 1885 e del 1888 non se ne fossero occupate in guisa alcuna, soggiungeva: " Si può dire che proprio è stato disgraziato questo problema. Ed io amo credere che sia stato trascurato, perchè coloro che si sono occupati di questa materia hanno creduto che esso fosse consigliato da ragioni di così evidente utilità che prima o poi si sarebbe imposto al Governo ed al Parlamento. „

Queste difficoltà, sorgenti da un evidente contrasto di interessi, produssero il grave ritardo che tutti hanno deplorato; ma il tempo trascorso è valso a confermare con la esperienza la necessità di fare a Trastevere una vera stazione di transito, collegata opportunamente con quella di Termini.

Questo giudizio ebbe la più larga sanzione dei corpi tecnici, che in vario modo e in occasioni diverse confermarono la primitiva soluzione, adottata quando fu decisa la costruzione della stazione.

Alle considerazioni tecniche si aggiungono anche le finanziarie, perchè la trasformazione che oggi si domanda importerebbe una spesa notevole,

certo non inferiore a quella occorrente pel tronco di collegamento con Termini.

Infatti dovrebbe provvedersi all'impianto di nuovi servizi, e alla conseguente modificazione sostanziale del fabbricato. Nè per far ciò occorrerà minor tempo di quello necessario pel collegamento.

Le proposte della minoranza non migliorano quindi nè per la spesa nè per il tempo quelle del Governo e della Commissione.

Ho sentito pronunziare testè la parola esagerazione; attenderò che quello fra i colleghi da cui è stata detta, ne faccia dimostrazione, onde spiegare la sua interruzione. Noi abbiamo tanto che basti a provàre colle cifre che se di esagerazioni si può parlare, esse sono venute, in perfetta buona fede certamente, da quelli che combattono il progetto della maggioranza della Commissione. *(Bene!)*

Guardiamo quindi alle ragioni, e discutiamole, per prendere quella risoluzione che nell'interesse di Roma si presenta più facile e meglio rispondente al necessario coordinamento del servizio ferroviario della Capitale, che dev'essere nei voti di tutti noi.

Ieri si è fatta dall'onorevole Ambrosoli una lunga esposizione delle deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Io, non tecnico, non entrerò in certi esami minuti e particolareggiati; sui quali forse avranno occasione di parlare persone competentissime.

Mi preme però notare una circostanza che ieri l'onorevole Ambrosoli trascurò di mettere in rilievo, cioè che, fin da quando fu abbandonato il pensiero di fare a Trastevere una stazione testa di linea, il Consiglio superiore, discutendo i singoli progetti di esecuzione, non contrastò il concetto fondamentale che dovesse preferirsi il sistema della stazione di transito. Questo concetto fondamentale non fu messo in dubbio nelle molte deliberazioni ricordate dall'onorevole Tittoni nella sua relazione, e le osservazioni che furono fatte nei vari voti emessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, si riferirono soltanto a dettagli dei singoli progetti.

Di più, l'idea di fare a Trastevere una stazione testa di linea, respinta per la sua inopportunità dai capi tecnici, ebbe la stessa sorte presso la Commissione speciale che fu nominata nel 1889 dal ministro dei lavori pubblici, e alla quale accennai momenti fa. Di essa facevano parte gli onorevoli Marchiori e Peruzzi, il sindaco di Roma, i rappresentanti dell'Ispettorato generale delle strade ferrate, dello stato maggiore dell'esercito,

delle Società esercenti le reti Mediterranea ed Adriatica.

Quanti adunque rappresentano l'interesse della Capitale del Regno, sia dal punto di vista locale che dal generale, hanno consentito in questo concetto; vi ha consentito l'universalità delle Associazioni; vi ha consentito, nel più largo modo, la pubblica opinione e tutta la stampa; vi ha consentito tutta la deputazione politica di Roma.

Ora, in questa concordia d'intendimenti, vi è qualche cosa, a parer mio, che non può in una Assemblea politica non avere una influenza grandissima, per determinarci a non rifare discussioni, che, importanti quanto si voglia nel campo teorico non potrebbero indurci ad andare contro il sentimento generale. *(Bravo!)*

Un'Assemblea politica, per quanto possa e debba con piena, assoluta ed intera libertà di giudizio, discutere tutte le questioni intorno alle quali è chiamata a deliberare, non può non tener conto del giudizio della pubblica opinione, specie quando, come nel caso di cui ci occupiamo, è un giudizio illuminato da ragioni tecniche ed economiche.

I cittadini stessi di Trastevere hanno in tutti i modi, e in ogni occasione, espresso i loro voti per il congiungimento della loro stazione con quella di Termini, conservando alla prima il carattere di stazione di transito.

Ricordo che l'anno scorso, quando avevo l'onore di presiedere all'Amministrazione comunale di Roma, furono vivi, continui, insistenti, i voti espressi dai cittadini di quella parte popolosa della Capitale, onde io mi fossi adoperato ad affrettare presso il Governo la soluzione alla quale risponde l'attuale disegno di legge.

Non mancai di farmi interprete di questi sentimenti col Governo di allora e l'onorevole Finali, ministro dei lavori pubblici, mi assicurò che avrebbe presentato, alla ripresa dei lavori parlamentari, un disegno di legge, i cui concetti rispondevano quasi interamente a quelli che l'onorevole Branca ha presi a base del suo disegno di legge.

Venendo più specialmente all'argomento trattato ieri ed oggi dagli onorevoli Ambrosoli e Rubini, dirò su di esso brevi parole.

La questione della opportunità di fare della stazione di Trastevere una stazione testa di linea o una stazione di transito, deve esser guardata, siccome accennai momenti fa, non da un punto di vista teorico, sul quale si potrà sempre discutere, oggi, come fra dieci anni, ma dal punto di vista speciale dell'utile della città, del suo commercio

e delle sue industrie; da quello infine del completamento del servizio ferroviario della capitale.

Ora io non mi so render ragione del come sotto gli accennati aspetti possa la questione risolversi col formare della stazione di Trastevere una stazione testa di linea.

Anzitutto bisogna notare come, per indiscutibili ragioni tecniche e finanziarie, non possa parlarsi di stazioni teste di linea quando si tratta di un'unica gestione ferroviaria.

Le stazioni teste di linea citate dalla minoranza della Commissione sono tutte centro di reti autonome. Nè potrebbe altrimenti intendersi una stazione qualificata nel senso dalla minoranza desiderato.

Vi è poi l'interesse dei viaggiatori e del commercio che consigliano l'approvazione del disegno di legge. Con esso si dà alle due stazioni eguale importanza, e si bilancia il traffico della città fra le due stazioni collegate, in modo che esso, per naturale movimento, prenderà la via che meglio gli converrà, senza perdita di tempo per i viaggiatori o necessità di trasbordi, senza aumento di spesa per il servizio merci; tempo e spesa che in materia di comunicazioni ferroviarie sono certamente l'obiettivo principale al quale deve provvedere un razionale ordinamento.

Se vi era una considerazione che meritava invece di esser posta in evidenza nell'occasione del disegno di legge, era quella di non perdere di vista il necessario collegamento delle stazioni attuali e delle future con una linea di circonvallazione, incoraggiando il Governo a studiare il modo e il tempo per provvedervi, appena ve ne sarà la possibilità.

Questo è concetto utile, pratico ed efficace, a preferenza di tutte le quistioni tecniche, che si voglion far risorgere dopo risolte. Ed è per non pregiudicare questo importantissimo problema che sosteniamo le proposte del Governo, le quali rendono più agevole l'attuazione della linea circolare di complemento, di cui nessuno negherà certamente l'importanza in una città come Roma, per ragioni non soltanto ferroviarie ed economiche, ma anche di natura più delicata e importante.

