

senza per altro essere preparato a rispondere al ministro quello che forse si conveniva nell'interesse delle ferrovie da lui raccomandate e per concludere forse col dichiararsi soddisfatto.

Ritorno pertanto alla mia interpellanza, e mi permetto di replicare alcune parole alle risposte dell'onorevole ministro.

L'onorevole ministro ha cominciato il suo dire dichiarando essere egli avvezzo ad udire da me censure ingiuste e insussistenti.

Ora mi permetta di fargli osservare che egli disse forse un pochino troppo, ed adesso ne esporrò la ragione.

Egli per dimostrare di non aver colpa nei ritardi avvenuti nella costruzione di questa ferrovia disse che egli da soli diciotto mesi si trova al Ministero.

Ebbene, una di queste linee dovea essere ultimata entro diciotto mesi dalla concessione; e anche calcolati questi diciotto mesi dal giorno, in cui il signor ministro assunse il potere, essi sono trascorsi.

E si noti che in questo tronco, cioè quello di Cremona e Brescia, non si comprende il ponte sul Po, nè il ponte sull'Adda, nè il ponte sul Lambro, nè altre importanti opere che potevano ritardare la costruzione.

Dunque mi pare che la mia accusa non è nè ingiusta nè insussistente, perchè i diciotto mesi di tempo li ha avuti per far eseguire dalla compagnia i patti stabiliti nella convenzione; ostacoli non ce ne furono da quella parte; dunque, perchè i lavori non sono ultimati, e perchè sono anzi pochissimo avanzati?

Il signor ministro deve pertanto consentirmi che questa volta insussistente ed ingiusta è l'accusa ch'egli fece a me.

L'onorevole ministro parla delle pratiche iniziate dal suo predecessore l'onorevole Menabrea e da lui attivamente proseguite per ottenere che la compagnia delle ferrovie dell'alta Italia assumesse la concessione di questa ferrovia, e che la compagnia delle meridionali, come è naturale, rinunciassero alla medesima. Sta bene; non c'è a rivolgere rimproveri al Ministero, perchè abbia fatto queste trattative.

Ma l'opportunità di far trattative per quest'oggetto gli davano forse il diritto di far meno esattamente osservare la legge? No certamente. Come non glielo davano nemmeno le difficoltà accampate quanto al tracciato, quanto cioè alla intricata questione sorta tra il genio civile ed il genio militare per la scelta del punto in cui si doveva passar l'Adda presso Pizzighettone.

Anch'io era già informato che questa questione sia sorta, ma non posso ammettere che in 4 anni non si sia potuta risolvere. Che si appagasse, se così piaceva, il genio militare, sta bene; ma che i dissensi avvenuti dovessero far ritardare di quattro anni questa costruzione, mi par troppo.

Il ritardo avvenuto in causa delle autorità militari ci

ha condotti a questo risultato che oggi, che forse potremmo aver bisogno, appunto per esigenza militare, di rapide comunicazioni con quella fortezza, noi siamo privi della decretata ferrovia. Vedete dove ci conduce questo vostro sistema di esitanze! E in vero per ispiegare quanto è avvenuto convien credere che il Ministero non abbia saputo esercitare la sua autorità sopra gli uffizi, da cui dipendeva la risoluzione della questione del passaggio dell'Adda, giacchè a giustificare il ritardo avvenuto non basta il dire che il genio civile e quello militare abbiano impiegato quattro anni a porsi d'accordo. Se il Ministero crede che queste ragioni valgano a giustificarlo, mi sarà lecito allora il domandare: a che abbiamo noi un Ministero? A che giova il ministro, se tutte le autorità fanno quello che vogliono, se egli non esercita su di queste la sua superiorità morale, di cui noi abbiamo diritto che egli si valga quando occorre per l'osservanza delle leggi? Io in verità ebbi tante delusioni riguardo alla costruzione di queste ferrovie, che esito assai a seguire l'esempio dell'onorevole Ricciardi di concludere, accontentandomi di qualche dichiarazione e ringraziando il ministro. Ricordo che molte interpellanze si fecero per questi ritardi, e che le promesse non ci condussero che ai disinganni. Ho qui davanti una dichiarazione dell'onorevole Menabrea, il quale diceva che entro diciotto mesi dal giorno in cui parlava (era il mese di maggio del 1864, e sono quindi passati due anni), entro diciotto mesi tutto sarebbe stato finito; ma la promessa dell'onorevole Menabrea è ben lungi dall'essere stata mantenuta.

Io perciò crederei che sarebbe utile dare un eccitamento al Ministero, a richiamare la compagnia alla stretta osservanza dei termini stabiliti per la costruzione di queste ferrovie. Mi permetterei quindi di proporre alla Camera un ordine del giorno così concepito:

« La Camera invita il Ministero ad esigere dalla compagnia delle ferrovie meridionali la stretta osservanza dei termini stabiliti per la costruzione delle ferrovie Voghera-Pavia e Pavia-Brescia, e passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Monti.

MONTI CORIOLANO. Dacchè si venne a parlare della strada ferrata da Firenze ad Ancona, e della prosecuzione del tratto testè aperto dalla Torricella a Foligno, io mi permetto di prendere atto delle parole del signor ministro, le quali assicurano che questo tronco importante sarà compiuto fra tre o quattro mesi, e particolarmente me ne compiaccio inquantochè alcune informazioni private farebbero credere che i lavori non sono spinti con tutta l'alacrità desiderabile. Conosco la ragione di questo, ed io mi auguro che l'impedimento, certo non privo di motivo, sia fra breve tolto di mezzo per deliberazione della Camera. Godo di sentire che questa strada è proseguita con attività per l'interesse grandissimo che essa può avere, per le grandi comunica-