

ciò sarebbe stata aperta entro il 1885. Ma vi è anche un'altra osservazione da fare.

Nella legge 5 luglio del 1882, sulla ripartizione dei fondi per le strade di 2ª e 3ª categoria, è anche detto che gl'interessi, che il Governo si obbliga di pagare agli accollatari, quando questi sono costretti ad anticipare i fondi necessari, fanno parte integrante del prezzo di costruzione. Dal che deriva che il contributo obbligatorio, dovendo commisurarsi sull'intero prezzo, che riceve per questo un aumento, anche la provincia viene a pagare di più. Poniamo, per esempio, che il Governo per codesto tratto di strada, e per la costruzione del ponte, venga a pagare 100,000 lire d'interessi; è certo che la provincia di queste 100,000 lire dovrebbe pagarne 20,000 oltre ai due decimi su questa somma, da essa votati per essere preferita nella costruzione.

Ora io domando: tutto ciò è ragionevole? è giusto? È giusto che la provincia paghi codeste 20,000 lire, oltre i due decimi d'aumento su detta somma, quando essa per legge avrebbe dovuto trovare nel bilancio dello Stato somme più che sufficienti per l'esecuzione di codesti lavori?

Io affermo risolutamente che se questa, che è una vera e propria questione giuridica, si portasse davanti ai tribunali, il Governo non potrebbe non rimanere soccombente; sostiene, cioè, che se dopo il collaudo, il Governo si facesse a chiedere ad una provincia il suo contributo sulla somma che esso avesse sborsata per interessi, delle anticipazioni fatte dall'accollatario, dove per caso la provincia potesse provare che per una legge speciale avrebbe avuto diritto di pretendere dal Governo che fossero stanziati in bilancio i fondi richiesti, essa dovrebbe essere esonerata dal pagamento di quel contributo.

Io potrei, volendo, dilungarmi su moltissimi altri particolari, relativamente a questa materia; ma ne farò grazia alla Camera. Ristringo dunque il mio dire domandando al Governo e all'onorevole ministro: Cede egli di poter mantenere la promessa fatta, che la linea Lucca-Viareggio sarà aperta all'esercizio dentro l'anno 1885?

Seconda domanda: Promette egli di far reintegrare in bilancio, le somme che si sarebbero dovute stanziare nei bilanci 1883, primo semestre 1884 e 1884-85?

Terza domanda: Promette, per conseguenza, almeno fino a tanto che vi sono somme disponibili, di non valersi della facoltà concessa dall'articolo 8 della legge 5 luglio 1882; sia per evitare il pericolo che le aste rimangano deserte una se-

conda volta; sia per risparmiare alla provincia un aggravio maggiore?

Queste sono le domande che io rivolgo all'onorevole ministro, e mi riservo di chiedere ancora la facoltà di parlare, secondo le risposte ch'egli sarà per darmi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadenazzi.

Cadenazzi. Dopo quanto disse ieri l'onorevole Finzi sull'importanza della linea Legnago-Mantova, e sulla urgente necessità di affrettarne la costruzione, io mi terrei assai volentieri esonerato dal ritornare sullo stesso argomento. L'importanza di quella linea, da qualunque lato si consideri, sia come complemento delle tante altre che le fanno corona, sia come un interesse speciale della provincia di Mantova, e sia, e questo è il più, come potente ausiliario del famoso quadrilatero militare, non vi ha alcuno che possa metterla in dubbio.

Basterebbe ricordare, ciò che fu già detto in quest'Aula, che le quattro maggiori nostre fortezze militari: Mantova, Peschiera, Verona e Legnago presentano ancora la mostruosità di essere collegate per tre lati da ferrovie, mentre l'altro lato ne è scoperto, e dovrebbe essere coperto dalla importantissima linea da me caldeggiata.

Ma qui, dove sull'argomento fecero sentire la loro autorevole voce uomini certo più competenti di me, non sarò io certo quegli che avrà la pretesa di dire cose nuove per dimostrare la grande verità, che questa linea, più che un grande interesse nazionale, deve essere riguardata come un alto dovere nazionale.

Approfitto invece della facoltà di parlare concedutami, perchè credo, o meglio spero, che l'onorevole Finzi abbia esagerato i timori sull'avvenire di questa linea ferroviaria, e rimproverando quasi al Governo la lentezza colla quale ne procede la costruzione, e la iscrizione in bilancio della mechina somma di lire 150,000 per i lavori accorrenti alla esecuzione della linea stessa, sia caduto in un equivoco, che non dubita l'onorevole ministro vorrà affrettarsi a dissipare.

Anch'io, esaminando lo specchio dei riparti della somma stanziata in questo capitolo 120, ho provato un senso di sconforto scorgendo che per i lavori di costruzione della linea Mantova-Legnago, che dovrebbero essere eseguiti durante l'esercizio 1884-85, sonosi iscritte soltanto lire 100,000, le quali, unite alle altre costituenti il contributo della provincia di Mantova, danno la somma, pur sempre misera, di lire 127,500. Ed invero una siffatta appostazione, messa lì, senza