

nulla; il tempo perso non si riguadagna. Non ne parlo, anche perchè l'onorevole mio amico personale Righi, l'altro giorno, vi ha fatto allusione, ed ha creduto, al pari di me, di passar oltre, reputando non esservi più rimedio possibile al male passato in cancrena.

Ma c'è un manufatto, che devesi ancora eseguire, e che può, quando lo si costruisca piuttosto in un modo che in un altro, recare dei gravissimi danni; intendo parlare del ponte in ferro sul Po rimpetto a Borgoforte.

Io ho nelle mani una protesta del Consiglio comunale di Borgoforte, mandata il 23 novembre al prefetto di Mantova, con preghiera di inoltrarla al Ministero. In questa protesta si accenna ad un fatto, che pare quasi incredibile.

Premetto che fra Borgoforte e Motteggiana il letto del Po è anzichè ristretto, è più angusto che non sia inferiormente, ai Salicetti, allo sbocco del Mincio, e più angusto che non sia superiormente. Or bene, per economizzare (non trovo altra ragione che mi spieghi questo fatto strano), per economizzare nella spesa della costruzione del ponte in discorso, si progettò un terrapieno, il quale si protenderebbe per 280 metri dall'argine fino al margine del fiume, e la testa del ponte vi si impianterebbe all'estremità; il terrapieno, come dissi, verrebbe costruito in senso perpendicolare alla corrente del fiume e con una altezza superiore di 1 80 a quella dell'argine maestro. La conseguenza immediata di tale opera sarebbe questa, che fra Motteggiana e Borgoforte il letto del fiume Po verrebbe ristretto di 280 metri, circa della metà.

Quali ne saranno le ulteriori conseguenze? Due e gravissime. L'economia, che il Governo crede di fare, non la raggiungerà, e la vedrà convertirsi invece in un'enorme spesa per riattamento di argini e per difese straordinarie (non sempre efficaci) appena aumenti il livello delle acque del Po; la seconda è questa: che il ponte stesso, una volta la strada in esercizio, correrà pericolo di rimanere isolato, specialmente in primavera ed in autunno, e fors'anche travolto, poichè la corrente porterà via, in parte almeno, questa diga di terra che incontrerà dinanzi a sè, e l'interruzione del servizio ferroviario su quella linea ne sarà la necessaria, ma non la più temibile conseguenza.

Se il progetto del ponte non fosse già stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, io mi sarei limitato, in brevi parole, a pregare il ministro di prendere in considerazione questo solennissimo sconcio; ma dalla relazione che veggo pubblicata, come trentesimo allegato al bilancio dei lavori pubblici, apprendo che questo progetto, il quale realizza una economia di circa 500,000 lire, questo stesso progetto ebbe l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, cosa che invero mi sorprende e che non so anzi capire.

Siccome però io non ammetto la infallibilità di nessuno, nè di individui, nè di corpi morali, e siccome la

protesta di Borgoforte dovrebbe essere già da tempo nelle mani del signor ministro, così, dato che il progetto approvato non risponda, come io credo, allo scopo pel quale venne redatto, e non tenga conto delle difficoltà locali, ha egli, il signor ministro, modo di riparare? Se egli mi dichiara che è disposto a pigliare di nuovo in esame il progetto, ed a farlo di nuovo studiare sotto il punto di vista dei pericoli che correrebbero le opere idrauliche, io non ho nulla ad aggiungere; ma quando egli non sia disposto a ripetere gli studi, e quando le spiegazioni che mi verranno date dal relatore o dal signor ministro non mi soddisfacciano, io presenterò un ordine del giorno alla Camera.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Al momento io non potrei dare nessuna risposta all'onorevole Ghinosi, perchè non ho presente e il ponte e gli argini, nè insomma so di quali inconvenienti egli possa parlare. Ad ogni modo se vi è un reclamo del comune di Borgoforte, lo farò esaminare dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e se veramente vi saranno quegli inconvenienti che l'onorevole Ghinosi indica, indubbiamente il Consiglio superiore proporrà ed il Ministero adotterà quei provvedimenti che valgano ad eliminarli.

GHINOSI. Prendo atto della promessa fattami dall'onorevole ministro di prendere in serio esame il reclamo dell'autorità comunale di Borgoforte; soltanto lo prego a volere sollecitare gli studi, affinchè non si abbiano a frapporre ulteriori ritardi all'apertura dell'importantissima linea ferroviaria Modena-Mantova.

PRESIDENTE. Capitolo 183. Concorso del Governo nella spesa di costruzione del ponte sul Po della ferrovia Modena-Mantova per Borgoforte (Legge 1° dicembre 1870, n° 6094), lire 650,000.

Capitolo 184. Acquisto dalla società delle ferrovie romane della linea da Firenze a Massa per Pistoia (Settima ed ottava rata del prezzo d'acquisto), lire 9,000,000.

Capitolo 185. Concorso del Governo nella spesa per la ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche (1° rata), lire 4,000,000.

Capitolo 186. Concorso del Governo nelle spese per la costruzione della ferrovia Monza-Calolzio. Sussidio alla società Briantea, concessionaria di detta ferrovia (Legge 19 maggio 1872, n° 824), lire 400,000.

Capitolo 187. Continuazione dei lavori di costruzione della ferrovia da San Severino ad Avellino, lire 800,000.

Capitolo 188. Eseguitamento di lavori ferroviari nelle provincie venete.

Ha la parola l'onorevole Mandruzzato.

MANDRUZZATO. La povera cifra che figura in questo capitolo per eseguitamento di lavori ferroviari nelle provincie venete, parrebbe una derisione, se non fosse a tutti noto che essa non è altro che una rancida rimanenza passiva, trasportata parecchie volte dall'uno all'altro esercizio.