

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 GIUGNO 1879

patamente il mio amico Cannella dell'intenzione di ritirare questo emendamento. Effettivamente non può iscriversi nella terza categoria, ma la linea da lui propugnata ha tali titoli che io credo possa essere presa in grande considerazione dal Governo e dalla Commissione allorchè si tratterà di fare l'elenco delle linee di quarta categoria. Ne parleremo all'articolo 10, se e quando questo elenco si farà.

PRESIDENTE. Lo ritira, onorevole Cannella?

CANNELLA. Permetta che io ringrazi il signor ministro dei lavori pubblici e la Commissione per la dichiarazione fatta di voler prendere in considerazione la linea Rieti-Corese; e ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Anche a nome degli altri firmatari?

CANNELLA. Sì, signore.

PRESIDENTE. Va bene. Ora viene l'emendamento dell'onorevole Genala ed altri. Ne do lettura:

« I sottoscritti propongono che alla tabella C sia aggiunta la linea Borgo San Donnino-Cremona. »

Genala, Vacchelli, Ronchei, Griffini, Lucca, L. Cucchi, Lagasi, Piccinelli, Roncalli, Ronchetti Scipione.

L'onorevole Genala ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

GENALA. Signori! Non vi domando una linea nuova, nè vi domando una spesa di milioni. Il mio emendamento è modestissimo. Voi avrete ascoltato dagli oratori che hanno parlato sulla linea Spezia-Parma, celebrare i vantaggi economici e militari di essa. Uno degli oratori è stato l'onorevole Bertolè-Viale, il quale vorrà, spero, dir qualche cosa anche su questo mio emendamento. Per trarre dalla linea Parma-Spezia tutti i vantaggi di cui è suscettibile e compensare così le spese che Governo e provincia devono assumere per costruirla, parve necessario di far partire da Gaiano una linea che miri direttamente a Cremona raggruppandosi colla importante città lombarda al di là del Po. Se non che per il modo inconsulto, con cui questo disegno di legge è venuto alla luce, questa linea, che compone una vera unità da Gaiano a Cremona, si vede spezzata in due. Il tronco Gaiano fino a Borgo San Donnino è collocato in terza categoria; la sua naturale prosecuzione da Borgo San Donnino a Cremona, che ha importanza molto maggiore della prima, figura nella quarta. Lo scopo del mio emendamento è semplicemente questo: di proporre che anche questa seconda parte venga ricongiunta, come vuole la natura delle cose, alla prima parte della linea, affinché questa sia ricompresa nella sua interezza. Di far ciò vi sono parecchie buone ragioni. Innanzi tutto quando si fa un disegno di legge per costruzioni, onde completare la rete ferroviaria del regno, bisogna

con le nuove strade allacciare le strade che esistono allo scopo di trarre da queste il maggior vantaggio possibile.

Ora importanti linee ferrate partono da Lecco e da Bergamo, da Brescia, da Pavia, da Mantova, e convergono e si appuntano insieme a Cremona; e tutte queste strade sono oggi passive quanto all'esercizio. E perchè o signori? per una ragione semplicissima, che quando sono lì a Cremona non trovano più sfogo. Il Po che sbarra la via impedisce il passo. Che bisogna dunque fare? Bisogna valicare il Po e congiungere per tal modo questo gruppo di vie ferrate di Lombardia con quelle dell'Emilia.

L'emendamento ch'io propongo ha in mira di dare pratico effetto alla proposta della Commissione. La Commissione, come ho già detto, propone il prolungamento da Borgo San Donnino a Cremona, ma la colloca in una categoria, che rende assolutamente impossibile alla provincia di Cremona e a quella di Piacenza di sopportarne la spesa. Di qui la necessità di trasportarla in una categoria che ne renda possibile la costruzione. Il commercio interprovinciale tra Cremona, Piacenza e Parma è attivissimo per la copia e la differenza dei prodotti del suolo e del lavoro. Cremona è un centro popolato, il suo territorio sempre produce, molto consuma e e molto paga e sempre puntualmente allo Stato, ma più che di questo commercio interprovinciale preme a me di richiamare la vostra attenzione sopra la importanza nazionale di questa strada. Mentre essa è breve, perchè misura soli 32 chilometri, ed è facile perchè corre sulla pianura, incontra però un magnifico ostacolo, il ponte sul Po. Ora io vi dimando se una strada che valica il più grosso dei nostri fiumi e pone in comunicazione diretta le linee dell'Emilia col gruppo delle ferrovie cremonesi, meriti di essere classificata tra le strade d'importanza locale. Essa offre una via diretta tra Lecco, Bergamo e le linee mediterranee, abbreviando nientemeno che di 61 chilometro il cammino. Di più Brescia, Mantova e Cremona raggiungeranno il porto di Genova risparmiando 31 chilometro. Coscicchè, o signori, pare a me evidente che il passaggio del Po, per gli utili che produce, basterebbe da solo a meritare a questo tronco almeno la terza categoria. Se poi lo raffrontiamò a moltissime delle linee, che già sono state classificate in seconda categoria, le supererebbe di gran lunga.

Ma voi mi domanderete: la differenza della spesa fra il lasciarla in terza e il portarla in quarta categoria è molto grande? No, signori, non è grande, non sarà che di 600 a 700 mila lire, calcolando che il ponte sul Po e le opere di difesa vengano a costare circa 3 milioni; mentre due o tre dei ponti già