

intorno ad un argomento di interesse locale, come potrebbe sembrare a prima giunta, parlando della ferrovia Valenza-Voghera.

Dopo le replicate e conformi dichiarazioni del Governo e della Commissione, dopo le colonne d'Ercole innalzate dal Ministero contro qualsivoglia passaggio alla terza categoria; dopo il risultato sfavorevole alla linea testè votata, sebbene sostenuta dai più strenui campioni, ogni nuovo tentativo sarebbe più che coraggio, temerità, massime quando non si ha il corredo che di deboli forze.

Nè, o signori, io mi tengo obbligato ad un discorso ad uso degli elettori miei, imperocchè la gente di colà è troppo seria per non sapersi rendere ragione dello stato attuale delle cose.

Le parole e le osservazioni brevissime, che mi permetto di sottoporre alla indulgenza della Camera, sono dirette a dimostrare, che nella applicazione dei criteri, colla scorta dei quali si è proceduto alla classificazione delle linee di complemento, rispetto alla linea Valenza-Voghera, gli interessi generali del commercio, e quelli dello Stato, più assai che quelli delle località, furono intieramente dimenticati. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Lasci, onorevole Cantoni, che il silenzio si ristabilisca, così comprenderanno gli onorevoli colleghi che quanto più rumore essi fanno e tanto più andrà a lungo la discussione. (*Si ride*)

Parli, onorevole Cantoni, mi pare che il silenzio siasi ristabilito.

CANTONI. È stato come massima accolto senza contestazione dalla Camera, che una volta costrutte le nuove linee ferroviarie di complemento, a qualunque categoria o classe appartengano, l'esercizio delle medesime debba assumersi dallo Stato. Ora se avvenga che una strada sia complemento di un'altra, e contribuisca direttamente ad aumentarne la produttività, il trascurarne la costruzione sarebbe evidentemente un errore economico-finanziario. Ma se in aggiunta tale strada riunisca altri e maggiori titoli e requisiti, il collocarla in una condizione rispettivamente inferiore, sarebbe altresì un abbandono di quel principio di giustizia distributiva, che in ogni caso, ma specialmente nell'attuale, dovrebbe essere strettamente osservato.

E tutto ciò avverrebbe appunto, o signori, della linea Valenza-Voghera rispetto alla Torino-Chivasso-Casale, se così mi è ancora lecito di chiamarla, la quale, a buon diritto, venne collocata in terza categoria, mentre la prima sta ancora confusa in quelle altre di denominazione ancora ignota.

Costrutta la linea Chivasso-Casale, e dappoichè tra Casale e Valenza vi è un tronco ferroviario in

esercizio, la linea Valenza-Voghera è la continuazione immediata e diretta per l'Italia centrale, per Bologna, Ancona ed oltre città, ed è incontestabilmente la più breve d'assai; imperocchè sia che si passi da Alessandria e Tortona affine di raggiungere Voghera, sopra 53 chilometri di strada, si avrà l'enorme risparmio di 26; o sia poi che si passi, come diceva l'onorevole Oggero, per Torreberetti-Cava Manara-Bressana a raggiungere Broni, si avranno a percorrere 59 chilometri invece di 48 che si percorrerebbero passando per Voghera, ed anche qui con una non spregevole economia di 11 chilometri. Epperò un così notevole abbreviamento non può non rendere meglio produttiva la linea Chivasso-Casale con vantaggio dello Stato.

Ma, o signori, la Valenza-Voghera raccoglie altresì tutte le provenienze della Vercelli-Valenza, che sono pure di una importanza grandissima. Agli strenui propugnatori della Chivasso-Casale, s'obiettava la linea parallela Vercelli-Valenza, alla distanza di meno che 10 chilometri, la quale avrebbe assorbito parte di quel commercio; ma alla Camera venne dimostrato che quelle valli sono tanto ricche di abitatori e di prodotti da alimentare ambedue le linee; epperò alle migliaia e migliaia di capi di bestiame, che colla scorta di una statistica locale, vi enumerava l'onorevole Oggero, alle centinaia di migliaia di tonnellate di merci, ed alle molte centinaia di migliaia di viaggiatori, destinati ad alimentare il traffico sulla via Chivasso-Casale, aggiungete quello che proviene dalla Vercelli-Valenza, e vedrà facilmente la Camera, che il trascurare il prolungamento Valenza-Voghera, è contrario agli interessi del commercio. E siccome questa riunisce requisiti relativamente maggiori, e siccome altronde per necessità di cose gl'interessi delle popolazioni si confondono cogli interessi dello Stato, quindi sarebbe un atto di denegata giustizia distributiva, il chiudere la porta in faccia a codesti inoppugnabili diritti.

Col trascurare la linea Valenza-Voghera si trascura un altro interesse dello Stato. Casale è sede di Corte d'appello. Lascierò in disparte le comodità e gli interessi dei privati, per i quali oggi si vogliono chiudere gli orecchi; dirò solo che moltissime sono le quistioni penali che si trattano avanti a quella Corte, e grandissimo quindi è il numero dei testi fiscali che vi sono chiamati. Ebbene, o signori, a tutti quelli che stanno nella valle del Po, soggetta a quella giurisdizione, le strade ferrate attuali non servono. Non servono a quella parte che giace fuori delle linee, a raggiungere le quali occorre percorrere distanze che arrivano ai venti chilometri; e poco anche giovano a quelli che stanno