

sto porto è opera dell'egregio ingegnere Tossy. I lavori procedono con alacrità; una macchina a vapore, fatta venire espressamente da Marsiglia, lavora da qualche mese all'escavazione delle arene. I felici risultati dei lavori già fatti sono garanzia della buona riuscita di quelli che restano a fare. So che la costruzione di un porto è un'opera di gran mole, ma la città di Porto Maurizio ha mostrato di essere capace di ogni generoso sacrificio, quando si tratta del suo bene e di quello dello Stato. Essa ha già speso lire 800,000 circa intorno al suo porto in questi ultimi tempi, e non tirerà i cordoni della sua borsa finchè non sia ultimato; ciò che succederà fra non molto; ed ho speranza che riuscirà tale da far cambiare in elogi le critiche non meritate, ma che certo, in tutta buona fede, gli ha fatto oggi l'onorevole Bixio.

PRESIDENTE. Allora bisogna rientrare nella discussione.

Voci. Non si può!

PRESIDENTE. Essendo stata dimandata e appoggiata la chiusura, il debito del presidente è di metterla ai voti.

Domando se intenda la Camera di chiuder la discussione.

(La discussione è chiusa.)

Sono al banco della Presidenza i due ordini del giorno, dei quali già si è dato lettura ieri; uno del deputato Pescetto, l'altro del deputato Ara. Ora ne sopravviene un terzo del deputato Borsarelli, così concepito:

« Ritenute le dichiarazioni e le riserve del Ministero, la Camera passa all'ordine del giorno. »

Questo essendo il più largo, lo metterò per il primo ai voti.

PESCETTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PESCETTO. Anzichè accettare l'ordine del giorno del deputato Borsarelli, propongo io stesso l'ordine del giorno puro e semplice; così almeno lo scopo che avevano le mie interpellanze resterà meno pregiudicato.

So che esiste l'articolo 5° della legge 13 ottobre 1857, il quale prescriveva al Governo di presentare nella Legislatura successiva un progetto di legge portante concessione della ferrovia, della quale abbiamo discusso; il quale articolo di legge, a mio avviso, ha certo molto maggiore importanza, ha un effetto attuale e pratico, superiore a quello dell'ordine del giorno Borsarelli. Quindi, poichè mi sembra che il signor presidente del Consiglio sia anche disposto ad accettarlo, io propongo alla Camera l'ordine del giorno puro e semplice.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno puro e semplice avendo la precedenza, lo metto ai voti.

(È approvato.)

L'ordine del giorno reca l'interpellanza del deputato San Severino al ministro dei lavori pubblici.

Il deputato San Severino ha facoltà di parlare.

SAN SEVERINO. Nel fare questa interpellanza, debbo permettere che, se prendo le mosse da una questione che riguarda una città di provincia, dopo le dichiarazioni del signor presidente del Consiglio mi sarei taciuto, se questa questione non fosse di un interesse più generale.

La città di Crema, assai decaduta dalla sua antica floridezza, cominciò a rialzarsi, dallo stato di prostrazione in cui si trovava, sotto la bandiera nazionale e le libere istituzioni. Ma molta fiducia riponeva Crema, per rialzarsi dall'abbattimento in cui si trovava, nella ferrovia fra Treviglio, Crema e Cremona, la quale dovrebbe essere compiuta col 1° novembre 1862, secondo la convenzione ch'ebbe luogo fra il Ministero e la società delle strade ferrate lombardo-venete, la qual convenzione, avendo ottenuto la sanzione dei poteri dello Stato, acquistò forza di legge.

Mi sembra che non possano veramente spandersi le ric-

chezze intellettuali e materiali se non per mezzo delle strade ferrate; perciò non parrà strano se Crema desidera ardentemente di unirsi alle grandi arterie della civiltà.

Nel caso speciale poi la strada ferrata in discorso presenta per Crema i massimi vantaggi.

Questa strada si volge da un lato a Soresina, ricco mercato di cereali, ed a Cremona, capoluogo della provincia; dall'altro per Treviglio a Milano, centro del sapere in Lombardia ed a Bergamo, e centro dei traffici, i quali potranno prendere molto maggior sviluppo quando sia compiuto il tronco di strada ferrata da Bergamo a Lecco. Anzi quest'ultimo tronco dovrebbe essere condotto a compimento prima di quello di cui io parlo, cioè in luglio dell'anno venturo.

Ma dico il vero che mi trovo impacciato in questa cerchia d'interessi municipali.

La strada in discorso è del massimo interesse. Le ricche pianure del Lodigiano, del Cremonese, del Basso Bresciano provvedono di grani la parte montuosa della Lombardia, come i paesi circostanti al lago d'Iseo, le valli di Bergamo, il Comasco, la Brianza e persino la Valtellina. Chi volge uno sguardo alla carta della Lombardia, vede che la linea in discorso è forse la più razionale per congiungere le parti montuose colle pianure.

Di più, questa strada, prolungandosi secondo il progetto stesso da Cremona a Casalmaggiore ed a Parma, si congiungerebbe così alla linea dell'Italia centrale, dove potrebbe ancora congiungersi da Crema per Pizzighettone, per modo che le parti montuose della Lombardia, e particolarmente il Bergamasco, ricco di produzioni minerali e di manifatture, potrebbe avere un largo spaccio nell'Italia meridionale.

Dico il vero che, quando io chiesi di fare la presente interpellanza, quasi esitavo, e non mi decisi se non per condiscendenza verso i miei elettori e verso il mio paese. Però, dopo le dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici, il 20 corrente nel Senato, vedo pur troppo che si pone in dubbio la costruzione di questa strada già decretata.

Io, per il momento, non voglio estendermi maggiormente; chiedo soltanto spiegazioni in proposito al ministro dei lavori pubblici, il quale, spero, vorrà mantenere la promessa della legge dell'8 luglio 1860.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Io non risponderò che poche parole all'onorevole deputato Sanseverino.

Qui c'è una legge del Parlamento, votata e sancita da tutti i tre poteri dello Stato; il Ministero non ha che un solo dovere, io l'ho già dichiarato al Senato, quello di far eseguire la legge; in conseguenza il Ministero dei lavori pubblici ha agito energicamente presso la società delle strade ferrate lombarde perchè gli rimettesse i progetti per le ferrovie da Treviglio a Cremona per Crema, e da Bergamo a Lecco; questi progetti sono stati rimessi, ed in questo momento si trovano presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici per il loro esame.

Ripeto quindi ciò che ho detto al Senato, che i termini assegnati alla società per il compimento di queste opere sono sufficientissimi perchè la società possa adempiere ai suoi impegni, purchè nel corso della campagna attuale abbia messo mano alla fondazione delle opere d'arte sui fiumi che non sono di grande importanza, essendovene uno sul Serio per la linea da Treviglio a Cremona, ed un altro, non mi rammento più su qual fiume, per la linea da Bergamo a Lecco. Sarà cura del Ministero di sorvegliare a che la società faccia quello che è necessario per mantenere i suoi impegni, e non mi pare ci siano ostacoli tali in quella costruzione da far ritenere difficile l'esecuzione della legge.