Onde avviarci alla sistemazione della rete ferroviaria attorno alla capitale, che metterà in comunicazione fra loro tutte le singole stazioni, è necessario preparare gli opportuni studi, i quali dovrebbero mirare a completare la linea di circonvallazione da Porta Cavalleggeri per i Prati di Castello, fino al congiungimento con la linea di Orte. A questo scopo presento un ordine del giorno, sottoscritto da vari colleghi, e fra essi

anche dall'onorevole Ambrosoli, che ha voluto in siffatto modo testimoniare la sua adesione al concetto che ho accennato. Quest'ordine del giorno prego l'onorevole presidente di voler sottoporre, a momento debito, al voto della Camera, e spero che il ministro e la Commissione lo accetteranno, non impegnando per ora ad alcuna spesa, ma a preparare soltanto gli elementi per decisioni che a suo tempo dovranno esser prese.

Però, a proposito di quest'ordine del giorno, debbo rivolgere al ministro una speciale raccomandazione: quella cioè di voler provvedere alla esecuzione di questi studi mercè l'opera di funzionari dello Stato, non affidandoli alle Società; offrendo ciò certamente, nell'interesse dello Stato, che è quello di cui dobbiamo principalmente preoccuparci, maggiori e più sicure guarentigie.

Io non posso porre termine a queste poche osservazioni senza aggiungere una parola intorno alla questione del ponte sul Tevere, che nel progetto di legge è riservata. Io fo voti che il Governo la risolva secondo le proposte della Commissione, cioè colla costruzione del ponte a travata fissa, invece che a travata centrale girante, decretando nel tempo istesso che venga trasferito il porto di Ripagrande a valle del ponte istesso.

A me pare che ciò sia richiesto dall'interesse del commercio. L'amministrazione comunale di Roma, con un voto che ebbe il plauso del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sanzionò questo concetto. Infatti il ponte con travata fissa toglierà la possibilità dei ritardi e dei pericoli esistenti coll'altro sistema, e l'impianto del porto presso la stazione gioverà grandemente al traffico locale.

Questa soluzione è raccomandata altresì da considerazioni finanziarie, per la spesa minore e pel concorso offerto dalla Società per la costruzione del nuovo porto.

Come dissi in principio, io non ebbi in animo di fare un discorso, e meno ancora un discorso tecnico; ho voluto solamente esprimere il convincimento che la soluzione proposta col disegno di legge proposto dal Governo meriti di esser preferita; e mi auguro perciò che questo disegno di legge sarà approvato.

Ricorderà la Camera che il Governo ed il Parlamento si sono proposti con vari disegni di legge di provvedere allo assesto finanziario del Comune di Roma: ed è stata giustizia.

Vi è però un altro debito per tutti noi, ed è di maggior momento: quello di adoprarsi a risolvere un'altra questione, più della prima grave, importante ed urgente, la questione economica che incombe sulla Capitale.

Il disegno di legge, anche riguardato da questo punto di vista, non può non meritare il plauso del Parlamento, accrescendo quel movimento dei traffici da cui attende Roma la sua risurrezione economica. Il Parlamento, sanzionandolo, farà quindi cosa giusta ed opportuna e risponderà nel tempo stesso ad un alto dovere, perchè gli interessi di Roma, della nostra Capitale, sono interessi di tutta la Nazione. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. L'onorevole Lugli ha facoltà di parlare.

Lugli. Io non so se le parole che sono per dire in merito a questa questione potranno ottenere l'approvazione della Camera; comunque, io sento il debito di manifestare tutto il mio pensiero, osservando anzitutto che la questione mi pare prenda proporzioni al di là di quelle che meriterebbe.

Il mio amico Finocchiaro Aprile muoveva un rimprovero ai componenti la minoranza della Commissione, quando, nell'esordio del suo discorso, diceva che, pur dichiarando di mostrarsi teneri degl'interessi della capitale, le loro parole, le loro obiezioni tendevano a ritardare lo scioglimento di un problema, che da troppo lungo tempo attende la soluzione.

Soggiungeva che la questione è molto vecchia; che è scorso molto tempo da che venne la prima volta sollevata; che la stazione di Trastevere è stata eseguita dietro parere conforme di corpi tecnici e non tecnici; e si meravigliava come potesse esservi in quest'Aula, dopo tali precedenti, un deputato, il quale si arrogasse la facoltà di esprimere dubbi soprattutto in ordine alla questione tecnica.

Ma l'onorevole Finocchiaro Aprile (che mi dispiace si sia allontanato dall'Aula) dimenticava che la questione della stazione di Trastevere viene ora per la prima volta avanti al Parlamento. La Camera non si è mai occupata di questa questione; non se n'è occupata neppure con approvare, direttamente, o indirettamente, la spesa, che pure è occorsa in una somma non piccola: perchè mi pare che, anche ieri, l'onorevole Ambrosoli accennasse che la spesa fatta per questa stazione è stata di 6 o 7 milioni.

Era dunque naturale, e legittimo, e giustificato che oggi, quando, per la prima volta, si presenta la questione, qualche deputato facesse delle opposizioni (ragionevoli, del resto), opposizioni delle quali credo che nessuno possa far carico a quelli che le muovono...

Amadei, della Commissione. Nessuno ne fa carico.

Lugli. L'onorevole Finocchiaro dunque non dovrebbe meravigliarsi, se vi sono deputati che muovano obiezioni!...

D'altronde l'onorevole Finocchiaro-Aprile non potrebbe trovare un'opposizione più benevola di quella che è stata fatta, ieri ed oggi, su questa questione, dagli onorevoli Ambrosoli e Rubini.

Infatti come ha finito, ieri, l'onorevole Ambrosoli il suo discorso, molto applaudito dalla Camera? Ha finito col dire: signor ministro, vi invito a procedere a nuovi accordi con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo; e, se, per avventura, questi accordi non dovessero raggiungere lo scopo, a cui noi della minoranza miriamo, ci rassegheremo e voteremo il disegno di legge così come ci viene presentato.

Una opposizione dunque la quale ha fatto una simile dichiarazione, è una opposizione molto blanda, la quale, avrebbe dovuto venire apprezzata e lodata anche dall'onorevole Finocchiaro-Aprile. Perchè è evidente, onorevoli membri della maggioranza, che si può invitare il ministro a tentare nuovi accordi colla Società Mediterranea, ma è altrettanto evidente, se non si vuole proprio essere ingenui, che questa manterrà le sue idee e le sue proposte espresse, più o meno, nel disegno di legge che stiamo discutendo. Quale sarebbe dunque la conseguenza pratica delle proposte della minoranza della Commissione? Sarebbe quella di ritardare di tre o quattro mesi la questione, per tornare poi al progetto quale ci è stato ora presentato, con una dichiarazione preventiva, per parte della stessa minoranza, di accettarlo così come ci è proposto. Ora, posta la questione in questi termini, mi pare che una vera opposizione al disegno di legge non ci sia. Ieri il mio amico Ambrosoli, al quale tributo ampia lode per la sua eloquenza e per la forza degli argomenti addotti in sostegno della sua tesi, si dilungò molto per dimostrare la differenza che passa tra stazioni di *testa* e stazioni di *transito*, osservando come le prime siano state di preferenza applicate nelle principali città d'Europa. Ora, se ci trovassimo davanti ad una questione impregiudicata, si potrebbe discutere la tesi sostenuta dall'onorevole Ambrosoli; ma praticamente abbiamo questo, che la stazione di Trastevere è già costruita, ed è costruita in modo da non potersi considerare come semplice stazione di transito.

Infatti, una stazione, come è quella di Trastevere, per quanto tuttora incompleta con 14 chilometri di binario, quando abbiamo tettoie di 150 metri, con corredo di fabbricati e di piazzali amplissimi, non si può certo asserire come fece.

il mio amico onorevole Finocchiaro, che sia una stazione destinata a un semplice movimento di transito; ma si può considerare (e col tempo forse lo diverrà) anche come una stazione di testa.

Adunque per me la stazione di Trastevere servirà al doppio scopo di transito, e di testa di linea.

Baccelli, *presidente della Commissione*. È quello appunto che vogliamo noi.

Amadei. Si farà un poco per volta.

Lugli. Ciò posto, a me pare che bisognerebbe restringerci ad esaminare il disegno di legge, accettando il concetto in esso esposto, e sostenuto dalla maggioranza della Commissione.

