

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1867.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 26. Giugno 1867.
dal Ministro Dei Lavori Pubblici*

OGGETTO

*Costruzione di una strada ferrata da Brescia
a Savia per Lizzighettone*

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° *Diazza*

» 2° *Nosca*

» 3° *Finzi*

» 4° *Allievi*

» 5° *Zanardelli*

» 6° *Grattoni*

» 7° *Castagnola*

» 8° *Puzi*

» 9° *Niclegari L.*

Relatore *Zanardelli*

Adottata nella tornata del 10. Luglio 1867.

Progetto di Legge

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-Florentina, a Brescia ed a Pavia.

Art. 2°

La concessione della suddetta strada ferrata potrà esser data per 99 anni a quella o quelle Società che offiranno 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. 19 della Convenzione del 28 giugno 1860.

Art. 3°

Sarà accordato ai Concessionarii una garanzia per parte dello Stato di un minimum di una annua rendita lorda non eccedente le lire venticinque mila per chilometro.

Art. 4.

L'andamento generale della linea
sarà determinato per Decreto Reale
sulla proposta dei Ministri dei
Lavori pubblici e della Guerra.

Art. 5.

I Concessionari saranno tenuti a
presentare all'approvazione del Governo
gli studi particolareggiati della sezione
diretta a Brescia entro due mesi,
e di quella diretta a Pavia entro tre
mesi dal giorno in cui loro sarà stata
ufficialmente partecipata la Concessione.

Art. 6.

Entro 15 giorni dalla partecipazione
di cui nel precedente Articolo i Con-
cessionari dovranno dare una cauzione
per la sezione di Brescia di
un milione di lire e per la sezione
di Pavia di L. 500 mila.

Detta cauzione potranno essere pre-
state in cartelle di rendita dello Stato
cinque per cento al valor nominale.

Art. 7.

I Concessionari saranno obbligati
ad aver compiuti i lavori ed aperti al
pubblico servizio la sezione di

Brescia entro due anni, e quella di
Paria entro tre dalla data della
concessione.

Art. 5.

Una metà delle cauzioni indicate
all'art. 5. verrà restituita ai Concesio-
narij quando essi giustificheranno di
aver eseguito tanti lavori per un am-
montare triplo; l'altra metà sarà
restituita dopo il termine dei lavori, ed
il collaudo definitivo.

Art. 6.

Tutte le disposizioni della conven-
zione stipulata il 23 giugno 1860 con
la Società delle Strade ferrate Lombard
e dell'Italia centrale alle quali non
sia derogato colla presente legge dorran-
no essere applicate alla concessione
della linea Brescia-Paria per
Pizzighettone.

N^o 405.103

Progetto legge presentato dal Ministero
dei Lavori Pubblici / Ruggieri

Aut. Ruggieri al Governo di provvedere
la costruzione di una strada ferrata
da Bruciano a S. Maria per Foggia (prova)

Tramite del 26. Giugno 1861.



1293

4
Corino, 5 luglio 1861.

Segretariato Generale

123

Divisione 3^a Sezione 3^a
N^o 1642

Indicare nella risposta la Div^o ed il N^o della presente

Oggetto

Ferrovie Brescia, Casier, Chiugi
ad Orte.

Illustri lo scrivente di
trasmettere alla S. P. Onorevolissima
li qui uniti documenti descritti
in apposito elenco riguardante le
ferrovie da Brescia a Casier per
Sizighettono, e da Chiugi ad Orte,
pregandola di volerne fare la co-
municazione alla Commissione
della Camera che saranno invia-
riate dell' esame dei due progetti
di Legge per la concessione delle
due succennate tran ferrate

Il Ministro

All' Onore^{vo} Sig.^{ro} Presidente
della Camera dei Deputati
Corino

Relata

SESSIONE 1861

N° 103-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

MAZZA, MOSCA, FINZI, ALLIEVI, ZANARDELLI, GRATTONI,
CASTAGNOLA, LUZI, MELEGARI LUIGI

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 26 giugno 1861

Autorizzazione al Governo di concedere la costruzione di
una strada ferrata da Brescia a Pavia per Pizzighettone.

I Cremona e

Tornata del 6 luglio 1861

SIGNORI,

La Commissione eletta dai vostri uffici per riferire alla Camera sopra questo progetto di legge ebbe dagli uffici stessi concorde incarico di proporvene l'approvazione, salve lievi modificazioni, le quali più innanzi noi ci faremo ad esporre. Chè, se riuscì unanime l'assenso ad un tale progetto di legge, è agevole il rinvenirne la causa in quelle stesse considerazioni accennate dal ministro nella sua relazione, in quelle considerazioni, cioè, in virtù delle quali fin dallo scorso anno la Commissione della Camera, chiamata ad esaminare il progetto di legge per l'approvazione della convenzione 25 giugno 1860, si era creduta in debito di raccomandare al ministro dei lavori pubblici il compimento della rete lombarda, onde la medesima avesse ad essere corrispondente agli interessi nazionali, ai quali l'Austria non si curava per certo di provvedere.

L'Austria, difatti, aveva tracciate le strade di ferro soltanto per trasportare i suoi reggimenti, e non per soddisfare le popolazioni; bastava ad essa che dalle remote rive del Danubio potesse avventare su quelle del minacciato Ticino i

proprii soldati, senza curarsi, del resto, se fosse provveduto ai bisogni economici e civili della Lombardia. Così ne derivò che in una contrada d'oltre tre milioni di abitanti, in una contrada di straordinaria ricchezza agricola e insieme di tale configurazione di suolo da non doversi superare nella costruzione di strade ferrate grandi difficoltà, le ferrovie, non diremo solo costrutte, ma pur anche decretate dall'Austria, non arrivassero alla lunghezza di 500 chilometri. A prima vista ognuno scorge quanto questa rete delle ferrovie lombarde sia scarsa e inadeguata, tanto in via assoluta, fatta ragione, cioè, del movimento economico del paese, quanto in via relativa, paragonandola alla rete d'altre provincie italiane.

Così la Toscana, per esempio, per 1815245 anime ha 895 chilometri di strade ferrate, costrutte o concesse, che è quanto dire essa ne annovera per ogni 100000 abitanti chilometri 49,30; il Piemonte, sopra la stessa popolazione di 100000 abitanti, ne conta 35,00; l'Emilia 23,22, mentre 16,45 soltanto ne possiede la Lombardia. In tale condizione di cose assai poco favorevole pella Lombardia, era giusto, era necessario che il Governo e il Parlamento, nella ardua opera intrapresa di dotare di strade ferrate l'Italia, non lasciassero la Lombardia stessa in dimenticanza e in abbandono; era necessario che, prima di segnar quella sosta nella concessione di ferrovie che fu solennemente annunciata dal Ministero dei lavori pubblici nella tornata del 3 luglio, venisse assicurata anche la Lombardia almeno di una nuova linea in quella parte del suo territorio ove del tutto ne è priva.

La vostra Commissione riconobbe inoltre che, indipendentemente dalle circostanze economiche, v'erano le più imperiose considerazioni militari che consigliavano di non lasciar scarso di sì efficace sussidio alle operazioni di guerra quel paese, ove si ponno combattere decisive battaglie contro il nostro perpetuo nemico, ove si hanno a guidare le nostre masse rapidamente sui punti d'attacco o di difesa. Come potrebbe mai esitare il Parlamento, ove anche si richiedessero ben più gravi sacrifici di quelli che in realtà non occorrono, come potrebbe mai esitare il Parlamento, noi dicevamo, a far costruire coteste ferrovie, se in un dì di battaglia alcune brigate portate qualche ora più presto sovra un punto dato di quel grande scacchiere delle battaglie italiane possono letteralmente decidere dei destini della nazione?

Quanto alla scelta di questa linea urgente ed indispensabile da costruire in Lombardia, essa non poteva essere, almeno nella sua più generale direzione, oggetto di dubbio veruno; l'opinione pubblica, secondo che accenna il ministro nella sua relazione, la aveva concordemente indicata, come uno sguardo alla parte del paese provvista di ferrovie ed a quella mancante la indicava non meno evidentemente. Ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici crediamo abbia seguito questa traccia, od almeno la si possa seguire entro i termini

della linea, che venne da lui designata in questo progetto di legge, come ci facciamo a dimostrare.

(103-A)

La Commissione applaudì in primo luogo al concetto esplicitamente manifestato dall'onorevole ministro nella sua relazione, di non voler portare alcuna alterazione alle linee comprese nella convenzione del 25 giugno 1860, assecondando così anche in ciò l'opinione pubblica della Lombardia, la quale, secondo che osserva la relazione suddetta, si era a questo riguardo pronunciata con tale unanimità, che mirabilmente assorbiva qualunque gara di luoghi nel sentimento di una solidanza comune.

Mantenute così inalterate le linee contemplate nella surriferita convenzione 25 giugno 1860, le più ovvie ragioni economiche e strategiche indicavano di dover dotare di una linea di strada di ferro quella parte di Lombardia che n'era totalmente priva, cioè la Lombardia orientale. Ragioni economiche, dicevamo, perchè tutto quel vasto e fertilissimo paese, che si stende fra l'Oglio e il Mincio, non può essere condannato a rimanere senza ferrovie; perchè, ove Brescia e l'alta Lombardia orientale, onde recarsi a Cremona e nell'Italia centrale, dovessero recarsi a Bergamo e nell'alta Lombardia occidentale per muoversi poi di là in senso inverso a sud-est, sarebbe questo veramente uno spostare artificialmente le posizioni geografiche, un invertir la natura. Ragioni strategiche, inoltre, accennammo rendere necessaria questa strada, perchè se gli Austriaci avevano decretato le proprie ferrovie longitudinali in Lombardia ad occidente, cioè vicine alla propria frontiera, onde lungo la medesima far scorrere velocemente gli eserciti, l'eguale ragione impone a noi inversamente di stabilirle ad oriente, onde siano parallele del pari al nostro confine, lungo i varii punti del quale possiamo alla nostra volta trasportare rapidamente le armate nazionali. Se queste ragioni rendevano necessaria la linea che da Brescia volge a mezzogiorno, piegando poscia verso Pizzighettone, non meno potenti ragioni economiche e militari consigliavano la linea da Pizzighettone a Pavia, linea che può considerarsi come il collegamento delle nostre più importanti fortezze e il primo iniziamento di quella grande linea abbreviatrice delle distanze fra i due mari che dovrà scorrere sulla sinistra del Po, lungo le pianure lombarde e quelle della Venezia, allorchè anche questa generosa provincia sarà rivendicata alla patria comune.

Pertanto la Commissione ritenne e interpretò che la linea designata dall'onorevole ministro nella locuzione generale: *Brescia a Pavia per Pizzighettone*, dovesse rispondere, colla direzione che essa avrebbe dovuto prendere, alle esigenze testè indicate. Se non che, mentre a tale scopo quella locuzione, quella designazione sommaria parve alla Commissione conveniente per il tronco che corre da Pavia a Pizzighettone, non sembrò poi sufficiente per il tronco che deve andare da Pizzighettone a Brescia. Se, diffatti, per la strada da Pavia a

(103-A)

4

Pizzighetone, la direzione generale non può nemmeno concepirsi possa gran fatto variare, assai differente è il caso per l'altra strada che va ad incontrare la prima, per la strada cioè, da Brescia a Pizzighetone.

