

Questo stato di cose, per altro, mentre prelude al Ministero la via a fare altrimenti di quello che la legge ha disposto, non lo impedisce di dar ascolto a quelle proposizioni di miglioramento di una rete ferroviaria che per avventura gli vengano fatte, e credo che il Ministero mancherebbe ai suoi doveri se, quando gli vengono presentati dei miglioramenti alle reti già deliberate in Parlamento, chiudesse gli orecchi, e dicesse: il Parlamento ha votato, dunque non posso neppure esaminarle.

Lo stato delle cose è precisamente questo. Non è stato presentato neppure alcun progetto; solo si è parlato di qualche modificazione alla rete lombarda.

Io credetti manifestare schiettamente quanto sento, perchè credo che la discussione sopra tutto quello che interessa il pubblico servizio non possa altro che recare giovamento ed illuminare particolarmente il Ministero e la Camera nelle deliberazioni che fossero per avventura chiamati a prendere.

Ma presentemente non v'è nessunissima proposizione formale a questo riguardo. Io penso che una discussione su ciò sarebbe inutile, giacchè non potrebbe vincolare il Ministero a fare, nella sfera delle sue attribuzioni, quegli esami che credesse utili, e molto meno vincolerebbe la deliberazione del Parlamento, quando, per avventura, un progetto di legge fosse dal Ministero riputato opportuno. Pertanto, quando la legge non sia modificata, il Ministero adopererà tutti gli sforzi dei quali è capace, perchè sia puntualmente eseguita, essendo indubitato quello che pur diceva il deputato San Severino, che le provincie di Crema e Cremona, e tutta quella parte della Lombardia, si trovano in condizioni peggiori di quasi tutte le altre provincie italiane relativamente a strade ferrate.

Io credo che queste mie dichiarazioni, siccome varranno a tranquillizzare l'onorevole interpellante, così potranno prevenire una discussione, la quale, ripeto, oggi sarebbe completamente prematura.

SAN SEVERINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Cadolini.

SAN SEVERINO. È solo per ringraziare l'onorevole signor ministro di ciò che mi ha detto.

PRESIDENTE Il deputato Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Era mio desiderio, fino dalle prime tornate del Parlamento, di rivolgere alcune interpellanze al ministro dei lavori pubblici intorno al soggetto di cui si tratta. Ma per risparmiare alla Camera di preoccuparsi di questioni d'interesse locale, mentre ha davanti importanti questioni d'interesse generale, e di supremo interesse nazionale, me ne astenni interamente.

Ora però che la discussione è stata iniziata, e che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dato anzi nuovo argomento a promuoverla colle parole pronunziate in Senato, è mio debito presentare alla Camera alcune considerazioni, affinché prenda una deliberazione in proposito, di conformità a quelle prese dalla Camera stessa nell'anno precedente.

Premetto anzitutto che fo omaggio altamente al nobile intendimento col quale l'onorevole ministro pei lavori pubblici pensa di promuovere la rapida costruzione di ferrovie in tutto lo Stato, specialmente ricordando che si propone di condurci con ferrovie fino a Napoli entro soli diciotto mesi.

Ma, per quanto riguarda la linea in discussione, non posso a meno di fare alcune osservazioni.

Nella condizione attuale delle ferrovie lombarde, il bisogno sentito dalla provincia di Cremona più ardentemente è quello di avere una ferrovia, qualunque essa sia e comunque diretta, purchè sia nel più breve termine possibile costruita; finora in questa provincia non vi ha un chilometro di ferrovia;

importa quindi, sia in una direzione, sia in un'altra, che una ferrovia sia fatta.

Ora una ferrovia è già contrattata, è già convenuta colla società concessionaria delle ferrovie lombarde, ed ha avuto la sanzione della Camera. Se pertanto importa soprattutto che la provincia di Cremona abbia, in genere, una strada ferrata, importa di attuare quella che è già decretata. Io dico che qualunque proposta, la quale tenda a far deviare dall'intendimento di soddisfare a questo bisogno della detta provincia, si debba assolutamente respingere.

Quanto poi alla proposta cui accennava l'onorevole ministro, cioè di sostituire alla linea tra Cremona e Treviglio due altre linee, cioè fra Crema e Lodi, e fra Cremona e Codogno in congiunzione a Lodi e Codogno colla linea fra Milano e Piacenza, io debbo far osservare, in primo luogo, che la somma di queste due linee è molto minore della lunghezza dell'intera linea già contrattata. Dunque, sotto questo riguardo, sarebbe accordare alla società un vantaggio a cui non ha diritto; in secondo luogo osservo che questi due tronchi sarebbero utili per le città di Crema e Cremona, e nulla per la provincia.

Crema si trova già al confine della provincia; dopo pochi chilometri, la linea fra Crema e Lodi sarebbe già nella provincia di Milano; la linea da Cremona a Codogno poi percorrerebbe soli 18 o 19 chilometri entro i limiti della provincia e sopra una direzione assai prossima al Po, per cui specialmente verso il sud avrebbe una ristrettissima zona della provincia che ne sentirebbe vantaggio. Oltre a ciò, non toccando alcuno dei principali centri di commercio, non sarebbe che di una tenue utilità all'industria agricola della provincia. La provincia ha una sfera molto stretta dalla parte del sud, e poi non tocca alcun centro di commercio.

Emerge da ciò che la provincia non ricaverrebbe dalle due linee in discorso notevoli vantaggi, mentre la linea che da Cremona dovrebbe, secondo il contratto, andare a Treviglio, toccando moltissimi centri di commercio, come Casalbuttano, Soresina, ecc., e ponendoli in comunicazione colla parte settentrionale della Lombardia, oltre a soddisfare in qualche modo ai bisogni delle città di Crema e Cremona, soddisfa anche a quelli d'una gran parte della provincia, perchè per tutta la sua notevole lunghezza passerebbe nel cuore e nella parte più ubertosa di essa; nè voglio tacere poi che l'interesse della provincia rientra in quello delle stesse città.

In presenza a queste considerazioni cadono, mi sembra, quelle concernenti l'abbreviamento delle distanze fra Cremona e Crema con Milano, offerto colla sostituzione delle due nuove linee proposte.

Quindi, anche sotto questo riguardo, insisto perchè sieno mantenute interamente le condizioni convenute colla società.

Ben so che l'onorevole ministro sarebbe nell'intendimento che, anche dopo fatta la sostituzione delle due linee alla sola di Treviglio, si dovesse esigere che esse fossero ultimate entro l'ottobre.

Io intanto osservo che la sola discussione, qualora si ammettesse di questionare sulla sostituzione, richiederebbe un tempo tale da far perdere la campagna di quest'anno.

Allora, come sarebbe possibile ultimare quelle due ferrovie entro l'ottobre 1862, mentre si dovrebbero fare due importanti ponti sull'Adda?

Dobbiamo osservare che la linea da Treviglio è stata studiata fin da principio sopra una direzione tale che facesse risparmiare un nuovo ponte sull'Adda.

Infatti quella linea, andando a congiungersi a Treviglio colla centrale lombardo-veneta, evita un ponte sull'Adda,