Io, dico il vero, ho combattuto negli Uffici questo disegno di legge. Mi trovavo appunto nello stesso Ufficio al quale appartiene anche l'onorevole Ambrosoli, ed egli si ricorderà della mia opposizione, al pari degli altri colleghi facenti parte dello stesso Ufficio.

Non ho però fatto opposizione perchè ritenessi che non si debba venire a nessun provvedimento, ma mi opposi al modo che col disegno di legge ci veniva proposto.

Ed anzitutto io chiedeva a me stesso se francava la spesa che, per una somma di 3 o 4 milioni, si dovesse ricorrere alla Società Mediterranea per averli in anticipazione, pagandone poi il rimborso in 73 anni annualità di 250 mila lire ognuna.

Dico 73 annualità, per quanto nel disegno di legge non sia indicato il numero d'anni durante i quali dev'essere pagata l'annualità, tanto che parrebbe dover durare alla perpetuità. Un'aggiunta all'articolo 1 del disegno di legge, sarebbe quindi a questo proposito indispensabile.

Ma, a prescindere da ciò, mi è parso che per 3 o 4 milioni non fosse conveniente di ricorrere al sistema di una annualità da pagarsi per una lunga serie di anni; perocchè in tal guisa i contribuenti per 3 o 4 milioni ne verrebbero a pagare diciotto. Queste operazioni si possono fare utilmente quando si tratti di procurare al tesoro somme cospicue, quando si tratti di somme per le quali il tesoro stesso verrebbe a trovarsi molto aggravato, se dovesse approntarle subito.

Ma purtroppo, noi siamo ormai tanto indebitati che non sappiamo quasi più a quanto ammonta tutto il nostro debito; mi pare quindi che in tale stato di cose, 3 o 4 milioni di più, 3 o 4 milioni di meno, la condizione del bilancio dello Stato non varierà per ciò. Se siamo poveri rimarremo poveri.

Adunque io non vorrei che il pagamento dell'allacciamento della stazione di Trastevere con

quella di Termini venisse fatto con un'annualità di 250,000 lire, da pagarsi alla Società del Mediterraneo.

In secondo luogo mi opponeva nell'Ufficio al progetto, perchè esso non provvede che ad una piccolissima parte del servizio ferroviario di Roma, sembrandomi più opportuno che si portasse davanti a noi un disegno completo, il quale desse piena ed intera soddisfazione a tutti i bisogni ferroviari della Capitale.

Voce. Ma c'è il progetto completo.

Lugli. Ci sarà; ma io non lo conosco.

Il terzo motivo della mia opposizione era la indeterminatezza, che risulta dal comma quarto dell'articolo primo, in ordine alla somma di concorso per parte della Società del Mediterraneo nella spesa per le opere da eseguirsi. In quel comma si legge: "La Società è chiamata a contribuire per una determinata somma nella costruzione del porto, ecc." Ora quale è questa somma? Non lo sappiamo, perchè non è detto.

Altro motivo alla mia opposizione era il modo, col quale il disegno di legge intende provvedere la somma delle 250,000 lire annue. Il ministro dei lavori pubblici, per far fronte alla detta annualità, si propone di attingere i fondi da economie sul bilancio dei lavori pubblici, ed attingerli sul personale.

È dunque una cambiale di 250,000 lire all'anno per 73 anni, che si trae sopra economie da farsi nel personale, mentre non sappiamo se e quando le potremo fare, e se saranno durature o no. Mi sembra proprio, onorevole ministro del tesoro, che tutto ciò non sia regolare. Una tale disposizione non la digerisco bene!

Luzzatti, *ministro del tesoro*. Io sì!

Lugli. Bisogna che i fondi necessari siano provvisti fin d'ora salvo poi a rifonderli con le economie che tutti concordemente vogliamo!...

Luzzatti, *ministro del tesoro*. È l'unico modo questo di far le economie su quel capitolo!

Lugli. Tanto più dico ciò, inquantochè, onorevole ministro, il personale straordinario ferroviario è pagato con alienazioni di rendita o con obbligazioni ferroviarie.

Luzzatti, *ministro del tesoro*. Ma si paga.

Lugli. Mi scusi; ma, Lei stesso, se ci pensa...

Luzzatti, *ministro del tesoro*. Ci ho pensato.

Lugli. ...troverà che questa disposizione non regge; perchè se la Camera domani non accogliesse le proposte economie, come farebbe Lei, onorevole ministro del tesoro, a pagare le annualità?

Così a me non sodisfa la disposizione dell'ar-

ticolo 2, con la quale si subordina la costruzione del porto alla scelta se il ponte debba essere girabile 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 visto 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

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 entrerò 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 per il 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

altri 12 milioni circa di stanziamenti per lavori straordinari non ferroviari, riguardanti opere varie nelle diverse provincie del regno, e tra le altre alcune anche a Roma stessa, pel Tevere; 12 milioni stabiliti già da leggi speciali da parecchi anni. Inoltre, in questo stesso bilancio, se voi leggete la relazione della Commissione del bilancio, vedrete come molti degli stanziamenti fatti per le spese ordinarie relative a porti, fari, ed altre, sono insufficientissimi alle competenze normali che occorrerebbero per quei capitoli e come ci manchino quattro, cinque o più milioni per portare i capitoli ordinari del bilancio alla loro cifra normale.

Di fronte ad un tale stato di cose, di fronte a un *deficit* che ci è dichiarato, nella categoria prima delle entrate e spese effettive, di qualche milione (non entro nella discussione delle cifre) e che si teme che possa aumentare anche per quella discesa delle entrate che dà pensiero a tutti quanti; di fronte ad un altro *deficit* già dichiarato e deplorato dal Governo, che è il *deficit* per le costruzioni ferroviarie, che noi paghiamo tutte con emissioni di debiti, dov'è questa urgenza di metter oggi nuova carne al fuoco alla vigilia di dover riprendere in esame tutte le questioni finanziarie e ferroviarie? e di aggiungere, mentre noi così in fretta e furia stiamo pensosamente rinviando gli stanziamenti, senza esser sicuri di poter rinviare egualmente gl'impegni, di aggiungere, dico, nuovi oneri al bilancio, di assumere nuovi impegni per l'avvenire?

Si dice che questo disegno di legge è urgente! Infatti vi leggo sopra la parola *urgenza*. Ma di quale urgenza si tratta? Urgenza di dar lavoro in Roma? Ai braccianti no, perchè vi verranno di fuori: più lavori darete e più accorreranno i lavoratori dalle provincie. I lavori in ferro non sono lavori che darete a Roma; li darete alle fabbriche della provincia, se non dell'estero.

E poi io vedo che si sono rinviati per necessità di bilancio molti lavori che si dovevano eseguire in Roma; vedo limitati gli stanziamenti per lavori già cominciati, e che si sono dovuti sospendere, come quello degli ospedali, che ha ben altra urgenza che non il raccordamento delle stazioni: lavori già cominciati e che presto o tardi inevitabilmente si dovranno compiere.

A novembre noi dovremo necessariamente, per dichiarazione fattaci dal Governo e per necessità delle cose, riconsiderare tutte le questioni dei lavori pubblici in genere, specialmente di quelli di Roma, e delle costruzioni ferroviarie.

Ora come potrete voi chiedere alle provincie

di sacrificare, volonterose o rassegnate, le loro linee o le altre loro opere sull'altare del pareggio del bilancio, se frattanto vi affrettate a votare nuove spese per opere non urgenti, non immediatamente necessarie, per quanto possano essere utili alla lunga, e ciò mentre voi sapete che non potrete far fronte a tutti gl'impegni che avete già assunti? Non si può allo stesso tempo largheggiare con gli uni, senza una evidente necessità ed urgenza, mentre si chiedono rinuncie e sacrifici agli altri.

Si dice: vi è urgenza di far fruttare i 13 milioni già spesi per questi lavori!

Non entrò a esaminare con quanta legalità e correttezza costituzionale furono spesi, senza alcuna autorizzazione del Parlamento per la costruzione della stazione, quei primi 13 milioni, che ora servirebbero di base e di giustificazione ad una spesa ulteriore. Ma osservo che è anche un modo singolare di far fruttare i 13 milioni, quello di aggiungerne altri 5; oppure di far fruttare i 13 milioni, aggiungendovi per lo meno l'annualità dei frutti che pagheremo noi stessi.