Quanto a cotesta strada parve alla Commissione necessario di eliminare l'eventualità che la medesima da Brescia volgesse ad occidente, portandosi così troppo vicina alle ferrovie lombarde attuali e lasciando invece ad oriente un più largo tratto di paese sprovvisto affatto di questi mezzi di comunicazione, creando quindi una distribuzione che sarebbe la più anormale, mentre tutte le linee verrebbero a succedersi ed intrecciarsi nella Lombardia occidentale, e si allontanerebbero sempre più dalla frontiera e dai paesi della Lombardia orientale. Per rimuovere l'eventualità di siffatto inconveniente, la Commissione credette necessario, non già di mutare l'articolo 5, mentre non ebbe difficoltà di lasciar stabilire l'andamento della linea per decreto reale, ma soltanto di fare un'aggiunta all'articolo 1 nel senso non di modificare la designazione della linea, ma di determinarla, di meglio spiegarla nella sua direzione generale e sempre allo scopo soltanto di eliminare l'inconveniente testè accennato.

Nello stabilire questa ulteriore determinazione di linea, la Commissione, anche per espresso mandato della maggioranza degli uffici della Camera, si era proposta di designare Cremona come punto per cui far passare la strada fra Brescia e Pizzighetone. Se non che il ministro domandava se a questa linea diretta fra Brescia e Cremona potesse mettere qualche legale impedimento l'articolo 19 della convenzione 25 giugno 1860, il quale prescrive che: « niuna nuova linea tendente a riunire direttamente fra loro, per altra via, punti appartenenti alle linee ivi concesse potrà essere concessa o costruita in Lombardia, a meno che la nuova strada tocchi punti intermedi situati fuori delle linee ivi concesse, ai quali il Governo attribuisca una particolare importanza strategica, politica e commerciale. » Il ministro ha dichiarato di lasciare giudicare alla Camera se e quanto questa disposizione potrebbe essere invocata contro la strada diretta fra Brescia e Cremona.

Ora, per sua parte la vostra Commissione, appoggiata anche alla discussione seguita a questo riguardo negli uffici della Camera, si crede in debito di dichiarare nel modo più assoluto e reciso, avere gli uffici stessi ritenuto ed essere del pari la Commissione profondamente convinta che non si possa elevare alcun dubbio sulla interpretazione dell'articolo suddetto; che non si possa temere, cioè, che quell'articolo ponga impedimento ad una ferrovia tra Brescia e Cremona.

La Commissione reputa che da parte del Parlamento l'ammettere soltanto il dubbio interno a ciò costituirebbe un dannosissimo precedente non solo relativamente a questa linea, ma relativamente a tutte le altre che lo Stato volesse

in seguito costruire ne' paesi ove sono concesse linee ferroviarie alla società stipulatrice della convenzione 25 giugno 1860.

(103-A)

Sarebbe opera troppo lunga il dire tutte le ragioni per le quali non è possibile dedurre da quell'articolo un'interpretazione cotanto lesiva e vincolatrice. La Commissione accennerà solo essere necessario, a suo credere, perchè sia applicabile il citato articolo 19, che si tratti di congiungere punti appartenenti a linee concesse, che è quanto dire punti posti sulle stesse linee e non su linee diverse, essendo anche razionale che una società possa imporre la condizione che altri non venga a pregiudicare una linea da lei esercita, con un'altra linea destinata a provvedere agli stessi luoghi e bisogni; ma non essendo invece menomamente giusto che essa abbia ad impedire di riunire punti posti sopra linee non solo diverse, ma nem meno parallele.

La Commissione accennerà inoltre come l'articolo 19 dicendo: non poter essere concesse o costruite in Lombardia nuove linee tendenti a congiungere direttamente fra loro per altra via punti appartenenti alle linee concesse; ammette dunque qual condizione che i due punti fra cui non può farsi la congiunzione siano congiunti direttamente fra loro. Ora è evidente che Brescia non è congiunta direttamente con Cremona mediante le linee concesse, e quindi la linea Brescia-Cremona non sarebbe un'altra via, ma sarebbe l'unica via di diretta congiunzione fra le due città. Aggiungasi che indipendentemente da ciò non potrebbe sostenersi che fra Brescia e Cremona non v'abbiano punti strategicamente, politicamente e commercialmente importanti, mentre tutto il paese situato tra quelle due città, per densità di popolazione, per copia di prodotti, ha molta importanza economica; e anche molta importanza strategica ha una linea condotta appunto tra Brescia e Cremona; e finalmente quella linea passerebbe per Verolanuova, capoluogo di circondario, che è politicamente importante congiungere a Brescia, suo capoluogo di provincia; passerebbe per Ponteviso, luogo commercialmente importante; siccome quello ove l'Oglio comincia ad essere navigabile.

Nè deve omettersi di osservare che per la nuova legge dell'ordinamento giudiziario dovendo essere Brescia la sede di una Corte d'appello per tutta la Lombardia orientale, compresa Cremona, riesce ancora maggiore l'importanza politica di tutti i punti di questa ferrovia.

La Commissione osserva altresì che tanto meno poi potrebbe l'articolo 19 opporsi al Governo dalla società, dal momento che quell'articolo lascia esplicitamente al Governo stesso il giudizio sull'importanza dei punti intermedi colla dizione: punti intermedi ai quali il Governo attribuisca una particolare importanza.

Finalmente l'argomento che fosse dedotto dall'articolo 19 della citata convenzione, può dirsi che non proverebbe nulla

(103-A)

perchè proverebbe troppo; imperocchè anche andando a Pizzighettone per Casalbuttano o per qualsivoglia altra via, converrebbe passare per un altro punto concesso, al pari di Cremona, alla società stipulatrice della convenzione 25 giugno 1860.

Un'interpretazione così restrittiva che fosse data all'articolo 19, condurrebbe nientemeno che alla conseguenza che, siccome non v'ha in Lombardia alcun punto importante non peranco concesso alla società lombardo-veneta e dell'Italia centrale, non si potrebbero più oltre costruire linee di vie ferrate in Lombardia senza il beneplacito di quella società.

La Commissione, dappoichè si è sollevata una tale questione, credette suo indeclinabile obbligo per l'avvenire delle ferrovie lombarde di esprimere altamente la sua opinione la più ferma e decisa sulla interpretazione di questo articolo della convenzione 25 giugno 1860; ed alla domanda, se la linea di ferrovia che si deve costruire può legalmente andare da Brescia a Cremona, non esita a rispondere che essa lo può.

Un'altra questione veniva suscitata dal progetto di legge, quella, cioè, di vedere se, anche legalmente potendolo, venga condurre a Cremona questa ferrovia che da Brescia deve andare a Pizzighettone. E siccome parecchi uffici della Camera s'erano accostati a questa opinione e nella relazione ministeriale s'era invece elevata in proposito una opinione per lo meno dubitativa, la Commissione chiese su tale argomento spiegazioni al Ministero.

I ministri dei lavori pubblici e della marina dichiararono di non poter accondiscendere a che fosse stabilito che questa linea dovesse passare dalla città di Cremona e ciò per ragioni militari e per ragioni economiche; per ragioni militari perchè il Ministero disse di reputar necessario che Pizzighettone sia unito più brevemente a Brescia; per ragioni economiche perchè parimenti il Ministero stima utile di abbreviare la via da Piacenza e da Genova a Brescia ed a Venezia. Il Ministero dichiarò parimenti che non avrebbe potuto accettare che un'altro punto qualsiasi venisse tassativamente designato per farvi passare quella via ferrata da Brescia a Pizzighettone.

Queste ragioni persuasero la Commissione a non insistere per allungare la strada da Brescia a Pizzighettone, a Pavia, a Piacenza, a Genova di parecchi chilometri onde passar per Cremona. Brescia, essendo la città ove mettono capo da una parte le strade militari della bassa Lombardia, dall'altra le strade che s'aprono lungo gli sbocchi del Tirolo, Brescia viene ad essere un punto strategico di troppo grande importanza perchè la Commissione non dovesse riconoscere conveniente di abbreviarne la via per Pizzighettone. Siccome però, anche facendo passare la strada di Brescia a Pizzighettone se non a Cremona, nelle sue vicinanze, e per esempio, ad Olmenetta o a Casalbuttano, questa strada resta la più breve

possibile compatibilmente coi centri di popolazione presso di cui è necessario dirigersi, così la Commissione, senza voler fissare un punto preciso e tassativo a cui vincolare il Ministero, non poté tralasciare di determinare che quella strada abbia ad avvicinarsi a Cremona, passando in paesi che siano prossimi alla medesima, come ad esempio, quelli che abbiamo accennato od altri contermini, designando per conseguenza che anche il punto d'intersezione di questa linea di Brescia a Pizzighettone colla linea di Treviglio a Cremona debba essere in ogni caso inferiore a quello che sarebbe segnato da una retta condotta da Brescia a Pizzighettone.

La Commissione si credette obbligata ad introdurre questa non tassativa ma generica determinazione onde far sì che la linea di ferrovia da Brescia a Pizzighettone non si rechi troppo ad occidente, producendo in tal caso que' gravi inconvenienti che abbiamo precedentemente enumerati. Colle late determinazioni della Commissione, quest'ultima si propone di ottenere che la linea passi dai territori di alcuno dei comuni di Pontevico, Verolanuova o Quinzano in quelli della provincia cremonese confinanti coi primi. Per tal modo la Commissione medesima reputerebbe di avere conseguito altresì la linea diretta da Brescia a Cremona, perchè, ove si esaminino tutte le linee di strade di ferro, si vedrà, dal relativo confronto, non potersi cessare dal considerarla tale per deviazioni come son quelle che nei limiti suaccennati ne deriverebbero; e d'altronde nè conviene di tralasciar d'approfitare d'una parte del tronco Treviglio-Cremona, nè credeasi di poter costringere il Governo a rinunciare a quelle ragioni principalmente militari per le quali annette tanta importanza ad abbreviar la via fra Pizzighettone e Brescia.

Nei limiti adunque permessi dal 1° articolo della Commissione, e si avrebbe la più breve linea fra Brescia e Pavia, e si avrebbe la linea diretta fra Brescia e Cremona. Di queste due linee è incalcolabile l'importanza strategica, grandissima poi eziandio l'economica. Strategicamente Alessandria è per Pavia congiunta brevemente a Pizzighettone, e quest'ultima piazza diventa pure congiunta direttamente con Piacenza, di cui essa è l'avanguardia. Da Pizzighettone si possono portare truppe e materiali sopra i due lati estremi della nostra fronte verso il nemico, cioè su Cremona da una parte, su Brescia dall'altra. Chè, se questi tronchi convergenti alla linea di operazione facilitano di portare o sottrarre rapidamente grandi masse d'uomini e di materiali sulla linea medesima, l'altra ferrovia poi da Brescia a Cremona, parallela alla linea di operazione, in una guerra offensiva può rendere i medesimi immensi servizi resi nella campagna del 1859 dalla ferrovia di Alessandria a Vercelli, permettere, cioè, di operare un rapido moto laterale che possa decidere, come a Magenta, delle sorti di una campagna.

Per queste ragioni vedemmo le autorità militari dello Stato appoggiare dal lato strategico sì la linea Pavia-Pizzighettone,

(103-A)

come la linea Brescia-Cremona, le quali sono amendue dichiarate importanti e desiderabili in un rapporto del 15 maggio 1861 del Consiglio superiore del genio militare al Ministero della guerra, rapporto che il Ministero ha trasmesso alla vostra Commissione. E parimenti queste ferrovie da Brescia a Cremona e da Cremona a Pizzighettone erano dichiarate importanti, soprattutto dal lato strategico, dal ministro dei lavori pubblici nella sua relazione del 26 dicembre 1860 a sua altezza reale il principe di Carignano.

