

sulla linea, perchè dovendo passare per tre diversi tronchi, la difficoltà degli orari rende impossibile di andare e ritornare a casa in giornata. Quindi maggiore indennità ai testi per la maggior percorrenza chilometrica, e pel maggior soggiorno fuori di casa. Ed ecco un'altra ragione di pubblico interesse per questa strada.

Un'ultima ragione, o signori, e certo non minore delle altre, sta a favore di questa linea, ed è che essa concorre grandemente alla difesa dello Stato. Non si sgomenti la Camera, e non creda che io voglia entrare in considerazioni strategiche, le quali oggi hanno per primo effetto di destare l'ilarità ed anche molti sorrisi di compatimento. Io farò semplicemente un appello all'onorevole Bertolè-Viale, per chiedergli se, dopo la evidente dimostrazione da lui fatta alla Camera, della necessità di una ferrovia alla sinistra del Po a servizio di un esercito destinato a difendere la nostra frontiera all'ovest o nord-ovest che dovesse ripiegare su Casale, se, dopo di avere con tanta autorità di argomenti e di persona soddisfatto al debito di deputato, avesse dovuto assumere il compito per lui egualmente facile di generale, se dopo tutto ciò, dico, non gli sarebbe stato facilissimo di provare, che un congiungimento di Casale con Piacenza protetto dal Po, sarebbe necessario alla difesa dello Stato.

E dappoichè l'onorevole Bertolè-Viale accennò in quel suo discorso alla guerra del 1859, mi voglia concedere la Camera che io brevissimamente le narri un episodio di quella guerra assai importante a dimostrare il carattere di questa strada.

L'esercito francese composto di due corpi d'armata comandati dal maresciallo Mac-Mahon, e dal maresciallo Baraguay d'Hilliers sbarcato a Genova, scese nella valle del Po diretto alla volta di Piacenza. Dopo le prime avvisaglie della nostra cavalleria a Montebello gli eserciti alleati, ritornando sui loro passi, rifecero la strada per Castelnuovo Scrivia, Sale, Bassiguana, Valenza, raggiunsero Casale, dove passarono il Po e sorpresero gli Austriaci a Palestro quando meno se lo attendevano.

Quella mossa felice si operò in poco più di 24 ore, percorrendo l'unica via carrettiera nella valle del Po tra Voghera e Valenza, accanto della quale si tratterebbe di costruire la strada ferrata; e si deve al nobile entusiasmo, alla nobile emulazione degli eserciti alleati se si riportò quella splendida vittoria, che fu il primo anello dei successivi trionfi, i quali ci hanno poi condotti alla unità della patria.

Non è adunque lecito, per qualsivoglia ragione, disconoscere a questa strada il carattere suo eminentemente strategico-militare; e se, come ben scri-

veva l'onorevole Morana nella sua elaboratissima relazione: « che la Commissione era stata d'avviso, che in vista della necessità della difesa non si dovessero trasandare le linee le quali rispondono convenientemente alle esigenze di una bene intesa concentrazione, ed alla tutela del territorio. » E più sotto: « Non può peraltro negarsi, che la prevalenza l'abbiano di certo le linee, le quali al valore economico accoppiano l'importanza militare. » Dopo ciò non so comprendere come di codeste, che sono pur giustissime massime, non se ne voglia fare l'applicazione alla linea di cui è caso.

Questa linea avrebbe dovuto essere costrutta assai prima d'ora, se nelle prime concessioni di ferrovie fatte dal Governo del Piemonte non si fosse iscritta una clausola proibitiva di costruire, entro un determinato periodo di tempo, altre linee che, distaccandosi da una linea governativa, andassero a raggiungerla in altro punto; ed in ciò mi appello all'onorevole presidente del Consiglio, il quale ebbe certamente a sentire più volte dall'antico rappresentante di Casale, l'onorevole Mellana, che si attendeva lo spirare di quel termine per promuovere la costruzione di questo tronco.

Intanto, o signori, un progetto di massima è stato fatto dall'ingegnere Pietro Mutti, già impiegato nelle costruzioni ferroviarie sino dal 1871, progetto trasmesso al Ministero, dal quale appunto si è desunta la lunghezza di 27 chilometri, e la spesa in lire 3,132,000.

Come la Camera vede non si tratta di una linea improvvisata; e se, come ben disse l'egregio relatore della Commissione, l'onorevole Grimaldi, nel suo primo splendido discorso in difesa di questo progetto, che la importanza di una strada si possa, anzi si debba desumere dalla anteriorità della domanda, è facile vedere come la mia istanza d'oggi, non sia di occasione o di opportunità, ma sia invece la espressione di un bisogno vero, reale, antico. E qui devo pure una seconda volta lamentare come nella applicazione di queste benedette massime, talvolta si dimentichi chi ha più ragione di vedersene appropriate.

Infine, o signori, ancora ultimamente si è fatto di più. Appena si ebbe sentore della presentazione di un progetto per costruzione di ferrovie, si adunarono in Valenza addì 8 settembre ultimo scorso i rappresentanti di quattordici comuni interessati in questa breve linea, e votarono i fondi per la formazione di un progetto di dettaglio che verrà sottoposto alla approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e si dichiararono disposti a sopportare la spesa che loro fosse assegnata.

Dopo ciò io mi riassumo e conchiudo.