Brunardi. È un buonissimo mezzo e logico, altrimenti sono 13 milioni sprecati!

Sonnino Sidney. Intanto sono cinque milioni di più che esponete, con molta incertezza sul frutto e di questi e di quelli.

Brunardi. Compimento di un'opera!

Sonnino Sidney. Notate che oltre alla annualità, di cui si parla all'articolo 1° di 250,000 lire per 73 anni, c'è poi un'altra annualità, che votereste con l'articolo terzo, di 3000 lire a chilometro.

Tittoni, relatore. Quelli non li votiamo noi; li dà il Governo per decreto reale.

Sonnino Sidney. Sarà sempre un incoraggiamento che diamo noi al Governo a concederli. E intanto vi aggiungiamo una spesa prima di altre 520,000 lire, e questa davvero non dipende da decreto reale, ma sarebbe data dal Parlamento.

C'è inoltre all'articolo 2° la spesa del porto di Ripa Grande, che si dice dover essere di 670,000 lire, di cui sole 180,000 ricadrebbero sullo Stato; ma credo si farebbe un buon affare a scommettere che costerà il doppio, mentre il rimborso della Società sarà sempre fisso e limitato.

Io vi domando: di fronte a tutte queste spese, mentre vi sono ancora una quantità d'incertezze, come quella del sistema da adottarsi pel ponte sul Tevere (lasciando anche stare la questione mossa dall'onorevole Ambrosoli), dov'è la ragione di questa fretta a decidere la spesa, anche prima di saperne l'importo?

Io sarei piuttosto favorevole, lo dico subito, alla stazione di transito, piuttostochè alla stazione di testa di linea; ma è pur questa una questione che merita di essere maturamente studiata.

E se il ritardo di qualche giorno, come accennava l'onorevole Ambrosoli, o di un mese, o anche di quattro, vi può dimostrare che sia da preferire un sistema all'altro, accordando così le opinioni della maggioranza e della minoranza della Commissione, che male ci sarà nell'aver indugiato a votare questa legge?

Vi è pure un'altra questione, a cui accennò anche l'onorevole Lugli.

Egli non è favorevole al pagamento delle costruzioni, quando si tratta di piccole somme, sotto la forma di annualità, piuttostochè coll'emissione di titoli.

Ora siccome questa è una questione di ben larga portata, e che, da quanto dicono tutti, è oggetto degli studii attuali del Governo per molte altre costruzioni, perchè non considerarla riguardo a questo speciale lavoro quando dovremo trattarla in relazione a molte altre linee costruite ora direttamente dallo Stato?

Anche l'onorevole Lugli ammette che si possa, per somme forti, seguire il sistema delle annualità.

Nel paragonare i due sistemi bisogna tener presente che nell'uno e nell'altro si tratta sempre della creazione di un debito per l'intero importo della costruzione; e che quindi la questione è tra lo emettere debito consolidato di cui pagheremo ogni anno il frutto, e il contrarre un debito con una Società costruttrice, pagandole per 73 anni una annualità che comprenda gl'interessi del capitale e una quota di ammortamento.

Ma la spesa vera capitale che si commette tanto con l'un sistema che con l'altro equivale sempre all'intera somma del debito che si contrae, mentre la spesa annua di bilancio è alquanto maggiore col metodo dell'annualità in quanto essa comprende in più degl'interessi un graduale rimborso del debito capitale.

Dunque la mia tesi è questa: non cominciamo oggi nuovi lavori, ma serbiamo intatta la forza politica che può venire al Governo e alla Camera dalla rigorosa osservanza del programma delle economie, fino a tanto che non siamo sicuri di non dover chiedere, per salvare il credito dello Stato, nuovi sacrifici ai cittadini. E quando parlo di sacrifici da chiedere non intendo accennare soltanto alla necessità di nuove imposte, ma anche ai sacrifici di diritti e di vantaggi acquisiti, perchè anche le economie impor-

tano sacrificio, sia per gl'individui sia anche per i Comuni e le Provincie che dovranno aspettare a veder compiute molte opere che sono state loro già promesse per legge.

Ora la forza politica necessaria per chiedere ed imporre tali sacrifici riserbiamocela intiera e non disgregiamola oggi per la fretta di votare un giorno prima di un'altro questi lavori, che non sono urgenti, e intorno alle modalità e all'importo dei quali vi sono ancora molte dubbiezze.

Quando di fronte alla urgenza del pareggio non si ha il coraggio di proclamare la necessità di provvedere con qualunque sistema, e di economie e di imposte; quando per avere un pareggio contabile più o meno apparente, si arriva a confondere le competenze coi residui, e pagare un lavoro coi residui d'un altro; quando il presidente del Consiglio ci commuove dipingendoci l'Italia umiliata che chiede l'elemosina ai banchieri esteri; quando si mette la questione di Gabinetto per togliere 16 mila lire ad un capitolo destinato a sussidiare le vedove e gli orfani, e a dar decorosa sepoltura ai vecchi magistrati, e tutto ciò in nome del pareggio del bilancio....

Brunicardi. Quando votate 80 milioni per i fucili.

Sonnino Sidney. Non 80 ma 8, onorevole Brunicardi; e allorchè si tratti della urgente difesa della patria, per me, se è necessario, si levi anche la camicia ai cittadini!

Quando, dico, si vanno a cercare tutti i gruzoli che possono essere rimasti nascosti in qualche cassa speciale, come il padre di famiglia che per pagare le spese giornaliere di casa si fa dare il libretto di risparmio dalla serva; quando la necessità ci spinge a questo punto, e vediamo lo Stato affannarsi a prendere due milioni e mezzo nelle casse del Fondo pel culto, domando se si possa, non spinti da alcuna urgenza o necessità, votare oggi allegramente e affrettatamente una nuova spesa di 6 o 7 o più milioni. (*Mormorio — Commenti — Interruzioni*).

Brunicardi. Saranno sempre più utili dell'Africa. (*Conversazioni*).

Presidente. Non interrompano; non facciano conversazioni. Onorevole Sonnino, continui.

Sonnino Sidney. La mia proposta si riassume in questo: di ritardare ogni deliberazione di 3 o 4 mesi, non più, insomma quello che sarà, fino a tanto, cioè, che la Camera non possa prendere in esame tutta la questione del reparto degli stanziamenti per le costruzioni ferroviarie.

Che danno ci può essere in questo ritardo? Nessuno. Non certo pel lavoro. Avrete completato

gli studi, la questione della stazione, del ponte girante o del ponte fisso.

In questo senso il mio ordine del giorno mi pare un temperamento abbastanza conciliativo, che lascia impregiudicata ogni risoluzione sul merito della questione, e che ci è assolutamente imposto dalla situazione dolorosa delle nostre finanze.

Presidente. L'onorevole Artom di Sant'Agnese ha facoltà di parlare.

Artom di Sant'Agnese. Non era mio intendimento di parlare in questa discussione perchè, in altra sede, ho dovuto occuparmi delle principali questioni che la concernono. Ma le benevoli parole dell'onorevole Ambrosoli, delle quali lo ringrazio, mi obbligano di fare, almeno, qualche osservazione sulla questione relativa all'attribuire alla stazione di Trastevere il carattere di *transito*, o quello di *testa*.

Tale questione, per la stazione di Trastevere, venne, effettivamente già risolta nel 1880, quando la Società, allora pericolante, delle romane, propose un progetto che fu esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il quale riconobbe che così in riguardo ai servizi ferroviari, come nell'interesse del pubblico, era preferibile una stazione di transito ad una stazione testa di linea.

Allo stato presente delle cose credo che non si possa, assolutamente, più pensare a risollevarla la questione per parecchie essenziali ragioni che verrò accennando.

Anzitutto la distinzione fra stazione di transito e stazione di testa di linea che concerne, come dissi, gl'interessi del servizio ferroviario e gl'interessi del pubblico, deve esaminarsi con riguardo allo stato di fatto in cui siamo.