Nè di minor rilievo sono i vantaggi commerciali delle linee delle quali si tratta. La parte orientale dell'alta Lombardia sarebbe congiunta alla Lombardia meridionale non solo, ma all'Italia del centro e del mezzogiorno; que' manifatturieri paesi dell'alta Lombardia scambierebbero i prodotti delle loro molte industrie coi grani, coi lini, coi canapi del cremonese, del parmigiano, del modenese, delle Romagne.

E senza entrare in molti dettagli per mostrare quanto i diversi rami di queste vie debbano essere economicamente vantaggiosi, basti il notare come colla combinazione risultante dalle ferrovie suindicate la linea Cremona-Brescia sia la più breve fra le linee longitudinali lombarde; come la linea fra Brescia e Piacenza sia parimenti all'est di Milano-Piacenza la più breve fra le due linee Novara-Venezia e Alessandria-Bologna; come infine la linea fra Brescia e Pavia sia la più breve fra Genova e Brescia e quindi fra Genova e Venezia, il Tirolo e gli Stati tedeschi confinanti con esso.

La Commissione, mentre ebbe a rilevare l'utilità di queste linee, non poté a meno di scorgere quanto più profittevoli ancora esse si renderebbero sotto ogni aspetto, ove si potessero prolungare da una parte da Cremona verso il confine, e dall'altra da Pavia a Genova per Casteggio. La Commissione raccomandò quindi al Ministero l'esecuzione delle prolungazioni medesime, e fu lieta di udire come, tanto il ministro dei lavori pubblici, che il ministro della marina riguardassero come incontrastabile l'utilità della prima, e quanto alla seconda, il ministro dei lavori pubblici, riconoscendone l'importanza, dichiarasse la sua attuazione connessa in parte alla scelta del varco delle Alpi elvetiche.

La Commissione si fece poscia ad esaminare, se non fosse soverchio carico per lo Stato il garantire alla Compagnia concessionaria un *minimum* di annua rendita lorda che possa ascendere fino a venticinque mila lire per chilometro. Ma la Commissione credette dover ammettere che la garanzia possa essere portata fino a tal cifra, considerando da una parte i proficui impieghi che attualmente il danaro ritrova e pensando poi non essere questa una cifra ora tassativamente determinata, ma un *maximum* facoltizzato al Governo, il quale, potendolo, procurerà certo di conseguire condizioni migliori. Su tale riguardo la vostra Commissione s'era domandata altresì se vi dovesse fornire dei calcoli sopra il presumibile aggravio che la garanzia onde trattasi verrà a porre a carico

del bilancio dello Stato. Ma siccome essa non avrebbe potuto mettervi innanzi che ipotesi affatto congetturali, così credette meglio di farvi osservare in primo luogo, come, trattandosi di linea di alta necessità strategica, non debbasi giudicarla alla stregua dell'ordinario tornaconto colla bilancia degli utili e dei danni, mentre è inestimabile il beneficio che essa può recare nelle supreme battaglie dell'indipendenza e dell'unità.

In secondo luogo dobbiamo osservare come, scorrendo questa via tra genti assai ricche e civili, attraversando una contrada che per densità di popolazioni non ha eguali in Europa, e toccando molti e molti cospicui borghi a cui non manca di città altro che il nome, è lecito di lusingarsi che la medesima possa in breve fornire profitti abbastanza considerevoli da rendere ben tenue l'aggravio dello Stato.

All'articolo 5 la Commissione credette conveniente d'introdurre un capoverso, pel quale, dopo la presentazione fatta dai concessionari dei loro studi particolareggiati per l'approvazione governativa, il Governo sia tenuto a far conoscere ai concessionari medesimi le sue risoluzioni sopra i medesimi; aggiunta alla quale il ministro dichiarò di annuire, e che la Commissione reputò conveniente sì nell'interesse dei concessionari, che in quello di una sollecita costruzione della strada.

Finalmente nel 9 ed ultimo articolo del progetto di legge essendosi stabilito che, in quanto non vengano or derogate, valgano per questa legge tutte le disposizioni della convenzione 25 giugno 1860, e contenendo la convenzione medesima due tariffe diverse, una per le ferrovie della Lombardia e l'altra per quelle dell'Italia centrale, perciò conveniva dichiarare quale delle due dovesse applicarsi alla nuova linea concessa colla presente legge, ed era naturale altresì che avesse a prescriversi l'applicazione della tariffa delle linee di Lombardia.

La Commissione poi, per quanto ritenga nel modo più assoluto che l'articolo 19 della convenzione 25 giugno 1860 non ponga ostacolo in verun caso alla costruzione di ferrovie fra punti non appartenenti alle stesse linee, per quelle ragioni che ha già esposte in questa relazione, pure a sovrabbondante cautela raccomanda al Governo di escludere espressamente il diritto stabilito dal suddetto articolo 19 nella nuova concessione riguardo ai punti appartenenti alla linea di ferrovia accordata colla presente legge.

La relazione ministeriale esprime il desiderio di un concorso per la concessione di questa ferrovia, concorso però che verrà reso più difficile dal diritto di prelazione che è accordato alla società lombarda e dell'Italia centrale colla convenzione 25 giugno 1860. Questo diritto potendo anche far sì che la tema di soffrire inutili dispendii impedisca l'offerta di qualsiasi aspirante, la Commissione, benché abbia stimato inopportuno il proporre nella legge concrete determinazioni, crede però di potere esprimere l'opinione che, ove il Go-

(103-A)

verno volesse accordare una indennità ad una società seria che chiedesse di rendersi concessionaria, e ciò pel caso in cui la società lombarda esercitasse il diritto di prelazione, il Parlamento approverebbe questo mezzo usato dal Governo per proteggere il paese dai danni che potrebbero derivare dagli articoli 17 e 18 della convenzione 25 giugno 1860.

Coll'approvazione della presente legge, anche la Lombardia vedrà appagati i suoi lunghi e vivi desiderii, i suoi giusti bisogni, e la Camera in questo primo periodo delle sue deliberazioni, in ogni provincia della nazione avrà diffuso vita, forza, ricchezza, industria e civiltà.

ZANARDELLI, *relatore.*

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. *Da Brescia a Cremona e da Cremona a Pavia.*

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.

Art. 3.

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

Art. 4.

L'andamento generale della linea sarà determinato per decreto reale sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici e della guerra.

Art. 5.

I concessionari saranno tenuti a presentare all'approvazione del Governo gli studi particolareggiati della sezione diretta a Brescia entro due mesi, e di quella diretta a Pavia entro tre mesi dal giorno in cui loro sarà stata ufficialmente partecipata la concessione.

~~Art. 6.~~

~~Dentro 15 giorni dalla partecipazione di cui nel precedente articolo, i concessionari dovranno dare una cauzione per la sezione di Brescia di un milione di lire e per la sezione di Pavia di L. 500 mila.~~

Dette cauzioni potranno essere prestate in cartelle di rendita dello Stato, cinque per cento al valor nominale.

Art. 7.

I concessionari saranno obbligati ad aver compiuti i lavori

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.

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 3.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 4.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 5.

I concessionari saranno tenuti a presentare all'approvazione del Governo gli studi particolareggiati della sezione diretta a Brescia entro due mesi, e di quella diretta a Pavia entro tre mesi dal giorno in cui loro sarà stata ufficialmente annunciata la concessione.

Il Governo sarà tenuto a partecipare ai concessionari le proprie risoluzioni riguardo all'approvazione degli studi medesimi entro 45 giorni dalla loro presentazione.

Art. 6.

Dentro 15 giorni dalla partecipazione ufficiale della concessione, i concessionari dovranno dare una cauzione ~~ecc.~~, ~~come qui contro.~~

~~Art. 7.~~

~~Identico al qui contro.~~

ed aperte al pubblico servizio ~~la sezione di Brescia entro due anni, e quella di Pavia entro tre dalla data della concessione.~~

Art. 8.

Una metà delle cauzioni indicate all'art. 5 verrà restituita ai concessionari, quando essi giustificheranno di aver eseguito tanti lavori per un ammontare triplo; l'altra metà sarà restituita dopo il termine dei lavori, ed il collaudo definitivo.

Art. 9.

Tutte le disposizioni della convenzione stipulata il 25 giugno 1860 con la società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, alle quali non sia derogato colla presente legge, dovranno essere applicate alla concessione della linea Brescia-Pavia per Pizzighettone.

La parte I le parti della linea da Brescia a Cremona e Lodigino entro due anni, e la parte da Cremona a Pavia

~~Art. 8.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 9.

Tutte le disposizioni della convenzione stipulata il 25 giugno 1860 con la società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, non che le relative modificazioni introdotte colla legge 8 luglio 1860, n° 4241, dovranno essere applicate alla concessione della linea Brescia-Pavia per Pizzighettone, in quanto non sia ad esse derogato colla presente legge. La tariffa da stabilirsi per la linea Brescia-Pavia per Pizzighettone sarà quella che nella suddetta convenzione 25 giugno 1860 fu pattuita per le ferrovie lombarde.

*In generale
L. Brancini*

Approvato nella Camera del 30. Luglio 1861.

Pellati

Relazione della Commissione composta
 dei deputati Mazza, Mosca, Finzi, Allievi, Sanardelli,
 Grattoni, Castagnola, Luzzi e Delegati Finzi, presen-
 tata nella tornata del 6 Luglio 1861 sul pro-
 getto di legge del Ministro dei lavori pubblici per
 l'autorizzazione al Governo di concedere la co-
 struzione d'una strada ferrata da Brescia a
~~Verona per Foggione~~

Signori

La Commissione eletta ^{dai vostri} Uffici
 per riferire alla Camera sopra questo
 progetto di legge ebbe dagli Uffici stessi
 concedere incarico di proporre l'approva-
 zione, ~~salvo~~ alcune lievi modificazioni ~~che~~ quali
 più innanzi ^{noi} faremo ad esporre. ~~Espresso~~ che se riuscì
~~Uffici nel~~ prestare unanime l'assenso
 ad un tale progetto di legge, è agevole
 il rinvenire la causa in quelle ~~stesse~~
 considerazioni accennate dal Ministro
 nella sua Relazione, ^{in quelle} considerazioni che fino dallo scorso anno
~~si è~~ ~~presentate~~ la Commissione della Camera chiamata
 ad esaminare il progetto di legge per l'approvazione
 della Convenzione 25 giugno ¹⁸⁵⁰ si era creduta in debito
 di raccomandare al Ministro dei lavori pubblici avesse ad essere
 il compimento della rete lombarda, ^{che} ~~non~~ ~~avrebbe~~ ~~potuto~~ ~~essere~~ ~~completata~~
 di proporrate agli interessi ~~pubblici~~ ~~che~~ ~~per~~ ~~parere~~ ~~quali~~ ~~si~~ ~~trattano~~ ~~in~~ ~~questo~~ ~~progetto~~ ~~di~~ ~~legge~~ ~~per~~ ~~la~~ ~~costruzione~~ ~~della~~ ~~strada~~ ~~ferrata~~ ~~da~~ ~~Brescia~~ ~~a~~ ~~Verona~~ ~~per~~ ~~Foggione~~

