

A quel punto l'onorevole Morelli Salvatore ha proposto un articolo che tratta dello stesso argomento.

COMIN. Siccome io non ho nessuna idea di proporre un ordine del giorno, ma desidero unicamente di esporre le condizioni di questa strada già incominciata e di pregare il ministro di prendere una risoluzione, credo che la mia mozione possa perfettamente venire in discussione ora. È una proposta come un'altra, come quella della Commissione; ed io credo che posso svolgere la mia come essa svolse la sua, e lo credo tanto più in quanto che non farò perdere alla Camera un gran tempo e non provocherà neppure una risoluzione dalla Camera stessa.

PRESIDENTE. Ma badi, onorevole Comin, la sua proposta può pregiudicare quella dell'onorevole Morelli.

COMIN. L'onorevole Morelli Salvatore mi ha già fatto sapere che si unirebbe alle considerazioni che io svolgerai in questa occasione.

PRESIDENTE. Spieghi il suo concetto.

COMIN. Sarò brevissimo. Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di prestarmi benigna attenzione.

BONGHI, *relatore*. La Commissione persisterebbe nel pregare di rimandare questa proposta dell'onorevole Comin alla fine della discussione del titolo III.

PRESIDENTE. La Commissione insiste perchè sia rinviata. Consulterò la Camera.

COMIN. Se la Commissione ha la smania che non la discutiamo, la discuteremo quando vorranno loro. (*Movimenti*)

PRESIDENTE. Passiamo al titolo III, articolo 21:

« Il Governo del Re è autorizzato:

« I. A stipulare definitivamente col Comitato promotore della ferrovia Mantova-Modena una convenzione per la costruzione ed esercizio della linea medesima in base alla convenzione provvisoria conclusa tra il Governo ed il Comitato suddetto sotto la data 26 ottobre 1868, e colle modificazioni risultanti dalla obbligazione in data 28 maggio 1870, fatta al Governo dal Comitato suddetto (allegati 11 e 12).

« Mediante appositi stanziamenti nel bilancio passivo dello Stato, verrà a suo tempo provvisto pel pagamento delle quote di concorso convenute coll'articolo 18 della convenzione provvisoria suddetta in data 26 ottobre 1868, e modificata nella successiva obbligazione del 28 maggio 1870. »

La parola spetta all'onorevole Busi, che è il primo iscritto su quest'articolo.

CAVRIANI. Domando la parola per una mozione d'ordine.

BUSI. Innanzi tutto sento il debito di premettere una dichiarazione. Sarò breve, non abuserò della indulgenza della Camera.

Uno degli argomenti con cui si pretende di dimostrare e di sostenere l'utilità della proposta ferrovia Mantova-Modena si è quello dell'importanza strategica o militare, che codesta linea presenta. A dir vero,

io farei prova di soverchio ardimento qualora mi avventurassi a discutere intorno a materia nella quale mi confesso e sono incompetente. Pur tuttavia, studiando i documenti che sono allegati alla relazione speciale della Commissione, ho trovato ragione per dubitare assai di questo primo pregio che raccomanderebbe la ferrovia Mantova-Modena, cioè la sua importanza strategica, o militare. Infatti esiste fra i documenti una lettera del ministro della guerra in data del 6 giugno 1870, in cui si riferisce quale fu il giudizio che portò la Commissione permanente per la difesa dello Stato intorno a questo progetto di ferrovia. Non sia grave alla Camera che io legga queste poche parole della relazione ministeriale:

« La prelodata Commissione permanente, nella relazione a corredo di quel suo piano generale di difesa, dichiarava, riguardo alle nuove comunicazioni da intraprendersi per agevolare il sistema difensivo dell'Italia, come si senta fin d'ora la necessità che siano attivate alcune nuove ferrovie, e proponeva per tale oggetto: 1° una linea di collocamento tra le ferrovie longitudinali dell'Alta Italia, la quale passi per Mantova e Borgoforte e discenda con un solo ramo a Reggio, o con due a Parma ed a Modena. »

Or dunque, nel concetto della Commissione permanente per la difesa dello Stato, è necessaria una linea la quale congiunga Mantova per Borgoforte alla linea longitudinale italiana; ma è parimente necessario che questo punto di congiungimento sia in Reggio con l'unico ramo da Mantova, per Borgoforte, a Reggio. Oppure, se si vuole prescegliere un'altra ferrovia per Mantova, Borgoforte e Modena, per rendere completo il sistema difensivo dello Stato, giusta il parere della Commissione, è indispensabile che a questo primo ramo un altro ne risponda, il quale, partendo da Mantova per Borgoforte, metta capo a Parma.

Invece, nel progetto che ora si sottopone alla nostra approvazione, noi troviamo solamente uno di questi due rami, cioè il ramo da Mantova per Borgoforte a Modena. Ed io dico che in tal caso il sistema difensivo dello Stato riesce monco, addiviene incompleto. Io mi permetterò di chiedere: quando è che lo completerete colla costruzione del ramo corrispondente Mantova, Borgoforte e Parma? Perchè non avete prescelta l'unica linea diretta di congiungimento, vale a dire la linea Mantova-Borgoforte-Reggio? Perchè avete tenuta in niun conto la concessione già fatta alla provincia di Reggio, ed approvata con regio decreto 10 maggio 1867, per la costruzione della linea da Reggio a Guastalla, la qual linea potrebbesi per Borgoforte congiungere a Mantova?

Io ho posto innanzi questa difficoltà, perchè a me pare che appunto quel documento, con cui la Commissione avisò di sostenere e di dimostrare che la progettata ferrovia Mantova-Modena mirabilmente risponde al sistema difensivo dello Stato, riesce invece