Quando si hanno reti autonome che funzionano da sè e separatamente, capisco perfettamente che vi sia una stazione, per esempio della rete Nord ed una stazione della rete Sud, foggiate in modo *terminale* e completo per ciascuna, salvo a collegarle con opportuni raccordi per i passaggi che di solito sono non di persone, ma di merci, in quanto possano occorrere pel servizio cumulativo.

Ma, quando abbiamo, come avevamo già del resto, nel 1880, la rete Roma-Nord e la rete Roma-Sud, che costituiscono una sola gestione amministrativa e tecnica, cioè, *una rete sola* il volere scindere questa rete in due, e stabilire una stazione testa di linea per una parte, ed una stazione testa di linea per l'altra parte, è qualche cosa che non corrisponde affatto al razionale or-

dinamento di un esercizio *unico*, in cui tutti i mezzi e le risorse debbono potersi scambiare secondo le variabili esigenze del traffico.

Lodo moltissimo la diligenza e il metodo col quale fu svolto e sostenuto dall'onorevole Ambrosoli il suo concetto; ma, senza entrare — è molto tardi; o poi non mi converrebbe discutere gli elementi tecnici; perchè io qui dentro sono un deputato, non un membro del Consiglio dei lavori pubblici — ma, senza entrare in particolari, voglio soltanto osservare che c'è, dal punto di vista della discussione tecnica, qualche cosa di inesatto, di fondamentalmente inesatto nell'argomentazione che ho udita, ed è questo: voi raccogliete, oggi, non si sa come, nè entro quali limiti, gli elementi di un movimento di transito, mettiamo pure esatti, ma che non servono per stabilire basi precise e sicure quali sarebbero medie statistiche riferite a lunghi periodi.

Ebbene, voi dimenticate che tutto il movimento osservato non può dar norma per il futuro, in quanto che voi avete in corso di costruzione, anzi assai prossima a compimento, la Parma-Sarzana, che vi cambierà le comunicazioni, specialmente di viaggiatori, da Milano e da tutto l'arco delle Alpi Lepontine verso il Sud. Evidentemente si deve pensare a tutto questo traffico, che, oggi, può essere derivato dall'Adriatica e, quindi, giungere a Termini direttamente, mentre esso verrà invece, fra breve, a concorrere alla stazione di Trastevere passando per la Maremmana a cagione del mutato itinerario e preferibile.

Siffatto intenso movimento di transito, che passerà da Roma-Trastevere per e da Nord e Sud, oggi, non lo potete tenere in conto, perchè non esiste; ma l'abbreviamento di distanza che risulterà dall'ultimazione di quella linea che indicai, sarà un fatto fra un anno e mezzo, o due anni. Dunque non è la ragione del transito che potete considerare oggi perchè esso, per quanto concerne la stazione di Trastevere direttamente, aumenterà in modo molto sensibile entro un breve termine.

D'altronde, c'è un altro elemento da considerare. Questo ragionamento che fate voi, circa la scelta del tipo di transito o di testa, ed i corrispondenti adattamenti di raccordo sarebbe giusto quando si trattasse di stabilire una linea od almeno una stazione nuova. Ma le cose sono ben diverse nel caso di cui si tratta. Badate: la popolazione romana ha un diritto acquisito, per il lungo uso, di servirsi della stazione di Termini, per andare al Sud, verso Civitavecchia; quindi i suoi interessi e le sue abitudini sarebbero assai

turbate, qualora dovesse servirsi nella ipotesi che si fa, della stazione di Trastevere.

Evidentemente, il problema è molto complesso e comprende, o tocca una quantità di diritti particolari, che vanno rispettati. Per conseguenza, nel fatto, non si può rimettere in discussione, con criteri teorici, e direi accademici, questa controversia: se la stazione di Trastevere debba esser di transito, o di testa.

C'è anche un'altra considerazione da tener presente ed è questa: che non solo la stazione fu approvata come stazione di transito, ma che fu approvato ed eseguito, così, tutto il suo impianto; che è stato approvato il progetto del ponte sul Tevere e quello del tronco di raccordo con la stazione di Termini, e che tutti i dati generali di livello e quelli particolari esecutivi corrispondono alla decisa stazione di transito.

E siccome il lavoro eseguito fu pagato sui fondi dell'*Allegato B*, d'accordo con la Società, siccome questa preparò i progetti del tratto rimanendo d'accordo col Governo, quanto si è fatto è *contrattuale* e conforme alle relazioni giuridiche esistenti fra il Governo e la Mediterranea, pei lavori complementari dell'esercizio ferroviario.

La Mediterranea presentò un progetto del tronco per l'allacciamento di Trastevere con Termini e fu approvato. Ora voi potete non eseguire quel tronco, perchè mancano fondi propri; ma non potete imporre alla Società una mutazione radicale delle condizioni di esercizio previste e concordate. E siccome si tratta d'interessi gravi e capitali, evidentemente si andrebbe incontro a grossi guai, imponendo la variazione.

Questo concetto fu accennato dal relatore sommariamente, ma a me è sembrato necessario che la Camera ne avesse una nozione precisa e riconoscesse che vi sono, nella controversia, elementi di diritto che non si possono più discutere.

Si è sollevata la questione se convenga di provvedere subito a questo tronco o ritardarne l'esecuzione. Io questa controversia la lascio da parte, perchè fu trattata da altri oratori con molta maggior competenza di quella che potrei aver io. Mi riservo di regolare il mio voto su quello che dirà l'onorevole ministro. Osservo, però, che, molto saviamente l'onorevole Finocchiaro ha fatto una proposta concreta, circa il completamento della linea di circonvallazione, inquantochè noi abbiamo nel lato orientale della città i servizi ferroviari completamente sistemati da linee di coordinamento e di collegamento, disposte in modo da servire a tutte le esigenze di traffico e movimento. In vece il lato occidentale della città è completa-

mente scoperto. Da quella parte una linea di coordinamento, necessaria e importantissima, è quella che collegherà la linea di Orte con la stessa stazione di Trastevere. Quindi mi associo, fino da ora al concetto espresso dall'onorevole Finocchiaro, invocando dal Governo un formale impegno di completare questa parte della linea di circonvallazione. Tornando, per un momento, alla linea di collegamento delle stazioni di Trastevere e Termini, osserverò che fu notato come il proposto tracciato allunga il percorso presente di due chilometri circa. Ciò non è gran cosa rispetto ai percorsi lunghi; per i percorsi brevi si potrà trovare un qualche espediente che attenui le conseguenze per il pubblico.

Quando si parlò, da principio, di questo collegamento, ricordo che si presentò un tracciato, il quale, dall'Aventino per porta Metronia si ricongiungeva, direttamente, alla stazione di Termini.

Questo tracciato presentava due vantaggi: il primo, di essere alquanto più breve della linea presente, e quindi, più ancora di quella che si dovrebbe costruire; il secondo di avere una costante pendenza limitata al 7 per 1000. Non so che cosa si potesse obiettare dal punto di vista tecnico a questo tracciato. Ma siccome lambiva, o traversava la *passeggiata archeologica*, esso non potè essere adottato. Questa per me, ingegnere di ferrovie, è una decisione discutibile.

Vedo che l'onorevole Baccelli mi guarda...

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

Artom di Sant'Agnesè. Confesso che, in certi casi, metto la ferrovia al disopra di tutte le questioni particolari, perchè la ferrovia è quella che serve ai bisogni più essenziali della nostra vita sociale ed economica. Quel tracciato, dunque, fu abbandonato perchè passava accanto alla passeggiata archeologica.

Baccelli, *presidente della Commissione*. Ci passava in mezzo!