~~che~~ a quelli interessi austriaci per dettare i quali soltanto sta
 e che ~~originariamente stabilita~~ l'Austria non si curava per certo di provvedere
 a Austria difatti aveva fracciato ~~le~~ strade
 di ferro ^{soltanto per} per ~~concentrare~~ trasportare i suoi reggimenti
 e non ~~per~~ ^{soddisfare le} ~~popolazioni~~ ^{popolazioni} bastava
 a città che dalle remote rive del Danubio potesse avventare
 su quelle del minacciato Ticino i proprii soldati
 senza curarsi del resto se ~~in~~ ⁱⁿ ~~tempo~~ ^{tempo} fosse provveduto
 ai bisogni economici e civili della ~~contada~~ ^{contada} dove
 tardava così ~~ne~~ ^{ne} ~~detto~~ ^{detto} che ~~le~~ ^{le} ~~strade~~ ^{strade} ~~in~~ ⁱⁿ ~~essa~~ ^{essa}
~~era~~ ^{era} ~~diretto~~ ^{diretto} ~~contratto~~ ^{contratto} ~~ma~~ ^{ma} ~~de~~ ^{de} ~~risultato~~ ^{risultato} ~~in~~ ⁱⁿ ~~una~~ ^{una}
 in una ~~contrada~~ ^{contrada} ~~d'~~ ^{d'} ~~oltre~~ ^{oltre} ~~tre~~ ^{tre} ~~milioni~~ ^{milioni} ~~di~~ ^{di} ~~popolazione~~ ^{popolazione}, in
 una ~~parte~~ ^{parte} ~~contrada~~ ^{contrada} ~~che~~ ^{che} ~~era~~ ^{era} ~~di~~ ^{di} ~~straordinaria~~ ^{straordinaria}
 ricchezza agricola, e insieme di tale configura-
 zione di suolo da non ~~poter~~ ^{poter} ~~superare~~ ^{superare} nella
 costruzione di ~~strade~~ ^{strade} ~~grandi~~ ^{grandi}
 e ~~non~~ ^{non} ~~diremo~~ ^{diremo} ~~estratte~~ ^{estratte}, ma ~~per~~ ^{per} ~~anche~~ ^{anche} ~~discretate~~ ^{discretate} ~~dall'istituto~~ ^{dall'istituto} ~~per~~ ^{per}
 non arrivare ~~alla~~ ^{alla} ~~lunghezza~~ ^{lunghezza} ~~di~~ ^{di} ~~cinquecento~~ ^{cinquecento}
 chilometri. La prima ~~vista~~ ^{vista} ~~ogni~~ ^{ogni} ~~cosa~~ ^{cosa}
 quanto ~~sia~~ ^{sia} ~~scarsa~~ ^{scarsa} ~~questa~~ ^{questa} ~~parte~~ ^{parte} ~~delle~~ ^{delle} ~~ferrovie~~ ^{ferrovie} ~~non~~ ^{non}
~~è~~ ^è ~~scarsa~~ ^{scarsa} ~~e~~ ^e ~~indecisa~~ ^{indecisa} ~~quanto~~ ^{quanto} ~~è~~ ^è ~~in~~ ⁱⁿ ~~via~~ ⁱⁿ ~~addebita~~ ^{addebita}, ~~per~~ ^{per} ~~la~~ ^{per} ~~regione~~ ^{regione},
 cioè ~~al~~ ^{al} ~~bitopio~~ ^{bitopio} ~~di~~ ^{di} ~~movimento~~ ^{movimento} ~~del~~ ^{del} ~~paese~~ ^{paese}, ~~quanto~~ ^{quanto} ~~è~~ ^è ~~in~~ ⁱⁿ ~~via~~ ⁱⁿ ~~relativa~~ ^{relativa}, ~~paragonata~~ ^{paragonata} ~~alla~~ ^{alla} ~~rete~~ ^{rete} ~~nelle~~ ^{nelle} ~~altre~~ ^{altre} ~~provincie~~ ^{provincie} ~~italiane~~ ^{italiane}.
 Così la ~~romana~~ ^{romana} ~~per~~ ^{per} ~~esempio~~ ^{esempio} ~~per~~ ^{per} ~~1, 815, 242~~ ^{1, 815, 242} ~~anima~~ ^{anima}
 ha 895 chilometri di strade del ~~paese~~ ^{paese} ~~contato~~ ^{contato}
 e ~~con~~ ^{con} ~~essa~~ ^{con} ~~che~~ ^{che} ~~è~~ ^è ~~quanto~~ ^{quanto} ~~dire~~ ^{dire} ~~essa~~ ^{essa} ~~potrebbe~~ ^{potrebbe} ~~per~~ ^{per}
 ogni ~~100~~ ¹⁰⁰ ~~abitanti~~ ^{abitanti} ~~nel~~ ^{nel} ~~paese~~ ^{paese} ~~di~~ ^{di} ~~19, 30~~ ^{19, 30} ~~chilometri~~ ^{chilometri},
 in ~~stessa~~ ^{stessa} ~~proporzione~~ ^{proporzione} ~~di~~ ^{di} ~~100,000~~ ^{100,000} ~~abitanti~~ ^{abitanti} ~~in~~ ⁱⁿ ~~una~~ ⁱⁿ ~~provincia~~ ^{provincia} ~~di~~ ^{di} ~~119~~ ¹¹⁹ ~~chilometri~~ ^{chilometri},
 e ~~in~~ ⁱⁿ ~~una~~ ⁱⁿ ~~provincia~~ ^{provincia} ~~di~~ ^{di} ~~25, 22~~ ^{25, 22} ~~chilometri~~ ^{chilometri}.

è detto

mentre 16, 45 soltanto ne possiede la
 Lombardia, in tale condizione assai
 poco favorevole di condizioni della Lombardia
~~comunicazione in vista~~ ~~comunicazione~~
 era giusto, era necessario che
 il governo e il Parlamento italiano
 nella ~~pianta~~ ~~arbitraria~~ ~~opera~~
 intrapresa di dotare di strade ferrate
 l'Italia non ~~lasciasse~~ ~~incompiuta~~
 potessero la loro ~~lasciasse~~ la Lombardia stessa
 in dimenticanza e in abbandono; era
 necessario che prima di segnare quella ~~strada~~
 nella ~~strada~~ ~~strada~~ nella concezione di ferrovie
 che fu ^{solennemente} annunciata dal ministro dei
 lavori pubblici nella tornata del 12 luglio,
 venisse assicurata anche la Lombardia almeno
~~una~~ di una ^{nuova} linea ~~linea~~ in quella
 parte ove ~~si~~ ~~per~~ ~~vanto~~ del fatto ne
 stava. La Commissione riconobbe inoltre
 che indipendentemente dalle ~~esigenze~~
 economiche erano le più ~~importanti~~ ~~contingenze~~
 esigenze militari che consigliavano di non
 lasciare ~~il~~ ~~scarto~~ ~~del~~ ~~pro~~ ~~di~~ ~~si~~ ~~efficace~~
 sussidio alle operazioni di guerra ~~quel~~ ~~parte~~
 ove si ~~potrebbe~~ ~~combattere~~ ~~contro~~ ~~il~~ ~~nostro~~ ~~perpetuo~~ ~~nemico~~ ~~che~~ ~~hanno~~
~~teggie~~ ~~col~~ ~~lo~~ ~~co~~ ~~effettivo~~ ~~si~~ ~~a~~ ~~guidare~~ ~~e~~ ~~notte~~
 marce rapidamente sui punti d'attacco e di
 difesa: alcune brigate fatte ~~giungere~~ ~~come~~ ~~potrebbe~~

editate ~~la ragione, a costruire~~
 ove anche si richiedessero ^{ben più gravi} ~~maggiori~~
 sacrifici di quelli che in realtà noi
 occorriamo, come potrebbe mai
~~il Parlamento~~
 editate ~~a ragione, noi dicavamo,~~
 far ^{costruire edate} ~~affidate queste~~ ferrovie, ~~de~~
 un ^{di di battaglia} ~~gioco~~ delle alcune frigate
 portate ^{alcune ope più} ~~in~~ ~~vicinanza~~ ~~il~~ ~~vento~~
 a ~~più~~ ~~facili~~ ~~serva~~ un punto ~~della~~
~~scacchiere~~ ~~della~~ ~~Di~~ ~~quel~~ ~~grande~~
 scacchiere delle battaglie italiane, potremo
 letteralmente vedere di destino
 della nazione?

Quanto alla scelta di questa linea
~~più~~ urgente e indispensabile da
 costruire in Lombardia, essa non
 poteva essere, almeno nella sua più
 generale direzione, oggetto di dubbio o di
~~qualche~~ ~~veruno~~: l'opinione pubblica
 secondo che ~~aveva~~ ~~avuto~~ il Ministro nella sua relazione
 la aveva ^{esplicitamente} ~~esplicitamente~~ indicata, come ~~il~~
~~caso~~ ~~una~~ ~~squadro~~ alla parte del
 parte ~~prossima~~ di ferrovie ed a quella
 mancante la indicava non meno eviden-
 temente: ~~il~~ ~~no~~ ~~non~~ ~~ha~~ ~~che~~ ~~la~~ ~~linea~~
~~che~~ ~~il~~ ~~Ministro~~ ~~vediamo~~ ~~abbia~~ ~~seguito~~
 questa ~~intelligibile~~ ~~linea~~ ~~o~~ ~~direzione~~ ~~la~~

nel documento
 del Ministro dei lavori pubblici

si potta seguire entro i termini della linea ¹⁴ ³
 come venne ^(tattamente) da lui designata in questo progetto
^{di legge, come ci facciamo a finire il paese. (ca. ca. 185)}
~~di legge~~ La Commissione apprende, difatti in
 primo luogo al concetto esplicitamente manifestato dal
 l'onorevole il ministro nella sua relazione.
 di non voler ~~non~~ portare alcuna alterazione
 alle linee comprese nella convenzione del 25
 giugno 1850, assicurando così anche in ciò
~~questo~~ l'opinione pubblica della Lombardia,
~~per la quale, secondo alle aspetta la rela-~~
 zione suddetta, si era a questo riguardo
 pronunciata con ^{tale} ~~singolare~~ unanimità, che
~~la quale parte, alla Commissione ha attribuito~~
~~la quale parte, alla Commissione ha attribuito~~
 qualunque gata di luoghi nel mantenendo
 di una solidarietà comune.
 Mantenute così inalterate le linee contenute
 nella suddetta convenzione 25
 giugno 1850, le più ovvie ragioni econo-
 miche e strategiche ~~non~~ indicavano
 di dover dotare d'una linea di ferro
 strada di ferro quella parte di Lombardia che a' ora
 totalmente priva, la Lombardia orientale.
 Ragioni economiche, dicevano, perché
 tutto il polo e fertilissimo paese
 che si stende ~~tra~~ fra l'Orsio ed il Minio non
 poter essere condannato a rimanere

senza ferrovie;
~~senza~~ ^{per ferrovie;} ~~strade di ferro~~, perché ove Austria e l'alta
la Lombardia orientale ^{onde scarsi alla a Vienna e nell'Italia} dovessero scarsi
centrale, dovessero scarsi.)

