

tal modo un doppio vantaggio; che si ha, cioè, la linea più breve tra Pizzighettone e Brescia, e ad un tempo quella da Brescia a Cremona, la quale è innegabile presentare, sotto l'aspetto strategico, una grande importanza, e lo afferma un rapporto del Consiglio superiore del genio militare in data 15 maggio 1861, che ho qui sotto i miei occhi. E, invero, è chiaro che questa linea Brescia-Cremona, se in una guerra difensiva non può avere una grande importanza, in una guerra offensiva invece, scorrendo essa parallela al confine, avrà un'utilità grandissima, permettendo rapidi moti laterali che sono sì decisivi in guerra, e servirà di necessario contrapposto all'altra ferrovia che gli Austriaci possiedono da Verona a Mantova, rendendo all'uopo quei servizi immensi, decisivi, che in condizioni analoghe ci rese nel 1859 la linea da Alessandria a Vercelli.

In base a queste ragioni la Commissione ha creduto di dover proporre il capoverso all'articolo 1 che vedete nel suo progetto; capoverso il quale del resto non esclude che la strada ferrata possa portarsi anche a Cremona, inquantochè si limita ad imporre che debba rimanere al di qua del punto d'intersezione, il quale è determinato dalla retta che va da Pizzighettone a Brescia; quindi non è esclusa, ripeto, la possibilità di adottare anche quella linea che originariamente era negli intendimenti della Commissione.

Io prego dunque la Camera di votare quest'emendamento della Commissione, il quale è accettato dal Ministero e non guasta nulla, non guasta nemmeno que' fini cui si riferiscono coloro che propongono un altro emendamento, e sopra ogni altra cosa poi assicura la costruzione della linea, poichè, se il Ministero, quando quest'ultimo emendamento venisse accettato, facesse fallire in Senato la legge, ne verrebbe che coloro i quali da tanto tempo aspettano questa linea se la vedrebbero indefinitamente ritardata, il che recherebbe l'assoluto annientamento di quelle industrie alle quali l'onorevole Depretis rivolgeva così benevole parole.

**PRESIDENTE.** Il signor ministro aderisce?

**MENABREA, ministro per la marina.** Aderisco al progetto della Commissione. Sarebbe stato tuttavia mio desiderio che la proposta della Commissione non fosse così assoluta, che, cioè, non parlasse della linea retta tra Pizzighettone e Brescia, e che avesse detto: la linea retta tra Pizzighettone e Soresina e tra Soresina e Brescia. Ma rinunzio a quest'idea, ed accetto l'emendamento della Commissione.

**PRESIDENTE.** Dunque non rimane più che l'emendamento del deputato Cadolini, il quale sarebbe così concepito:

« Il Governo è autorizzato a concedere una strada ferrata da Brescia a Pavia per Pizzighettone e Cremona, con facoltà, » ecc.

**MOSCA.** Faccio una semplice avvertenza che riguarda il modo di redazione. Parmi che si dovrebbe dire: *per Cremona e Pizzighettone.*

**PRESIDENTE.** L'emendamento sarà dunque corretto in questo senso.

Ora lo pongo ai voti. Chi intende approvarlo, si alzi.

(Dopo prova e controprova, l'emendamento è approvato.)

L'articolo 1° sarebbe dunque così concepito:

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

*Voci. No! no!*

**SUSANI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SUSANI.** Essendosi adottato l'emendamento, la congiun-

zione avviene a Cremona, non si taglia più la linea Lodi-Piacenza.

Quindi bisogna sostituire questa redazione:

« Con facoltà di fare argomento di concessioni distinte le sezioni dirette da Brescia a Cremona e da Cremona a Pavia. »

È necessario adottare questa redazione, se si vuol porre d'accordo, il più che sia possibile, l'intendimento del Ministero coll'adozione dell'emendamento.

**PRESIDENTE.** La Commissione aderisce a questo emendamento?

**ZANARDELLI, relatore.** La Commissione aderisce.

**TORRIGIANI.** Da Cremona per Pizzighettone.

**PRESIDENTE.** È già detto; non è necessario; non si mettono che gli estremi.

Il primo articolo sarebbe così concepito:

« Il Governo è autorizzato a concedere una strada ferrata da Brescia a Pavia per Cremona e Pizzighettone, con facoltà di fare argomento di concessioni distinte le sezioni dirette da Brescia a Cremona, e da Cremona a Pavia. »

Chi è d'avviso d'approvare quest'articolo, è pregato di alzarsi.

(La Camera approva.)

« Art. 2. La concessione della suddetta strada ferrata potrà essere data per 99 anni a quella o quelle società che offriranno condizioni migliori per l'interesse dello Stato, salvo sempre il diritto di prelazione spettante alla società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, a norma dell'art. 17 della convenzione del 25 giugno 1860. »

(La Camera approva.)

« Art. 3. Sarà accordata ai concessionari una garanzia per parte dello Stato di un *minimum* di un'annua rendita lorda non eccedente le lire 25 mila per chilometro. »

**MELLANA.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Parli.

**MELLANA.** Non voglio fare una proposta, poichè forse porterebbe una lunga e grave discussione; ma voglio almeno che vi sia una protesta, un'arma in mano al Governo per fare che la convenzione contenga vantaggi migliori per le finanze dello Stato di quelli che sono previsti in questo capitolato.

Io faccio osservare che il *minimum* di 25,000 lire per chilometro di rendita lordo assicurato alla società è l'onere più grave che io conosca essere stato imposto fin qui. La relazione ve lo dice, e, se non ve lo dicesse, chiunque abbia percorso quelle località saprà che questa strada dev'essere delle meno costose. Qui farò un parallelo di questa strada con un'altra già più volte nominata, cioè quella che da Valenza per Casale mette a Vercelli; strada strategica che ha giovato tanto allo Stato. Ebbene questa strada, di 40 chilometri, con il passo del Po, uno dei più difficili, il qual passo del Po ha costato un milione e mezzo, questa strada percorre un terreno irriguo da Casale a Vercelli, e per una parte le colline da Valenza a Casale; pure questa strada, fatta da una società privata che aveva interesse nello spendere bene i propri danari, non ha costato che 140,000 lire per chilometro. Qui si parla di prodotto lordo, bisogna quindi detrarre le spese d'esercizio. Credo che tali spese non saranno maggiori di sei mila per chilometro, poichè la strada della quale ho parlato ebbe l'esercizio presso a poco a quel tasso, ancorchè il contratto fosse stipulato all'epoca della guerra di Crimea, epoca nella quale il combustibile aveva un valore triplo di quello che abbia adesso.

Togliendo adunque da 25,000 lire 6,000 lire, rimangono