

su questa nuova linea la principal massa dei viaggiatori e delle merci, togliendola alle due linee garantite. Quindi il Governo doveva curare che mentre otteneva il fine, non sacrificasse possibilmente i propri interessi finanziari.

Colla linea di Modena certamente in gran parte si raggiungerà questo scopo.

Osserverò un'altra cosa relativamente alle considerazioni che si deducono dal costruire un ponte piuttosto a Borgoforte che in un'altra località del Po.

Non vorrei dare ora un'importanza eccessiva alle considerazioni militari, nè sarei competente a farlo; ma devo ricordare che abbiamo negli atti le risposte degli uffici e delle persone competenti, e ad esse mi riporto interamente.

Da queste risposte risulta che un ponte a Borgoforte è utile non solo, ma necessario. È necessario per servizi militari e sotto il punto di vista strategico. Ma su questo argomento, sebbene di principalissima importanza, permetta la Camera che io sorvoli, riferendomi, come ho detto, agli atti che furono sottoposti all'esame della Camera.

Col ponte a Borgoforte otteniamo uno scopo economico, ed a questo io mi riferisco principalmente.

Con questo ponte sono rese più facili le comunicazioni colla linea Spezia-Parma, che è per tutti noi importante. Col ponte a Borgoforte veniamo a rendere servizio contemporaneamente a due ferrovie di grandissima importanza. Di più, andando a Mantova, veniamo ad infondere vita alla linea di Mantova, la quale è una linea morta.

Inoltre prepariamo la costruzione del tronco che deve congiungere Cremona a Mantova, tronco che è reclamato ed urgente.

A queste considerazioni d'ordine generale, altro non aggiungerò, perchè mi pare che intorno a quest'argomento la Camera dovrebbe essere abbastanza illuminata. La Camera vede il perchè i miei predecessori hanno creduto opportuno di proporre la concessione di questa linea.

Fra varie linee contendenti hanno creduto il peggiore dei consigli, quello di non sciogliere la questione. Credo che abbiano fatto bene, perchè il meglio è nemico del bene, e spesso nulla si fa per desiderio dell'ottimo. Anche oggi che cosa ci vengono a dire? Che cosa ci vengono a chiedere? Una domanda di proroga.

Sono appunto queste domande di proroghe che ci hanno fatto deviare finora da quello scopo pratico che dovrebbe essere il solo, di costruire cioè quella linea che accorci la ferrovia al Brennero, che renda fruttifere quelle che già abbiamo costrutte, e che sottragga il meno possibile le rendite ai tronchi già garantiti dallo Stato.

Se dunque la Camera vuol fare qualche cosa di concreto, io la prego ad appoggiare il progetto presentato

dal Ministero, e che ha il voto favorevole di tutta la Commissione.

**PRESIDENTE.** Mi pare che ora si potrebbe venire alla votazione; prima però debbo avvertire che l'onorevole Cavriani ha da più giorni espresso il desiderio di muovere al signor ministro per i lavori pubblici una interrogazione che ha tratto a questa questione. Mi sembra dunque che egli potrebbe fare la sua interrogazione, indi si passerebbe alla votazione giacchè la questione è abbastanza dilucidata.

**CAVRIANI.** L'articolo 245 della legge sulle opere pubbliche prescrive al Ministero dei lavori pubblici, di subordinare al preventivo esame e parere del Consiglio di Stato, per la parte giuridica ed amministrativa, le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica. Questa saggia e prudente disposizione di legge è diretta a tutelare gli interessi delle provincie e dei comuni firmatari di azioni od obbligazioni ferroviarie.

Io devo quindi rivolgere al signor ministro dei lavori pubblici una semplice interrogazione, che è la seguente: ha il Ministero subordinato al preventivo esame e parere del Consiglio di Stato la domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Mantova-Modena?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi faccio un dovere di rispondere subito al gentile invito fattomi dall'onorevole deputato Cavriani.

Non mi consta che il progetto della linea di cui si tratta sia stato mandato al Consiglio di Stato per averne il parere; quasi quasi direi di no, ma non voglio asserire una assoluta negativa, perchè non essendo stato avvertito che mi si voleva rivolgere questa domanda, non ho potuto farne la verifica; però ritengo che, se questo progetto fosse stato mandato al Consiglio di Stato, io ne avrei ritenuta nella memoria la deliberazione. Soggiungo poi all'onorevole deputato che non occorre per nulla di mandarlo al Consiglio di Stato.

Quando si tratta di un progetto che viene innanzi alla Camera, è la Camera che deve decidere; il Consiglio di Stato deve consigliare il Ministero e non la Camera. Quando si tratta di concessioni alle quali il Ministero è facoltato dal Parlamento, allora, prima di stipulare la concessione, deve sentire il Consiglio di Stato; ma, quando il progetto di concessione viene presentato alla Camera, io crederei che non sarebbe assolutamente indispensabile che sia consultato il Consiglio di Stato.

Inoltre tutti gli antecedenti stanno contro una tale pratica, cioè di sentire il Consiglio di Stato; nè si ha abitudine di sentirlo per simili concessioni. Ma osservo poi nel caso speciale, a tranquillità dell'onorevole deputato, che fu consultato il Consiglio delle strade ferrate, il quale in questa materia è veramente il Consiglio che ha una competenza speciale e che esamina i