in Bergamo e nell'alta Lombardia occidentale
per muovere ^{voi} di la ^{soltanto per} ~~muovendole~~ ^{in senso inverso} a sud-est
sarebbe questo ^{proprio} uno spostare ^{artificialmente} la ^{posizione} geografica,
o un invertir la natura. Ragioni strategiche
perché se gli austriaci avevano ^{decisamente} stabilito
le proprie ferrovie longitudinali ^{già in Lombardia} ad
ad occidente, cioè vicine alla propria
frontiera onde ^{lungo la medesima} ~~si~~ ^{fac} ~~in~~ ^{potessero}
velocemente gli eserciti l'uguale ragione
imporre a noi ^{invece} ~~di stabilire~~ ^{la nostra}
~~strada~~ ^{due} ~~pari~~ ^{di stabilire} ~~lungo~~ ^{ad} ~~pari~~ ^{oriente} ~~onde~~
siano parallele ~~al pari~~ ^{al} ~~nostro confine~~,
lungo i vari punti del quale ^{praticando}
alla nostra volta, frapponendo
rapidamente le ^{armate nazionali} ~~potere~~ ^{di} ~~sparte~~ ^{di}
queste regioni tendevano, necessaria
la via che la Austria volge a ^{destro} ~~sinistra~~
piegando ~~verso~~ ^{poteria} ~~verso~~ ^{verso} ~~Pizzighetone~~, non
meno potenti ragioni economiche additano
e militari ^{condizionavano} la via ^{da} ~~partire~~
Pizzighetone e Lavia, ^{collegamento delle nostre più} ~~primo~~ ^{importante} ~~iniziammo~~
di quella grande linea abbreviata della

molte accennando, rendete ~~capite~~
necessaria questa strada,
che, per ~~questo~~

distanze fra i due mari che dovrà scostarsi ¹⁵
sulla sinistra del bo ~~per la ferro a lungo~~
le pinde lombard e quelle della Venezia
allorché anche questa generale provincia sarà
ripensata alla patria italiana comune.
~~restante in commissione nessuna e interpretato~~
che la linea designata dal ministro nella
~~locazione designazione~~ ^{locazione} generale: Spagna
a Bavia per Pizzighetone ~~come la~~
~~Commissione designata~~ ^{intenzione} ~~ovette~~ ^{rispondere},
~~alle~~ ^{che} ~~colle~~ ^{potrebbe dovuto} ~~direzione~~ ^{prendere},
alle esigenze local indicate. Se non che
mentre a tale scopo la ~~designazione~~ quella
locazione, quella designazione ~~comuni~~
parto alla Commissione ^{convenienti} ~~sufficiente~~ per
il tronco che corre da ^{Parigi} ~~Pavia~~ a Pizzighetone, non
~~Parigi~~, ~~non parte~~ alla medesima del
~~tutto~~ ~~scritto~~ ~~alt~~ poi sufficiente per il
tronco che deve andare da Pizzighetone
a Brescia. Se difatti per la strada
da Bavia a Pizzighetone la direzione generale
non può ~~essere~~ ^{essere} ~~grau fatto~~ e neanche
concepiti ~~potrà~~ ^{potrà} ~~grau fatto~~ ~~variato~~, ~~adda~~
differente e il caso ~~per~~ ^{per} ~~l'altra~~ ~~strada~~ ~~che~~
va ad incontrare la prima ^{per la strada}, ~~potrà~~ ~~uso~~,
da Brescia a Pizzighetone.

Quanto a ~~potenza strada~~ ~~medesima~~ parve alla Commissione
necessario di ~~stipulare~~ l'eventualità che
la medesima la Breccia volgesse ad Occidente
portandosi così troppo vicina alle ferrovie
Lombarde attuali e lasciando invece ad oriente
un più largo tratto di paese sprovvisto affatto
di questo mezzo di comunicazione, ~~creando~~
quindi una distribuzione che sarebbe la più
abnormale ~~perché nella Lombardia occidentale~~
~~si dovrebbe~~ ^{quasi del tutto} ~~instaurare~~ le ferrovie ~~mentre tutte~~
~~il paese~~ ~~la più~~ ~~orient.~~ Lombardia occidentale
~~si~~ ~~allontanerebbero~~,
~~si~~ ~~allontanerebbe~~ sempre più dalla frontiera
e dai paesi della Lombardia orientale, per
rinuovere l'eventualità di rifatto inconveniente
~~che~~ la Commissione ~~non~~ ~~deve~~ ~~necessario~~ non
già di mutare l'art. 3^o mentre non ebbe
difficoltà di lasciar stabilire l'andamento
della linea per decreto reale, ma ~~soltanto~~
di fare una aggiunta all'articolo 1^o nel senso
non di modificare la designazione della
linea ma di ~~determinarla~~, di ^{meglio} ~~spiegarla~~ un
po' ~~meglio~~ nella sua direzione generale,
e sempre allo scopo soltanto di eliminare
l'inconveniente testé accennato.

Nello stabilire ~~designare~~ questa ~~ultima~~ ~~parte~~

generale determinazione di linea la Commissione, ^{difficili della Camera,} ~~ma per~~ ~~espresso~~ ~~mandato~~ della ~~maggior~~ ~~parte~~ degli ~~onorevoli~~ ~~deputati~~ ~~di~~ ~~Cremona~~

~~questo punto~~
~~la legge~~
~~di~~
~~Cremona~~

si era proposta di designare come punto per cui ~~si~~ ~~deve~~ ~~passare~~ ~~la~~ ~~strada~~ ~~che~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~

per ~~che~~ ~~il~~ ~~Ministro~~ ~~comandava~~ ~~che~~ ~~si~~ ~~costruisse~~ ~~una~~ ~~strada~~ ~~che~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~

~~che~~ ~~una~~ ~~strada~~ ~~che~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~in~~ ~~primo~~ ~~luogo~~ ~~il~~ ~~Ministro~~

~~che~~ ~~potrebbe~~ ~~essere~~ ~~ostacolato~~ ~~qualche~~ ~~legale~~ ~~impedimento~~ l'art. 19 della legge

già 25 giugno 1860, il quale prescrive

che "nessuna nuova linea tendente a riunire direttamente fra loro, per altra

via, punti appartenenti alle linee in concetto a meno che la nuova strada

non ^{potrà essere costruita o costruita in via di} ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~in~~ ~~primo~~ ~~luogo~~ ~~il~~ ~~Ministro~~

governo attribuisca una particolare importanza strategica, politica, o commerciale"

Il Ministro ~~ha~~ ~~richiesto~~ ~~di~~ ~~latino~~ ~~giudicare~~ ~~la~~ ~~Camera~~ ~~se~~ ~~e~~ ~~quanto~~ ~~questa~~ ~~disposizione~~ ~~potrebbe~~ ~~essere~~ ~~invocata~~ ~~contro~~ ~~la~~ ~~strada~~ ~~che~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~

la strada diretta fra Verona e Cremona ^{appropriata} ~~che~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~

Ora per sua parte la Commissione, ^{proprio} ~~che~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~in~~ ~~primo~~ ~~luogo~~ ~~il~~ ~~Ministro~~

~~con~~ ~~la~~ ~~Commissione~~ ~~di~~ ~~Cremona~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~in~~ ~~primo~~ ~~luogo~~ ~~il~~ ~~Ministro~~

~~che~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~in~~ ~~primo~~ ~~luogo~~ ~~il~~ ~~Ministro~~

debito di dichiarare nel modo più assoluto e deciso, avere gli uffici stessi ritenuto e avere la Commissione ~~che~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~in~~ ~~primo~~ ~~luogo~~ ~~il~~ ~~Ministro~~

che non si possa ~~che~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~tra~~ ~~Verona~~ ~~e~~ ~~Castiglione~~ ~~si~~ ~~trova~~ ~~in~~ ~~primo~~ ~~luogo~~ ~~il~~ ~~Ministro~~

~~concessionaria il minimo dubbio~~
il ^{alcun} minimo dubbio sulla interpretazione
del ~~senso~~ dell'articolo suddetto; ^{che non si possa} non potesse
~~venire~~ ^{venisse} dubitato; cioè, che quell'articolo
ponga impedimento ad una ferrovia tra
Firenze e Cremona. La Commissione repuba
licana ^{che fa parte del Parlamento} ~~non~~ ^{soltanto} ~~non~~ ^{il} l'annette questo dubbio ~~to~~
~~intorno~~ ^{a ciò} ~~costituirebbe un~~
~~precedente~~ ^{non} ~~per~~ ^{il} ~~precedente~~ ^{precedente} ~~non~~
solo relativamente ^{rispetto} ~~solo~~ ^{per} ~~questa~~ ^{linea} ~~ma~~ ^{per} ~~questa~~ ^{linea}
relativamente a tutte le altre ^{che ne' paesi} ~~che~~ ^{sono} ~~comete~~ ^{alla}
~~linee~~ ~~stipulate~~ ~~ove~~ ~~sono~~ ~~comete~~
linee ferroviarie alla Società stipulatrice
della Convenzione 15 Giugno 1850. Sarebbe
~~una~~ ~~troppo~~ ~~opera~~ ~~troppo~~ ~~larga~~ ~~e~~ ~~troppo~~ ~~larga~~
il dire tutte le ragioni per le quali non è
possibile dedurre da quell'articolo una
interpretazione ^{lesiva} ~~quanto~~ ~~vincolatrice~~. La
Commissione accetterà solo essere necessario,
~~per~~ ~~il~~ ~~suo~~ ~~credere~~, perché sia applicabile
il citato art. 19 che si tratti di congiun
zioni appartenenti a linee ^{concrete} ~~concrete~~, che
è quanto dire punti posti sulle stesse linee
e non su linee diverse, essendo anche nazionale
che una Società possa imporre la condizione
che ^{non} ~~altra~~ ^{pregiudicare} ~~senza~~ ~~pregiudicare~~ una linea
se ~~lei~~ ~~esista~~, con un'altra linea ~~ferroviaria~~

a provvedere agli stessi luoghi e bisogni, ~~ma~~
~~quando si dice con già che non è sufficiente, ma necessariamente giunto che~~
non già che abbia ad impedire di riunire

punti ~~non appartenenti~~ a ~~le~~ parti ~~opposte~~
linee ~~non~~ ~~si~~ ~~diver~~ ~~te~~ ~~per~~ ~~una~~ ~~serie~~ ~~di~~ ~~linee~~ ~~parallele~~, ~~la~~ ~~Commissione~~ ~~accanto~~ ~~alla~~ ~~semplice~~ ~~linea~~ ~~diver~~ ~~te~~. ~~Infine~~ ~~si~~ ~~tratterà~~ ~~come~~

inoltre, come l'art. 19, dicendo non poter essere costruite
o costruite in Lombardia nuove linee pendenti

e congiungete direttamente fra loro, ~~per~~

~~un'altra~~ ~~via~~ e punti appartenenti alle linee ~~costruite~~
un'altra ~~via~~ ~~o~~ ~~per~~ ~~una~~ ~~serie~~ ~~di~~ ~~linee~~ ~~parallele~~ ~~che~~ ~~si~~ ~~tratterà~~ ~~come~~

non può farsi la ~~congiunzione~~ ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~
congiungente ~~tra~~ ~~due~~ ~~parti~~ ~~fra~~ ~~un~~

quinta e sesta

la linea di Verolanova per cui quella linea potrebbe

Si deve però osservare che per la nuova legge del Continente giudiziario il governo deve fare una riforma politica per la Lombardia orientale, con un'importanza politica di tutti i punti di vista ferroviaria.

La Commissione osserva che questo nuovo progetto è opposto al governo dal momento che esso lascia esplicitamente al governo il giudizio sull'importanza di questi punti intermedii. Quando colla dizione "in quali il governo attribuisca una particolare importanza".

fra i punti per cui quella linea potrebbe ~~Verolanova la importanza~~

quella linea potrebbe per Verolanova capo luogo di circondario che è importante

congiungere a Brescia suo capoluogo di Provincia; per l'ontorio luogo commercialmente importante siccome quello ove

l'Inghilterra comincia ad essere navigabile

è finalmente l'argomento che fosse sotto l'art. 19 della citata Convenzione

fuori di che non provrebbe nulla perché provrebbe troppo; imperocché anche andando a Pizzighetone per

Castelfranco e per qualsivoglia altra via, bisognerebbe passare come

per un altro punto concesso al pari di Cremona alla Società stipulata

fratella della Convenzione 25 giugno 1860.