Artom di Sant'Agnesè. Ad ogni modo, io concludo queste mie brevi osservazioni, notando che la proposta formulata dai dissidenti della Commissione, onorevoli Ambrosoli e Rubini, non si può, allo stato delle cose, prendere in considerazione, perchè non può avere una base, nè in fatto, nè in diritto. La proposta stessa si troverebbe anche in assoluta contraddizione con le condizioni di traffico che si avranno quando siano in esercizio alcuni tronchi prossimi ad essere compiuti. Quanto, poi, al tronco di collegamento, evidentemente, se ne impone la necessità, se non vogliamo che la stazione di Trastevere resti isolata in mezzo alla campagna e che i vantaggi, che si possono avere da una più ra-

pida comunicazione fra le provenienze del mezzogiorno e quelle del settentrione, siano completamente tolti, o deficienti nelle risorse indispensabili.

Col non eseguire questo tronco di collegamento si verrebbe a rendere impossibile l'esercizio serio, razionale ed anche progressivo della stazione di Trastevere! (*Bravo! Bene!*)

Presidente. La facoltà di parlare spetta, ora, all'onorevole Plebano.

Plebano. Rinunzio, per ora, a parlare, poichè desidero di udire prima le dichiarazioni che, certamente, l'onorevole ministro del tesoro sarà per fare dopo il discorso dell'onorevole Sonnino.

Presidente. Allora, ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Sono costretto a parlare, e spero che la Camera troverà giustificato il mio intervento, da parole molto cortesi rivolte a me e anche all'indirizzo della Commissione reale, e dalla citazione delle opinioni dalla medesima professate.

Parlo della Commissione reale che fu incaricata dal ministro Saracco di studiare il problema ferroviario della capitale del Regno con due obiettivi: primo, di proporre i provvedimenti per necessità incalzanti del momento nel quale la Commissione medesima fu nominata, e secondo, di proporre i provvedimenti per le necessità che legittimamente si potevano prevedere prossime per Roma in quel tempo. Ho, adunque, l'obbligo di dire, di chiarire, anzi, quali furono gli intendimenti e quali le conclusioni di quella Commissione. Lo farò il più brevemente possibile.

Bisogna nell'argomento della sistemazione ferroviaria di Roma, tener presente, che, se i vari provvedimenti escogitati, presentano una variabilità grandissima di obiettivi e di speranze, essi mutarono secondo che mutavano le condizioni della capitale del Regno allora in piena formazione e trasformazione.

Da questo fatto, appunto, dipende, il più delle volte, la varietà dei provvedimenti che venivano via via in discussione.

Certo è che, quando, nel 1887, la Commissione reale cominciò a studiare il problema ferroviario della capitale del Regno, le condizioni di essa erano queste.

Da un lato, sviluppatissimi i lavori per le fortificazioni della capitale; dall'altro, intenso il lavoro per la difesa del Tevere; il piano regolatore nel suo pieno sviluppo; l'edilizia privata fiorentissima; una spesa che, forse, annualmente, non restava al disotto del centinaio di milioni, e forse

di molto superava questo limite. Ed attorno a questa spesa una intera organizzazione d'industrie, di lavoro, di consumo, di incremento di popolazione.

Ogni giorno il movimento cresceva nella stazione di Termini; ogni giorno si rendeva più vivo un sentimento di pericolo e di danno a mantenere lo stato presente. È certo che queste considerazioni, nella risoluzione definitiva che vorremmo prendere, bisogna pure che siano tenute presenti, perchè le questioni che si collegano a Roma, vanno risolte, non dimenticando che tutta questa organizzazione di lavcri, di popolazione e di movimento commerciale è quasi scomparsa, ed oggi, a Roma, poche decine di milioni si spendono in lavori.

Come non bisogna dimenticare che il disagio economico dell'intero paese, reso più intenso, qui, dalle condizioni speciali dell'edilizia, ha aumentato la legge discendente dei consumi.

Il problema della capitale del Regno non si può considerare, solamente, alla stregua dei criteri tecnici; ma ben più largo deve essere il concetto dell'uomo di Governo; ben più largo deve essere il concetto, che deve guidarci, nelle eventuali nostre risoluzioni. (*Bravo!*)

La presente questione, direi quasi che, oggi, sfugge alla competenza tecnica; e si affaccia, invece, anche quando di tecnica si discute, il concetto finanziario, il politico e l'economico.

Ciò premesso credo non dispiacerà alla Camera, e se così fosse mi tacerei, che io dica quali fossero le conclusioni della Commissione; anzi è questa la ragione precipua che legittima la mia parola. La Commissione aveva da risolvere, prima di tutto se la stazione di Termini doveva o no conservarsi. Conviene notare che, nel momento che la Commissione studiava il problema demandatole, si dibatteva un'aspra contesa a Roma circa la soppressione della stazione di Termini la quale, e per la sua insufficienza a servire in quel tempo, a tutto il movimento ferroviario della Capitale e per la sua ubicazione, e per l'alta quota rispetto al piano medio della città, era combattuta terribilmente, tanto che si proponeva di costruire una grande stazione di transito a porta S. Giovanni.

Non conviene dimenticare che, in quel momento il progetto di questa nuova stazione era assai caldeggiato davanti alla Commissione, poichè, sull'area della stazione di Termini che sarebbe stata soppressa, si pensava di costruire il nuovo palazzo del Parlamento.

Questa era la situazione delle cose.

Dall'altro lato la Commissione doveva considerare che la stazione di Trastevere entro un breve periodo di tempo, sarebbe stata aperta allo esercizio; e dovendo prevedere i bisogni dell'avvenire rispetto all'incremento della popolazione, che, in quel tempo si aggirava sui 15 mila abitanti e forse più per anno, era da ritenere che il numero di 700 od 800 mila abitanti, nella capitale doveva esser prossimo a raggiungersi. Da ciò la necessità di provvedere a tutto il sistema ferroviario intorno a Roma, affinché lo sviluppo della fabbricazione che pur troppo era disordinato dovesse un giorno intralciare le soluzioni tecniche e renderle gravose per la finanza dello Stato.

La Commissione venne in queste conclusioni: che i lavori si dovessero nettamente dividere in due serie; una serie di lavori urgenti, tra questi alcuni urgentissimi, quali i lavori della stazione di Termini; una seconda serie di lavori da rimandare all'avvenire; avvenire che, d'altronde, non bisogna, con un sentimento molto comune nel nostro paese, così facile agli entusiasmi, come agli scoraggiamenti, credere che più possa verificarsi.

Sarebbe un errore credere che le condizioni presenti debbano perdurare. Bisognerebbe, direi quasi, non aver fede nell'avvenire d'Italia, perchè la sua capitale rispecchierà, oggi e sempre, le condizioni prospere, od infelici dell'intero paese.

Quando si esamini il rapporto tra la prosperità e la popolazione di un paese e la prosperità e la popolazione della sua capitale, si troverà sempre che un rapporto costante e stretto vi intercede.

Ora ho troppa fede nel mio paese e quindi in Roma che ne è la capitale, per non riputare necessari provvedimenti, che ne sistemino stabilmente l'organamento ferroviario.

Provvedere, o signori, è una necessità, ma l'urgenza non ci deve far ripetere gli errori, spesse volte commessi a Roma, dove ad esempio per la sistemazione dei lavori del Tevere, si son dovute atterrare delle case recentemente costruite.

La Commissione reale, ritornando alle sue deliberazioni, deliberò per prima cosa che alla stazione di Termini dovessero esser fatti una serie di lavori per un importo di circa due milioni; deliberò che tutte le linee, che venivano a far capo alla stazione di Termini, fossero allacciate tra loro.

Deliberò di congiungere quindi la linea di Firenze con la linea di Sulmona, la linea di Firenze e di Sulmona con la linea di Napoli, e queste tre linee con quella di Civitavecchia, per

modo da formare una cintura attorno alla città, che togliesse completamente i transiti dalla stazione di Termini.

Aggiunse però un'ultima deliberazione per questa serie urgente di lavori.

Mi conceda l'onorevole Ambrosoli, che io legga quella parte della relazione che è stata riportata nella relazione dell'Ispettorato ferroviario.

La Commissione ha deliberato in questo senso:

“ La prefata Commissione incluse pure fra i lavori urgenti del primo gruppo la linea a doppio binario quella per la diretta congiunzione della nuova stazione di Trastevere, ora in corso di ultimazione, con quella di Termini, del presunto importo, secondo il progetto definitivo, di 3 milioni 900,861 lire. „

Adunque, vede l'onorevole Ambrosoli, che la Commissione, pur risolvendo per Termini la questione di rimanere stazione testa di linea e dando voto negativo per la stazione di San Giovanni, stabiliva che per la stazione di Trastevere si dovesse mantenere il concetto di stazione di transito.

