

dere prima la discussione generale, dopo di che io darei loro la parola nella discussione del 1° articolo che si riferisce a questo tracciato medesimo.

(I deputati Cadolini e Robecchi fanno segni d'assentimento.)

Se non v'è altri che domandi la parola sulla discussione generale, questa si riterrà chiusa, e si procederà alla lettura del primo articolo.

« Art. 1. Il Governo è autorizzato a concedere una strada ferrata da Brescia a Pavia per Pizzighettone, con facoltà di fare argomento di concessioni distinte le sezioni dirette rispettivamente dallo incontro della linea Lodi-Piacenza a Brescia ed a Pavia.

« La linea di strada ferrata da Brescia a Pizzighettone dovrà avvicinarsi a Cremona, e il punto d'intersezione di questa linea con quella di Treviglio a Cremona dovrà essere in ogni caso inferiore a quello segnato da una retta condotta da Brescia a Pizzighettone. »

La parola è al deputato Cadolini.

CADOLINI. Fu sempre vivo desiderio delle provincie lombarde, e lo è anche oggidì, di veder compiuta l'importante rete delle loro strade ferrate, per ottenere in tal guisa che siano tutelati gl'interessi loro, e che questi interessi sieno finalmente redenti dalle luttuose condizioni in cui si trovarono fin qui. Quindi io non farò che aggiungere parole di plauso alla proposta di nuove linee che venisse fatta alla Camera, purchè però colle nuove linee si faccia opera riparatrice, purchè colle nuove linee si vada in tutto od in parte attuando la rete principale, che cause di utilità generale e considerazioni peculiari di interesse pubblico ponno mostrare necessaria, sia rispetto alla parte superiore dell'Italia, sia rispetto a quel piano generale di ferrovie italiane che può essere dettato dalle considerazioni più ampie e più estese.

Nessuno pertanto potrebbe mettere in contestazione che nell'interesse italiano in generale e nell'interesse dell'alta Italia in particolare (e ritengo che, quando un sistema di ferrovie risponde agl'interessi dell'alta Italia, risponde evidentemente anche agl'interessi di tutta la nazione), nessuno, dico, potrebbe mettere in contestazione che nella rete lombarda devono essere considerate come importanti due linee, quella che percorre la parte superiore della Lombardia lungo il piede delle Alpi, e quella che deve percorrere la sinistra del Po.

Ora, stabilito che ci debbano essere queste due linee principali, ne viene come conseguenza naturale ed inevitabile che ci debbano poi essere delle linee trasversali, le quali, disposte nelle località più convenienti, pongano in comunicazione l'una coll'altra queste due linee.

Ciò premesso, qualunque linea, la quale vada a pregiudicare in qualche guisa l'esecuzione delle grandi linee ora enumerate, sarebbe di nocumento non lieve al commercio ed all'industria nazionale.

Io pertanto trovando che la linea proposta dal Ministero, la quale ammette che si debba direttamente congiungere Pavia con Pizzighettone, quindi Pizzighettone direttamente con Brescia, trovando che questa linea si scosta dal piano generale di sistemazione delle ferrovie lombardo-venete, crederei di proporre un emendamento col quale si prescriverebbe che la linea da Pavia a Pizzighettone sia prolungata sino a Cremona, e quindi da Cremona sia condotta sino a Brescia, perchè in tal guisa il tronco tra Pavia e Cremona altro non sarebbe che una parte della gran linea che deve percorrere la sinistra del Po: la linea tra Cremona e Brescia altro non sarebbe che una delle importanti congiungenti fra

le due linee lombardo-venete, una alta e l'altra bassa. Sarebbe anzi la più importante delle congiungenti, siccome quella che essendo perpendicolare alle linee principali soddisferebbe alle condizioni di brevità, mentre, d'altro canto, unirebbe due importantissime città.

Ora io dico che, quando non si subordini la sistemazione delle ferrovie alle condizioni generali, topografiche, idrografiche della nazione; quando non si prendano in considerazione le delimitazioni territoriali e le disposizioni generali dei confini nella nazione, noi non possiamo fare ferrovie che rispondano a' supremi interessi economici di essa; e, quando non si considerino le diverse provincie nei loro rapporti reciproci, non si possono trovare argomenti veramente fondati per dare la preferenza ad una linea piuttosto che ad un'altra.

Io potrei portare moltissimi esempi di tronchi di ferrovie che non essendo stati subordinati, nel loro tracciamento, agl'interessi generali, cioè a queste grandi linee di cui ho parlato, questi tronchi di ferrovie hanno dato pessimi risultati. Io porto l'esempio della ferrovia che da Milano va a Venezia. Questa, a Treviglio, fu assoggettata ad una diversione, cioè si fece salire sino a Bergamo in senso perpendicolare alla sua naturale direzione, e da Bergamo a Brescia.

Ora questa diversione della ferrovia da Milano a Venezia fu continuamente lamentata come dannosa, talchè anche nei contratti posteriori si è sempre tenuto conto della necessità di fare un tronco di ferrovia da Treviglio a Coccaglio, per riparare con ciò all'errore ch'era stato commesso da principio nel fare quella deviazione.

Questo fatto dimostra eloquentemente come sia dannoso, nel tracciare le strade ferrate, il non obbedire ai piani di sistemazione generale, in relazione coi grandi interessi della nazione.

E per la linea della bassa Lombardia, dacchè è ancora nelle nostre mani il tracciarla con sagge norme, procuriamo di non ripetere i deplorati errori dei Governi passati, e di non deviarne l'andamento dalla sua razionale direzione.

Del resto, signori, non intendo con ciò di propugnare più gl'interessi di una provincia che quelli d'un'altra; solo io cercherò di mostrare come, votando contro l'interesse generale, si ledano eziandio gl'interessi locali; aggiungendo, a cagion d'esempio, che i danni che verrebbe a soffrire la città di Cremona, qualora si adottasse il tracciato proposto da Ministero, sarebbero innumerevoli ed incalcolabili. Cremona, ultima delle città lombarde che sia chiamata a fruire dei miracolosi frutti dell'applicazione del vapore; Cremona, che non ha ancora nella sua provincia un chilometro di ferrovia; Cremona, che, finalmente, è alla vigilia di essere pareggiata nelle sue condizioni economiche e industriali a tutte le altre provincie dell'Italia nostra, il giorno in cui vedrà aprirsi una via al suo commercio, dovrà vederne costruire un'altra, la quale è dannosa eminentemente a' suoi interessi; imperocchè, qualora la ferrovia da Pizzighettone a Brescia non debba toccare Cremona, ne viene evidentemente per conseguenza uno spostamento rilevante degli interessi e degli affari, per cui il mercato di questa città, oggidì per molti riguardi importantissimo, andrebbe a subire la concorrenza di molti mercati foresti, i quali sarebbero favoriti dal passaggio della nuova linea; per il che il suo mercato verrebbe a soffrire un inevitabile arenamento. Infatti, quando la linea da Pizzighettone a Brescia vada ad intersecare la linea da Treviglio a Cremona in un punto qualunque, senza che i convogli, i quali partono da Brescia e da Pavia, passino per Cremona, il commercio non può a meno che subire uno spostamento, e tutti i mercati più vicini alla nuova