Un'interpretazione restrittiva che fosse data all'art. 19 condurrebbe alla

conseguenza che siccome non si ha in Lombardia ^{alcun punto importante non peraltro} punto ~~di cui si~~ concesso

alla Società lombardo-veneta e dell'Italia centrale non si potrebbero più altre

costruite linee di via ferrata in Lombardia senza il benplacito di quella Società.

4

La Commissione, ^{suppongo} ~~perche~~ ^{si e' elevata} ¹⁸ ^{indeterminata} una tale questione ~~debe~~ ^{deve} suo obbligo per l'avvenire delle ferrovie lombarde di esprimere altamente la sua opinione la piu' ferma e decisa sulla interpretazione di questo articolo della legge del 29 giugno 1860; ed alla domanda se la linea di ferrovia che si deve costruire ^{legalmente} ~~puo'~~ ^{deve} andare da Brescia a Cremona non esita a rispondere che ~~puo'~~ ^{deve} essa lo puo'.

~~La Commissione~~
~~non dovrebbe~~
~~non~~

Una'altra questione veniva ~~suscitata~~ ^{suscitata} dal ~~progetto~~ ^{del progetto} ~~di legge~~ ^{di legge} ~~quella~~ ^{quella} ~~che~~ ^{che} ~~si~~ ^{si} ~~vede~~ ^{vede} ~~se~~ ^{se} ~~è~~ ^è ~~possibile~~ ^{possibile} ~~per~~ ^{per} ~~la~~ ^{la} ~~costruzione~~ ^{costruzione} ~~di~~ ^{di} ~~una~~ ^{una} ~~linea~~ ^{linea} ~~di~~ ^{di} ~~ferrovia~~ ^{ferrovia} ~~che~~ ^{che} ~~si~~ ^{si} ~~deve~~ ^{deve} ~~costruire~~ ^{costruire} ~~tra~~ ^{tra} ~~Brescia~~ ^{Brescia} ~~e~~ ^e ~~Cremona~~ ^{Cremona} ~~non~~ ^{non} ~~esita~~ ^{esita} ~~a~~ ^a ~~rispondere~~ ^{rispondere} ~~che~~ ^{che} ~~essa~~ ^{essa} ~~lo~~ ^{lo} ~~puo'~~ ^{puo'}.

anche ^{potendo} ~~potendo~~ ^{di} ~~di~~ ^{convergenza} ~~convergenza ~~condotta~~ ^{condotta} ~~tra~~ ^{tra} ~~Brescia~~ ^{Brescia} ~~e~~ ^e ~~Cremona~~ ^{Cremona} ~~questa~~ ^{questa} ~~ferrovia~~ ^{ferrovia} ~~che~~ ^{che} ~~tra~~ ^{tra} ~~Brescia~~ ^{Brescia} ~~deve~~ ^{deve} ~~andare~~ ^{andare} ~~a~~ ^a ~~Pizzighellone~~ ^{Pizzighellone}.~~

La Commissione ^{giuoco} ~~giuoco~~ ^{si} ~~si~~ ^è ~~è ^{stata} ~~stata~~ ^{occupata} ~~occupata ^a ~~a~~ ^{questa} ~~questa ^{opinione} ~~opinione ^e ~~e ^{nella} ~~nella ^{relazione} ~~relazione ^{inter} ~~inter ^{posta} ~~posta ^{elevata} ~~elevata ⁱⁿ ~~in ^{proposito} ~~proposito ^{una} ~~una ^{opinione} ~~opinione ^{per} ~~per ^{lo} ~~lo~~ ^{meno} ~~meno ^{subitativa} ~~subitativa~~, ^{la} ~~la~~ ^{Commissione} ~~Commissione ^{non} ~~non ^{esita} ~~esita~~ ^a ~~a ^{tal} ~~tal ^{modo} ~~modo ^{di} ~~di~~ ^{esprimere} ~~esprimere ^{la} ~~la~~ ^{sua} ~~sua~~ ^{opinione} ~~opinione ⁱⁿ ~~in~~ ^{una} ~~una~~ ^{relazione} ~~relazione~~ ^{presentata} ~~presentata~~ ^{al} ~~al~~ ^{Ministero} ~~Ministero~~.~~

La Commissione ^{ministeriale} ~~ministeriale~~ ^{non} ~~non~~ ^{esita} ~~esita~~ ^a ~~a~~ ^{tal} ~~tal~~ ^{modo} ~~modo ^{di} ~~di~~ ^{esprimere} ~~esprimere~~ ^{la} ~~la~~ ^{sua} ~~sua~~ ^{opinione} ~~opinione~~ ⁱⁿ ~~in~~ ^{una} ~~una~~ ^{relazione} ~~relazione~~ ^{presentata} ~~presentata~~ ^{al} ~~al~~ ^{Ministero} ~~Ministero~~.~~

La Commissione ^{ministeriale} ~~ministeriale~~ ^{non} ~~non~~ ^{esita} ~~esita~~ ^a ~~a~~ ^{tal} ~~tal~~ ^{modo} ~~modo ^{di} ~~di~~ ^{esprimere} ~~esprimere~~ ^{la} ~~la~~ ^{sua} ~~sua~~ ^{opinione} ~~opinione~~ ⁱⁿ ~~in~~ ^{una} ~~una~~ ^{relazione} ~~relazione~~ ^{presentata} ~~presentata~~ ^{al} ~~al~~ ^{Ministero} ~~Ministero~~.~~

La Commissione ^{ministeriale} ~~ministeriale~~ ^{non} ~~non~~ ^{esita} ~~esita~~ ^a ~~a~~ ^{tal} ~~tal~~ ^{modo} ~~modo ^{di} ~~di~~ ^{esprimere} ~~esprimere~~ ^{la} ~~la~~ ^{sua} ~~sua~~ ^{opinione} ~~opinione~~ ⁱⁿ ~~in~~ ^{una} ~~una~~ ^{relazione} ~~relazione~~ ^{presentata} ~~presentata~~ ^{al} ~~al~~ ^{Ministero} ~~Ministero~~.~~

La Commissione ^{ministeriale} ~~ministeriale~~ ^{non} ~~non~~ ^{esita} ~~esita~~ ^a ~~a~~ ^{tal} ~~tal~~ ^{modo} ~~modo ^{di} ~~di~~ ^{esprimere} ~~esprimere~~ ^{la} ~~la~~ ^{sua} ~~sua~~ ^{opinione} ~~opinione~~ ⁱⁿ ~~in~~ ^{una} ~~una~~ ^{relazione} ~~relazione~~ ^{presentata} ~~presentata~~ ^{al} ~~al~~ ^{Ministero} ~~Ministero~~.~~

La Commissione ^{ministeriale} ~~ministeriale~~ ^{non} ~~non~~ ^{esita} ~~esita~~ ^a ~~a~~ ^{tal} ~~tal~~ ^{modo} ~~modo ^{di} ~~di~~ ^{esprimere} ~~esprimere~~ ^{la} ~~la~~ ^{sua} ~~sua~~ ^{opinione} ~~opinione~~ ⁱⁿ ~~in~~ ^{una} ~~una~~ ^{relazione} ~~relazione~~ ^{presentata} ~~presentata~~ ^{al} ~~al~~ ^{Ministero} ~~Ministero~~.~~

e per ragioni ^{economiche} ~~commerciati~~, per ragioni
militari, perché il ministero ^{delle di repubblicane} ~~del governo~~
di città che Pizzighebbone ¹² ~~era un punto~~
~~facile~~ sia unito più brevemente a Brescia, per ragioni
^{economiche} ~~commerciati~~ perché parimenti il ministero
~~repub~~ stima utile di abbreviare la via
da Piacenza e da ^{Capova} ~~Parma~~ a Brescia ed a
Venezia. Il ministero dichiarò parimenti
che non avrebbe potuto accettare che un'altro
perdo qualsiasi venisse designato per ^{definitivamente} ~~costruire~~ ^{la via} ~~costruire~~
quella via festata da Brescia e Pizzighebbone.
Queste ragioni persuasero la Commissione
a non insistere per allungare la strada
da Brescia a Pizzighebbone, ~~di parecchi~~
^{a Parma, a Piacenza, Genova, di parecchi}
~~20~~ chilometri onde passare per Cremona.
Brescia, ~~si trova~~ essendo la città ove
molto capo da una parte le strade
militari della bassa Lombardia dall'altra
le strade che s'aprono lungo gli sbocchi
del Po, Brescia viene ad essere un
punto strategico di troppo grande impor-
tanza perché la Commissione non
~~potrebbe~~ ricondurre convenientemente di abbreviare
voluta la via per Pizzighebbone. Siccome

19
però anche ~~perché~~ facendo ~~partire~~ la strada
a Siggibellone, ~~non~~ a ~~Spagnola~~, nelle due ~~vicinanze~~
e per esempio ~~a Olmetto~~ a Casabuttano, questa strada

resta la più breve, ~~partibilmente~~
compatibilmente coi centri di popolazione
presso di cui è necessario dirigete, così
la Commissione senza voler ~~determinare~~ un
punto ~~preciso e fattibile~~ ~~il~~ ~~Ministero~~

propone però che non potè trattare
di determinare che ~~concretamente~~ quella strada
abbia ~~ad avvicinarsi~~ a ~~Spagnola~~, ~~partendo~~ in
punti che siano prossimi alla medesima, ~~partendo~~ ~~come~~ ~~concretamente~~
che ~~sono~~ ~~prossimi~~ a ~~Spagnola~~ come quelle

che ~~incontratamente~~ abbiamo accettato
D'altrò ~~ti~~ ~~pro~~ ad altri contorni,
designando per conseguenza che anche
il punto d'intersezione di questa
linea di Grecia a Siggibellone con
quello di Trevigio a ~~Spagnola~~ non ~~avrebbe~~
debbà essere in ogni caso inferiore
a quello che sarebbe segnato da
una retta condotta da ~~Spagnola~~
a Siggibellone. Questo non ~~è~~ ~~una~~ ~~determinazione~~

ma ~~una~~ ~~generica~~ ~~determinazione~~ della Commissione
si ~~rebbe~~ ~~obbligata~~ ad ~~introdurre~~ onde
questa non ~~fosse~~ ~~una~~ ~~generica~~ ~~determinazione~~ onde
far sì che la linea di ~~Spagnola~~ da
Spagnola che ~~deve~~ ~~andare~~ da Grecia a
Siggibellone non si ~~rechi~~ ~~troppo~~ ad ~~Occi-~~
dente.

~~si dice~~ ~~quanto~~ ~~più~~ ~~probabile~~ ~~perché~~
questa linea è ~~parallela~~ anche al corso

~~del fiume~~

Per questo ~~le~~ ~~autorità~~ ~~militari~~ ~~della~~ ~~Stato~~ ~~approvate~~
dal lato ~~strategico~~ ~~di~~ ~~la~~ ~~linea~~ ~~Pavia~~ ~~Pizzighetone~~ ~~Brescia~~
come la linea ~~Pavia~~ ~~Cremona~~, e ~~designate~~

~~designate~~ come importanti ~~secondo~~ ~~le~~
risultati le quali sono ~~amenae~~ ~~dichiarate~~

importanti e desiderabili in un rapporto

del 15 maggio 1861 del Consiglio Superiore

del Genio ~~all'epoca~~ al Ministero della Guerra, rapporto

che ~~fu~~ dal Ministero ~~fu~~ ~~trasmesso~~

alla ~~sopra~~ ~~Commissione~~. ~~Ed~~ ~~anche~~ ~~la~~

~~parimente~~ ~~queste~~
quattro ~~la~~ ~~ferrvie~~ ~~Brescia~~ ~~a~~ ~~Cremona~~ ~~e~~

di Cremona a Pizzighetone e ~~Padova~~ ~~sono~~

stato ~~dichiarate~~ importanti ~~anche~~ ~~del~~

lato strategico dal Ministro dei

Lavori pubblici nella ~~un~~ ~~Relazione~~ ~~al~~ ~~Re~~

Avuto del 26 Dicembre 1860 a sua ~~albergo~~

Reale il Principe di Carignano.