Il secondo gruppo di deliberazioni comprendeva la congiunzione di Trastevere coi Prati di Castello, dove doveva essere costruita una nuova stazione.

Ma a questo punto la Commissione, se non fu discorde, certo si trovò a dare un giudizio sopra due progetti, nettamente posti l'uno di fronte all'altro. Proponeva una delle Società esercenti che la stazione dei Prati di Castello fosse orientata più prossima alla città, e passando il Tevere presso il gazometro dovesse addentrarsi tra i Monti Parioli ed avviarsi a Termini.

Coll'altro progetto si proponeva che la stazione dei Prati di Castello fosse orientata più a distanza dalla città e con ampio giro la ferrovia dovesse svolgersi per Ponte Molle per andare a raggiungere la linea di Firenze a Serpentara. Questi furono i due progetti, che furono presentati alla Commissione.

Su questi tracciati la Commissione non poté pronunciare un giudizio definitivo, perchè essendo elemento importante per la scelta la spesa, questa non era precisata essendo i due progetti, tutti e due di massima.

Riassumendo le deliberazioni prese, abbiamo un primo gruppo di lavori: raccordo di tutte le linee con Termini e sistemazione di Termini. Vi è poi un secondo gruppo di lavori: raccordo di Termini con Trastevere e raccordamento di Trastevere con la stazione di Prati di Castello e

quindi o con Serpentara, oppure con un altro punto della linea che va da Firenze verso Termini.

La spesa mi pare che fosse preventivata nel massimo di circa 40 milioni in totale, con una differenza in più per il tracciato più prossimo alla città di 5 milioni.

Si è sollevata la questione se la stazione di Trastevere debba essere stazione di transito o testa di linea e si sono citati gli esempi di altre città. Bisogna, credo, distinguere nettamente il tracciato, che corrisponda a più razionale esercizio, dall'esercizio medesimo che si può ottenere mediante disposizioni di servizio.

Data l'orientazione di Trastevere, date le necessità del servizio e le condizioni, che si creano rapporto alla fabbricazione della città, è certo che una stazione di transito risponde ad un servizio più sicuro ed economico di quello che sia possibile con una stazione di testa. E quando si parla di Trastevere non sono da temere prossimi inconvenienti edilizi.

Intanto quello che occorre e preme a Roma è che essa sia tutta circondada da una ferrovia di cintura; non solo oltre le ragioni del servizio della città, ma anche la corrispondenza pronta e sicura con le varie parti del Regno ed importantissime considerazioni militari rendono ovvia questa necessità.

Non bisogna dimenticare che le questioni militari a Roma sono di due specie: quella delle fortificazioni, l'altra della mobilitazione.

E conviene aggiungere che Roma non ha territorio di alimentazione circostante, tutto deve trarre da lontano, e nel caso di guerra i vari obiettivi devono essere soddisfatti con la maggiore celerità. A ciò giova la linea di cintura, giovano le stazioni di transito.

Se si vuole considerare quanto ha fatto la Germania, risulta chiaro come a Berlino la questione militare ha avuto il sopravvento.

Sotto il punto di vista militare non vi ha dubbio che una rete di cintura, così come l'aveva proposta la Commissione, raccoglieva il voto del rappresentante della parte militare e della amministrazione della guerra.

Ma si accenna all'inconveniente di servizio che una stazione di transito può produrre. Ha già risposto a ciò egregiamente il mio amico Lugli. La stazione di Trastevere è così sistemata che si presta a essere una stazione di transito e anche una stazione di testa, secondo le disposizioni e i regolamenti, che saranno deliberati.

Gl'inconvenienti accennati esistenti oggi non sono concludenti; i dati esposti non possono ser-

vire. Prima di tutto avete un cumulo d'interessi attorno a Termini e non li potete spostare di un tratto.

A Trastevere è tutta una rete d'interessi che devono ancora sorgere. Perchè non si sono esplicitati? Perchè ha coinciso l'apertura della stazione di Trastevere, con la crisi edilizia, che ha seminato di edifici incompleti perfino la parte più centrale della città.

I problema, o signori, che dobbiamo risolvere non può ricever lume dai dati, che in questa discussione sono accennati, perchè i dati dell'oggi non possono corrispondere punto ai dati di quel domani. Quindi quando si viene a dire: che l'esperimento fatto a Trastevere ha dimostrato questa o quella cosa, rispondo che l'esperimento finora fatto non ha dimostrato nulla, e non poteva dimostrare nulla anche per la ragione del modo come fu sistemato il servizio.

Del resto quando fosse stabilito un servizio separato a Trastevere e un servizio separato a Termini, considerando le due stazioni come stazioni di testa, scusatemi, ma io posso chiedere come regolerete il servizio fra le due stazioni. Volete separarle affatto? E allora tutta la popolazione, che abita attorno a Termini, come profitterà della linea Maremmana?

Bisogna pensare che tutta la parte dell'Esquilino, tutto il Macao, tutti i quartieri di Porta Pia, tutta la popolazione dei Monti Parioli, non può discendere a Trastevere se deve andare in luoghi vicini od anche a Genova.

Avete dunque una necessità assoluta di collegare Termini con Trastevere.

Se fate partire i treni della Maremmana dalla stazione di Trastevere quali condizioni create? E lo stesso si dica per la popolazione di Trastevere in rapporto alle partenze per Firenze, Sulmona, ecc.

Gli inconvenienti che avete lamentato non potete risolverli che con stazioni collegate e con ordini di servizio.

Ma io prego la Camera di considerare che non è questo il momento di fare tale questione. La sua risoluzione non può venire che dall'esperienza di ogni giorno.

È questa una questione, che si è presentata in tutti i grandi centri ferroviari e sapete come l'hanno risolta? L'hanno risolta con provvedimenti presi via via secondo si è svolto il movimento, modificando gli orari e la composizione dei treni.

Si è accennato alla carrozza chiusa e non chiusa e di comodità dei viaggiatori. Esiste que-

sta questione, non lo nego, ma non la possiamo ora risolvere. È l'esercizio che la risolverà.

Finchè avrete una certa quantità di passeggeri voi li farete partire da Trastevere e congiungerete le carrozze, che di là sono partite col treno partito da Termini; se il movimento si sposterà, allora voi farete l'inverso. Sarà da Termini, che partirà un treno speciale e si congiungerà a Trastevere.

Se c'è materia in cui bisogna procedere col sistema sperimentale, è la materia dell'esercizio ferroviario. Come volete proporre delle risoluzioni *a priori* e per di più in condizioni eccezionali di crisi?

Io mi ricordo quanto in seno della Commissione se ne sia disputato; fu una delle questioni più dibattute; ma fu risolta una simile questione in tutte le altre città del mondo e nulla lascia supporre, che non sarà risolta convenientemente anche a Roma.

Si è fatta un'altra considerazione. Si è osservato che a Milano, con la sua grandiosa stazione di transito si è costituito un vero inconveniente e grave. Come è detto nella relazione della Commissione la civiltà ha eretto delle barriere nuove, delle cinte murate nuove in luogo delle antiche torri merlate.

È vero; è un fatto che la stazione accentra attorno a sè la fabbricazione, e quindi può venire il giorno in cui una stazione di transito basti a cambiare completamente il sistema edilizio. Ma questo argomento l'abbiamo esaminato rapporto a Trastevere.

Il punto in cui si trova la stazione di Trastevere, la condizione di essere situata sotto il Gianicolo permette di prevedere che inconvenienti non nasceranno.

Quando ci si trova di fronte a passaggi a livello, allora non è più possibile fare impunemente una stazione di transito.

Ma quando sono consentiti dalle condizioni altimetriche dei sotto passaggi, la cosa è diversa. Vedete il passaggio di Santa Bibbiana a Termini; non danneggiò punto la stazione. Se ne possono fare altri dei sotto passaggi, che consentono di mettere in perfetta comunicazione la parte della città tagliata dalla ferrovia.