Ma di minore rilievo sono i vantaggi commer-

ciali delle linee delle quali si tratta. ~~La~~
parte orientale ~~del~~ ~~valle~~ Lombardia sarebbe congiunta alla parte

Lombardia meridionale non solo ma

all'Italia del centro e del mezzogiorno; que'

manufacture ~~prezi~~ dell'alta Lombardia scambierebbero

i prodotti delle loro ~~industrie~~ ~~colle~~ coi gravi, ~~che~~ ~~tor~~

si renderebbero sotto ogni aspetto ove
si potessero prolungate da una parte
~~sotto il Minico~~ da Cremona verso il
confine e dall'altro da ^{aperte per} Pavia ~~---~~

Casteggio. ~~staggio~~. La Commissione succedendo

quindi al Ministero il più l'occasione
sulle prolungazioni delle medesime, e fu lista di ~~vedere~~ ^{udire}

come tanto il Ministero dei Lavori pubblici

^{il Ministero della} ~~che della~~ Marina ~~non ammettendo l'abilità~~
riferendosi come, ^{incontingibile}
~~ammettendo~~ l'utilità della prima,

e quanto alla seconda il Ministero dei

Lavori pubblici, riconoscendo

l'importanza, dichiarasse la sua

adesione connessa in parte alla

scelta del voto dell'Assemblea

La Commissione si fece perciò ad esaminare

se il minimum di garanzia ^{attestato} ~~garantito~~

dallo Stato ~~nel caso~~ se non fosse sovvenuto

carico per lo Stato il garantire alla Compagnia

concessionaria ~~per~~ un minimum

di annua rendita lorda che possa accedere

fino a venticinque mila lire per chilometro.

Ma la Commissione
essendo portata fino
a tal cifra concide
tando da una parte
impedimenti impieghi
che si proposti il
che attualmente il
sarebbe retto e

^{che si potrebbe} ~~che, fatto il calcolo del~~
costo approssimativo della ~~stessa~~ linea,

il garantire venticinque mila lire di rendita annua

che equivale al garantire un interesse del

2 per 100. ~~rende necessario di peraltro~~

mentre è inestimabile il beneficio
che essa può recare nelle supreme
battaglie dell'indipendenza e dell'unità.
~~La cosa il doppio fessero si può~~
~~ove si pugnassero tutte le grandi~~
~~battaglie delle guerre moderne in Italia~~
~~vedemmo come un'ora sola di tempo~~
~~valga a salvare fiumi di sangue, e~~
~~non anche a salvare intere regioni.~~

In secondo luogo dobbiamo osservare
come percorrendo questa via ^{interiore} ~~interiore~~
~~contando fra i più ricchi e fra i più~~
~~civili e civili, attraversando una~~
~~contrada che per densità di popola-~~
~~zioni non ha uguali in Europa e~~
~~facendo ^{molte e molti} ~~molte~~ copiosi botghi~~
~~a cui non manca di città, altro~~
~~che il nome, la ^{ricchezza di larghezza} ~~rendita~~ che ~~essa~~~~

medesima ~~potrebbe~~ in breve fornire ~~per sé~~
profitti ^{abbastanza} ~~da~~ considerevoli da
~~rendere ben tenue~~ l'aggravio dello Stato

All'art. 9. la Commissione, credette
conveniente di introdurre un capoverso
col quale dopo la presentazione fatta
dalla giunta de' suoi studi
varticolateggiati per l'approvazione

Progetto del Ministero

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

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.

Art. 3.

La concessione di questa strada ferrata sarà data ai concessionari con una garanzia per parte dello Stato di un minimum di un annuo reddito lordo non eccedente le lire ventimilatrecento per chilometro.

Progetto della Commissione

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-Brescia a Brescia ed a Pavia.

La linea di strada ferrata da Brescia a Pizzighettone dovrà avvicinarsi a Cremona e il punto di intersezione di questa linea con quella di Treviso a Cremona dovrà essere in ^{ogni} ~~ogni~~ caso inferiore a quello segnato da una retta conobba da Brescia a Pizzighettone.

Art. 2.

Identico al qui contro.

Art. 3.

Identico al qui contro.

Progetto del Ministero
Art. 1.
Il Governo è autorizzato a concedere una strada ferrata da Brescia a Pavia per Pizzighettono, con facoltà di fare argomento di concessioni di stake le sezioni dirette rispettivamente dallo incontro alla linea Lodi-Bianca a Brescia ed a Pavia.

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.

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

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

La linea di strada ferrata da Brescia a Pizzighettono dovrà avvicinarsi a Cremona e il punto di intersezione di questa linea con quella di Treviglio a Cremona dovrà ~~non poter essere in~~ ^{ogni} caso inferiore a quello segnato da una retta condotta da Brescia a Pizzighettono.

Art. 2.
Identico al qui sotto.

Art. 3.

Identico al qui sotto.

Art. 4

L'andamento generale della linea sarà determinato per decreto reale sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici e della guerra.

Art. 5

I concessionari dovranno tenersi a presentare all'approvazione del governo gli studi particolari della sezione diretta a Brescia entro due mesi e di quella diretta a Pavia entro tre mesi dal giorno in cui loro sarà stata ufficialmente annunciata la concessione.

Art. 6

Entro 15 giorni dalla partecipazione di cui nel precedente articolo dovranno i concessionari depositare una cauzione per la sezione di Brescia di un milione di lire e per la sezione di Pavia di l. 500 mila.

Tutte cauzioni potranno essere pagate in cartelle di rendita dello Stato, cinque per cento al valor nominale.

Art. 4

Identico al qui contro-

Art. 5

I concessionari dovranno tenersi a presentare all'approvazione del governo gli studi particolari della sezione diretta a Brescia entro due mesi e di quella diretta a Pavia entro tre mesi dal giorno in cui loro sarà stata ufficialmente annunciata la concessione.

Il governo sarà tenuto a partecipare ai concessionari le proprie risoluzioni riguardo all'approvazione degli studi mensili entro 45 giorni dalla loro presentazione.

Art. 6

Entro 15 giorni dalla partecipazione ultimata della concessione ~~le~~ ^{il} concessionari ~~de~~ ^{do} dovranno dare una cauzione ~~che~~ ^{che} come nell'art. 5 in contro.

Art. 7.

I concessionari saranno obbligati ad aver compiuti i lavori ed aperte al pubblico servizio la sezione di Paredia entro due anni e quella di Bavia entro tre dalla data della concessione.

Art. 8.

Una metà delle cauzioni indicate all'art. 5 verrà restituita ai concessionari, quando essi giustificeranno di aver eseguito fatti lavori per un ammontare di lire. L'altra metà sarà restituita dopo il termine dei lavori ed il collaudo definitivo.

Art. 9.

Tutte le disposizioni della convenzione stipulata il 25 giugno 1860 con la società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, nonché le relative modificazioni introdotte nella legge 8 luglio 1870 n. 2416 dovranno essere applicate alla concessione della linea Paredia - Bavia per Pizzighetone.

Art. 7.

25

Identico al qui contro

Art. 8.

Identico al qui contro

Art. 9.

Tutte le disposizioni della convenzione stipulata il 25 giugno 1860 con la società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale, nonché le relative modificazioni introdotte nella legge 8 luglio 1870 n. 2416 dovranno essere applicate alla concessione della linea Paredia - Bavia per Pizzighetone in quanto non sia ad essa derogato dalla presente legge. La tariffa da stabilirsi per la linea Paredia - Bavia per Pizzighetone sarà quella che nella suddetta convenzione 25 giugno 1860 fu stabilita per le ferrovie lombarde.

11905A

Nella relazione esplicativa del Progetto di Legge presentato dall'onorevole mio predecessore per l'approvazione della Convenzione dei 25 Maggio 1860 relativa alle Strade Ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale, era lamentata l'inefficacia dei negoziati intrapresi per completare la rete lombarda e manifestata la speranza che questi negoziati riuscissero più facilmente al desiderato intendimento col nuovo Consiglio d'Amministrazione Nazionale che per virtù della ricordata convenzione andava istituita nella Capitale del Regno.

Ed un siffatto voto veniva rinnovato nella relazione della Commissione della Camera nella quale era caldamente raccomandato al Ministro di prender a cuore le trattative che egli mostravasi desideroso d'iniziare, nell'intendimento di render compiuta e rispondente agli interessi nazionali la rete Lombarda stata originariamente stabilita piuttosto a seconda d'interessi austriaci e per meglio collegarla al centro dell'Impero, siccome affermavano alcuni dei Componenti la Commissione stessa.

Fedele al provvido suo divisamento, il Ministro Tacini si rivolgeva nel 31 Dicembre 1860 al nuovo Consiglio d'Amministrazione che stava per essere instaurato, invitandolo a dichiarare se la Società da lui rappresentata intendesse assumere la concessione di una

linea da Brescia a Cremona a Lodovico
vi medesimi patti delle altre linee Lom-
barde, al che quel Consiglio rispondeva
che avrebbe emesse in proposito le sue di-
chiarazioni quando intorno a qualche pro-
posta precisa di concessione potesse de-
terminarsi per giovare o no del diritto
di prelazione stipulato negli articoli
17 e 18 della Convenzione del 21 Giugno
1860.

Chiamato il referente all'Onore di reg-
gere il ministero dei Lavori Pubblici, fu
sollecito d'invitare la società a rimettere
i studi delle linee Bergamo - Luca -
Creviglio - Crema e Cremona, le quali
a seconda dell'art. 4.º della ricordata
convenzione esse devono rispettivamente
attivare nel 1.º Luglio e nel 1.º g^{no} 1862.

Nell'atto che a questa richiesta por-
gevano soddisfazione, i rappresentanti della
società manifestavano l'intenzione
di presentare un progetto di modificazio-
ne delle linee non ancora costruite, nel
lo intendimento di migliorare le condizio-
ni della rete Lombarda e di agevolarne
il desiderato complemento.

Memore delle osservazioni state fatte
nel seno della Commissione della quale
aveva avuto l'onore di essere relatore
intorno agli intendimenti del Governo
Austriaco nel determinare le linee Lom-
barde, e considerando da un lato l'uni-
formità d'interessi del Governo e della so-
cietà cui il primo garantisce interesse
minimo sui capitali dalla seconda
impiegati e dall'altro ostacolo posto
dal diritto di prelazione alla concorrenza
di nuovi intraprenditori, il referente
stimò opportuno di esperimentare il

miglio proposto, siccome quello che, ove fosse
accettabile, avrebbe meglio, più presto e
più convenientemente d'ogni altro, con-
dotto al fine invocato a ragione dai
Bresciani e dalle Popolazioni delle suddette
Province poste presso la sponda sinistra
del Po.

Appena la Società ebbe trasmesse
le sue proposizioni, il Ministero istituì
una Commissione perchè le prendesse
ad esame e proponesse le modificazioni
e le aggiunte alle linee già determina-
te che meglio le sembrassero rispondere
agl'interessi economici e strategici della
Nazione o segnatamente delle Province
Lombarde.

Essendo tuttora privo di strade ferrate
il ricco e spazioso quadrilatero compreso
fra le Linee Milano - Piacenza e Mo-
dena, Brescia, il Po ed il Minio com-
pariva opportuno lo esaminare se e
come potessero per avventura le Linee
già decretate venir ridotte meglio rispon-
denti agl'interessi sopraaccennati, o modi-
ficate per guisa da agevolare la co-
struzione delle nuove Linee necessarie,
o meglio collegare le nuove a quelle
nelle Convenzioni vigenti contemplate.

Non dissimulo a se stesso il riferen-
te le gravi difficoltà cui va incontro
chiunque sottopone a nuova diamina
lo andamento di strade ferrate da
gran tempo deliberate, attorno alle
quali grandi speranze sono ormai con-
cepite e dalle quali molti interessi si
ripromettono con fede, sia pur talvolta
eccessiva, ogni maniera di vantaggi.

Ma in un paese retto a libertà,
lungi dal temere le libere e larghe

?

Discussioni. Devono i governanti promuovere la manifestazione dei desideri delle popolazioni e giovare poi nel giudizio che per detto d'ufficio hanno il grave carico di pronunciare; giudizio tanto più difficile, posto di non che non possiamo peranco trarre gli elementi che pure farebbero necessari dalle statistiche le quali non ebbero peranco fra noi il de- siderabile sviluppo.

Nel mentre la Commissione accingeva al commesso studio con quella diligenza ed intelligenza che ben era da ripromettersi dalle provate qualità degli onorevoli suoi componenti; la pubblica opinione nella Lombardia si pronunziava con singolare unanimità per il mantenimento delle linee contemplate nella Convenzione delli 25 Giugno 1860, e per il completamento della rete ferroviaria Lombarda nelle Provincie di Brescia, di Cremona e di Scavia.

Al fronte di questo unanime voto delle popolazioni lombarde il giudizio delle quali vuol essere singolarmente ratificato quando, come nel presente caso, trattasi di linee secondarie destinate a servire ad interessi provinciali più che a quelli generali della Nazione ed in vista della ristrettezza del tempo che non permetterebbe le discussioni probabilmente lunghe e laboriose intorno a qualche voglia cambiamento nella rete deliberata senza esporre ad un ritardo nella costruzione ed attivazione delle linee contese per le quali è dovere del Governo il far osservare i termini prefissi per legge finché questa non sia per opera del potere Legislativo cambiata, la Commissione ed il Ministero ritennero che convenisse abbandonare l'idea di sottoporre all'esame del Parlamento in questo

3

periodo della presente sessione un progetto che portasse a qualche alterazione delle linee convenute nella Convenzione del 25 giugno 1860, seb- bene furono ritenute infondate le opposizioni mosse innanzi da alcuni corpi morali appog- giandosi ad antiche stipulazioni.

Quanto alle linee contemplate nella Con- venzione del 25 giugno 1860, la Commissione riteneva che il governo essendo giudice dell'op- portunita di ordinare la diretta congiunzione fra Cuneo e Caviglio, esso non potia a meno di valutare nell'interesse pubblico se e quan- to il risparmio di 40 minuti nel viaggio fra Venezia e Milano sia beneficio bastevole a compensare l'onere che verrebbe alle finanze dall'aumento di garanzia su di una sezione costosa e per se sola poco produttiva, e se giovi poi sperare che quando la convenienza di questa congiunzione di un errore arbitrario sia fatta evidente, cio avvenga appunto che tale e tanta divenga l'importanza del movimento su quella linea da permettere di conseguire il beneficio desiderato senza sensibile aggravio della societa e del governo garante.

Quanto alla linea da Bergamo a Lecco, ove dalle considerazioni supposte non fosse stata trattenuta, avrebbe la Commissione propo- sto di anteporre la linea da Suscia a Cremona, Spigolonone, Lodovico sembrando la prima di queste linee assai poco importante, specialmente quando non si abbia la certezza ch'essa sia una sezione della strada forata attraverso le Alpi, la quale, quand'anche contrariamente al parere della Commissione per lo studio di Varch'Alpine, at- traversasse lo Spluga, si dovrebbe giungere per la sponda occidentale anziche per quella orientale del Lago di Como.

Eliminata allontanata quindi la speranza della sua prosecuzione attraverso le Alpi che ne determino

lo scelta, per quanto viene assicurato, la strada fer-
rata da Bergamo a Lecco imarebbe una linea
lunga 57 Chilometri, la quale a ragione delle con-
dizioni un po' scabrose del terreno importando una
spesa di costruzione di poco meno che dieci milioni,
imporrà allo stato la garanzia di una somma che
non potrebbe venir coperta dalla rendita se non
quando l'introito lordo chilometrico ascendesse a
L. 28,400.

A chi si faccia a considerare come nelle linee
principali da Desenzano al Piave l'introito chilo-
metrico non oltrepassi le L. 22,000, e come questo ascen-
da a circa L. 8,000 nelle diramazioni d'Intra e
di Biella, non farà meraviglia come la Commissione
ed il Ministero inclinassero, ove non fossero stati trat-
tenuti dalle considerazioni successe, a consigliare
nell'interesse non della Società ma dello stato, la
sospensione delle linee da Bergamo a Lecco e lo sta-
dio di una qualche linea da sostituirle per age-
rolare le comunicazioni col resto della Lombardia
alla Provincia vicina al ramo orientale del Lago
di Como.

Unanimità per ciò che concerne la linea
da Bergamo a Lecco, i componenti la Commis-
sione si dividevano alquanto per ciò che concerne
le linee Creviglio - Cremona e quella da costruire
per agevolare le comunicazioni fra Brescia - Cremona
e Piacenza, imperocchè mentre la maggioranza
si pronunciava per la costruzione delle linee da
Brescia a Cremona, da Cremona a Lodovico,
ritardando la costruzione della sola linea da
Bergamo a Lecco, la minoranza opinava che
converrebbe ritardare anche la Creviglio - Cremona,
e costruire una linea da Brescia a Suzziguelto-
ne con diramazione in Cremona.

Ma dappoichè la Commissione ebbe acquista-
ta la convinzione dell'opportunità di eseguire
sull'altro le linee contemplate nella convenzione
del 25 Giugno 1860, essa si limitò a proporre

il completamento della rete ferroviaria Lombar-
da aggiungendo a quelle deliberate colla legge
dell' 8 Luglio 1860, le linee da Brescia a
Cremona per Contino, e da Cremona a Lodovico
per Szigibottono.

Avvogliando le proposte della Commissione, in-
quanto si riferiscono al completamento della rete
Lombarda nel territorio compreso fra l'Adda ed il
Mincio, il Ministero nello accingersi alla prepara-
zione del progetto di legge che il Ministero ha l'
onore di proporre di concerto col suo collega per
le Finanze, dovette esaminare se le linee designate
bastero alla necessit  economica e strategica,
e se potessero per avventura trovar un qualche
ostacolo nella Convenzione del 21 Giugno 1860.

Fra i punti che rimangono fuori del-
le linee commesse alla Societ  delle Strade
Ferate Lombarde e dell' Italia Centrale,
Szigibottono   strategicamente il pi  im-
portante, tanto che il Consiglio Superiore
del Genio Militare in un suo parere del
21 Gennaio 1860 pronunziavasi per la per-
fezione di una linea per Lodi e Szigibot-
tono a quella proposta di Treviglio a Crema
e Cremona; e dappoich  Cremona non  
stata fortificata, comparisce conveniente che
sino soprattutto agevolate le comunicazioni
fra Brescia, Piacenza e Parma passando per
Szigibottono e rimanendo quanto pi  si pos-
sa coperte dal Mella e dall' Oglio.

Qualunque eser possano i risultamenti
degli studi indirizzati alla determinazione
delle linee destinate a dar vita alle Province
prossime al   tuttora defette di comunicazioni
ferroviarie, il Ministero ha veduto che ne puz-
zantemente si possa divenire a questa deter-
minazione senza lo esame delle condizioni stra-
tegiche cui anche gl'interessi locali, dovrebbero
se necessario, esser subordinati, ne convenisse

2
3

tempo ritardare la presentazione del presente progetto di Legge sul quale appunto per questo è stata subordinata alle proposizioni non del solo Ministero dei Lavori Pubblici, ma anche di quello della Guerra la designazione delle linee da far con Decreto Reale.

Per questo motivo non si è potuto adottare la designazione troppo precisa delle linee da Brescia a Cremona per Pontevico e da Cremona a Codogno, proposta dalla Commissione, e si è aggiunto anche la prosecuzione della linea da Conegliano a Savia fino all'incontro della Milano - Piacenza, tanto per le ragioni susposte, quanto per porger soddisfazione ai questi voti della Provincia Pavese, quanto infine per dare uno sfogo alla linea Conegliano a Savia, costruita da una società ed esercitata dallo Stato; la quale perderebbe troppo della sua importanza se si fermasse a Savia; dappoiché la prosecuzione della linea Montara - Vigevano fino a Milano toglierebbe il traffico operato fra Milano e Genova.

Il riferente si permette inoltre di ricordare alla Camera le disposizioni dell'Art. 19 della Convenzione del 25 giugno 1850, per virtù della quale « alcuna nuova linea tendente a riunire direttamente fra loro, per altra via, punti appartenenti alle linee ivi concesse, potrà esser concessa o costruita in Lombardia, a meno che la nuova strada tocchi punti intermedi situati fuori delle linee concesse, ai quali il Governo attribuisce una particolare importanza strategica, politica o commerciale: la Camera giudicherà se e quando questa disposizione potrà esser invocata contro la strada diretta fra Brescia e Cremona per Pontevico proposta dalla Commissione; ed a ogni modo ritiene che nel determinare lo andamento della linea proposta fra Brescia e Savia per Szigghettone converga innestarla nella Cremona - Piacenza per guisa che fra questa

città e Brescia possano venir operate rapide ed economiche le comunicazioni le quali per Creviglio e Bergamo si farebbero percorrendole 115 chilometri invece dei cinquanta circa che separano queste due città.

Non potendo determinare l'andamento delle Linee, è naturale che neppure possa essere precisata la spesa; e quindi si è creduto conveniente di rimettere ad un concorso l'aggiudicazione della Concessione, e per rendere più facile il concorso stesso si è prescelto il sistema della garanzia di una rendita lorda chilometrica;

Segue

condotta l'Amministrazione, la quale rende anche più agevole il controllo, sia nel caso che la linea proposta faccia argomento di una special concessione, sia, e più ancora, se venisse per avventura unita a quella della Società delle Strade Ferrate Lombardi e dell' Italia Centrale. La cifra di L. 25,000 è stata determinata al seguito dell' esame di alcuni scandagli stati fatti per linee progettate prossimamente a quelle proposte, tenendo presenti le condizioni attuali del credito, e la convenienza di attirare nell' interesse dell' Erario, il maggior numero possibile di concorrenti.

Facendo delle altre condizioni del Progetto di Legge, le quali non sembrano bisognose di esplicitazione, altro non resta al Referente che raccomandare alla sollecitudine del Parlamento questo Progetto merce del quale le comunicazioni ferroviarie esistenti verrebbero migliorate per modo che la distanza fra Cremona e Brescia sarebbe ridotta a men che alla metà, diminuita quella da Brescia a Milano; e ridotta a circa chilometri 80 quella da Brescia a Piacenza, -- a Pavia, -- ad Alessandria; ed a _____ quella da Pavia e Piacenza e la fortezza di Szigethone che ora è fuori della rete ferroviaria si troverebbe a _____ chilometri da Piacenza, da Pavia, da Alessandria, e da Brescia.

Per lo che nel mentre sarebbe data soddisfazione ai giusti e lunghi desideri delle generose ed industri popolazioni lombarde, verrebbe efficacemente provveduto alla difesa del Paese ed ai movimenti militari là dove esse devono apparecchiare le ultime battaglie dell' Indipendenza.