Del resto, credete pure che in nessuna città si è proceduto *a priori*, ma da per tutto si è venuto svolgendo il problema ferroviario a seconda delle necessità nuove; si è proceduto con modificazioni e con successive sistemazioni le quali sono parse più proprie e più convenienti al servizio.

Quindi non è proprio il caso che solleviamo la

grande questione se la stazione di Trastevere debba essere testa di linea o stazione di transito.

La Commissione adunque non ha espresso un giudizio contrario alla stazione di transito per il Trastevere. I giudizi espressi dalla Commissione in rapporto alle stazioni di testa non possono essere calcolati giudizi applicabili nella questione speciale della stazione di Trastevere. Questa è questione a sè stante. Eppoi me lo consenta l'onorevole Ambrosoli, e mi duole di non poter convenire con lui, poichè egli è stato veramente di una cortesia grande verso di me, non posso convenire con lui nel ridurre la questione al solo punto per cui egli dissente dalla maggioranza della Commissione.

Licenziata così la parte che riflette la Commissione, mi consenta la Camera di fare brevi considerazioni d'indole mia personale.

Io credo che convenga non indugiare ulteriormente a risolvere la questione ferroviaria attorno a Roma. E se una critica è da fare al progetto è che non è completo. Lo dico sinceramente, non è completo, perchè non dobbiamo lasciare sospesa la questione del raccordo tra la stazione di Porta Cavalleggeri, tra la stazione dei Prati di Castello, e quella di Serpentara, o per qualunque altro punto della linea di Firenze.

Si osserva che alla risoluzione completa si oppone la questione della spesa. Ora mi permettano di dire che la questione della spesa non c'entra punto. Domando: non abbiamo noi messo già un vincolo sui terreni per la passeggiata archeologica? Ebbene, vorrei invitare proprio il ministro a risolvere la questione, del tracciato tra Porta Cavalleggeri e Serpentara o altro punto della linea Termini-Firenze, o al di qua o al di là del Tevere; e quando avrà risolta la questione potrà tosto il vincolo per assicurare i terreni al tracciato, che avrà prescelto.

Egli così avrà provveduto ad impedire che la fabbricazione si estenda là dove non deve estendersi, e quando un bel giorno dovremo risolvere interamente la questione delle ferrovie attorno a Roma, non ci troveremo col problema pregiudicato, il che ridonderebbe ad un aggravio rilevantissimo per lo Stato.

Il vincolo non porta un onere. Prenda il vincolo, e creda che avrà provveduto efficacemente agli interessi di Roma. Così si è fatto per la passeggiata archeologica.

Ora consenta il ministro che osservi che il disegno di legge, così com'è stato formulato, (e mi riservo di proporre qualche modificazione), non è bene formulato. A me pare che questo disegno

sia fatto sopra una serie di supposizioni. Prima di tutto non capisco perchè non si sia venuti innanzi alla Camera con una convenzione da approvare, come si fece nel 1888, procedimento che, secondo me, sarebbe stato più corretto.

In secondo luogo, non ripeto quello che ha detto l'onorevole Lugli, ma ci sono due o tre punti, che la Commissione dovrà assolutamente chiarire, e sui quali l'onorevole ministro dovrà consentire degli emendamenti, specialmente poi sull'ultimo inciso dell'ultimo articolo laddove si parla del riscatto. Se noi vogliamo il riscatto dobbiamo stabilirne i termini, altrimenti non se ne parli, e i termini li stabilirà il ministro nella concessione che sarà per fare.

Ma è urgente il disegno di legge? È questo il momento opportuno di presentarlo? Questa è la grossa questione. L'onorevole Sonnino ha voluto egregiamente sollevare la questione finanziaria. Giustamente ha detto: voi da un lato ammassate tutto quello che trovate di fondi e ne approfittate per colmare il disavanzo e poi spendete più di otto milioni, senza che una assoluta necessità vi spinga.

Dunque c'è un disavanzo nel vostro programma finanziario, ha egli concluso. Ma davvero le ragioni d'urgenza per questi lavori ci sono? Non si poteva accennarle nel progetto ferroviario, che fu presentato?

A dir vero l'urgenza assoluta del problema, visto in sé, non esiste. Me lo consentano gli egregi colleghi, che hanno sostenuto questo disegno di legge con tanta copia di argomenti, l'urgenza non si può dimostrare. C'è un'urgenza, ma non è tecnica, è un'urgenza che dipende da considerazioni politiche. Credo che le considerazioni politiche, quando si tratta non solo di Roma, ma di tutte le grandi città d'Italia, non si possano impunemente trascurare. Questa specie di urgenza la riconosco e riconosco anche l'urgenza tecnica, che concerne le condizioni del ponte attuale di congiunzione della linea Maremmana con Termini. Quel ponte già in cattive condizioni, ha peggiorato le sue condizioni statiche dopo lo scoppio della polveriera di Monteverde; se perciò è necessaria una soluzione immediata, anche qualche ragione tecnica suffraga il presente disegno di legge.

Mi consenta la Camera un'altra osservazione. L'onorevole relatore non ha bene chiarito la questione, che riguarda il porto a valle del nuovo ponte da costruire.

A Roma non abbiamo transito nella navigazione del Tevere, abbiamo solo arrivi per il

consumo; la navigazione del Tevere non darà mai merci di transito. Dunque è inutile parlare di raccordamento della navigazione del Tevere con la ferrovia; vi è un po' di esportazione di pozzolana ed altro. Ma per questo e altri materiali non è la ferrovia di grande transito, che può esser giovevole, ma ferrovie speciali o una metropolitana.

Quindi quando si pensa di costruire un porto a valle del ponte, facciamo cosa, che, per quanto la città di Roma possa desiderarlo, a mio giudizio, non corrisponde a una vera utilità per Roma stessa.

Riassumendomi osservo in primo luogo che questo disegno di legge non ha un'assoluta urgenza, ma criteri politici possono consigliare la sua adozione. In secondo luogo che il progetto non ha quella completa chiarezza, che sarebbe desiderabile, non s'ispira a quella completezza e armonia di concetti, che il Ministero dovrebbe adottare nelle presenti condizioni finanziarie di Roma.

Credo che dobbiamo risolvere tutti i vari problemi che riguardano la capitale del Regno e a questo fine non mancherà mai il mio voto, ma affermo che in questa Roma del diritto e delle leggi, diritto e leggi che vivificano e vivono ancora pel loro spirito nel mondo civile, si devono compiere opere degne con rispetto delle leggi, con coscienza dei fini alti e nobili da raggiungere, e con coraggio di esporre i problemi, così come sono, nell'interesse delle loro esigenze finanziarie, per chiedere al paese i sacrifici, che sono necessari. E non dubitate, chiedete virilmente che il paese li compia perchè è alto nel paese il sentimento della sua Capitale, non sono estinti gl'ideali a cui l'Italia deve l'essere sua e la sua Capitale. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Il seguito di questa discussione sarà rimandato ad altra seduta.

Voci. A quando?

Presidente. Credo, a lunedì. Poichè domattina sono convocati gli Uffici per la discussione del disegno di legge, dichiarato d'urgenza, relativo al risanamento di Napoli.

Tittoni, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Tittoni, relatore. Pregherei l'onorevole presidente del Consiglio di voler consentire che domattina, invece della riunione degli Uffici, si tenga seduta per esaurire questa discussione.

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Io crederei

più opportuno che domani fossero convocati gli Uffici per esaminare i disegni di legge, che sono nell'ordine del giorno; perchè bisogna pensare che le vacanze sono prossime, e gli Uffici hanno ancora del lavoro da compiere. In tutti i modi la questione dell'ordine del giorno sarà meglio riservarla nella seduta pomeridiana.

Presidente. Ne riparleremo nella seduta pomeridiana.

Il seguito di questa discussione è dunque rimandato ad altra seduta da stabilirsi.

La seduta termina alle 12.20.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1891. — Tip. della Camera dei Deputati.
