

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1879

La linea Valenza-Voghera favorisce direttamente la produttività della linea Chivasso-Casale di cui l'esercizio è a carico dello Stato: diminuisce le indennità ai testi fiscali nelle cause penali avanti la Corte di appello di Casale; quindi sotto duplice rispetto procura un vantaggio materiale e diretto allo Stato.

La strada Valenza-Voghera corre sul territorio di due provincie, Alessandria e Pavia, e favorisce e sviluppa le comodità ed il commercio di altre due linee ferroviarie appartenenti ad altre due provincie, Torino e Novara, epperò è la linea eminentemente interprovinciale.

Questa strada infine concorre alla difesa dello Stato, completando la linea del Po; quindi è anche linea di interesse strategico-militare.

Dopo ciò, o signori, se si considera che per un tacito consenso il risparmio di oltre sei milioni fatto per la sostituzione della linea sinistra alla linea destra sul Po, da Torino a Casale, spetterebbe di diritto a questa linea, la quale è la continuazione di quella, io non posso persuadermi come si possa giustamente negare a queste strade il passaggio alla terza categoria.

Però, se le porte per questo avanzamento sono proprio chiuse, in tal caso chiedo che sia data a questa linea la precedenza nella categoria quarta, e su di ciò io non posso concepire il dubbio.

Signori, io mi sono studiato di essere più breve che mi fosse possibile, perchè so che meglio vale accennare semplicemente un concetto all'alta intelligenza vostra, che tradurlo in particolareggiate dimostrazioni, sia altresì perchè conosco che le mie parole non potevano avere presso di voi altro merito fuor di quello della brevità che mi sono imposto, ed alla quale mi sono strettamente attenuto, pur sperando che la insufficienza del dire non sarebbe di pregiudizio alla bontà della causa. (*Bravo! Benissimo!*)

PRESIDENTE. Prego l'onorevole relatore di voler manifestare l'avviso della Commissione.

GRIMALDI, relatore. Anche qui si tratta di una linea di interesse locale; quindi dovrebbe essere esaminata quando si tratterà di fare la classificazione delle linee di 4ª categoria; onde non può la Commissione per le dichiarazioni fatte accettare l'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi uniformo alle conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Cantoni, mantiene il suo emendamento, o lo ritira?

CANTONI. Mantengo almeno il subordinato, ma farò la proposta quando sarà il momento.

PRESIDENTE. È naturale: io non potrei tener dietro a questi desiderii.

CANTONI. Ad ogni modo io subirò...

PRESIDENTE. Dunque ella vuole che lo ponga ai voti?

CANTONI. Sì.

PRESIDENTE. L'onorevole Cantoni propone che la linea Voghera-Valenza sia compresa fra quelle contemplate nell'articolo 5; proposta che Ministero e Commissione non accettano. Chi approva l'iscrizione in 3ª categoria di questa linea è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova la proposta dell'onorevole Cantoni è respinta.)

Ora viene l'emendamento dell'onorevole Paternostro. Ne do lettura:

« Propongo che all'articolo 5, dopo il numero 32, si aggiunga:

« N. 33. Palermo-Corleone-Sciacca per Misilmeri e Marineo. »

L'onorevole Paternostro ha facoltà di svolgere il suo emendamento:

Prego di fare silenzio, onorevoli deputati.

PATERNOSTRO. All'ora in cui mi è dato, per forza di cose, di scendere in questa infinita palestra, io sarei quasi per ritirarmi sgomentato (*Bravo!*), considerato l'ecatombe già quasi compiuta degli emendamenti sinora presentati, se non avessi la coscienza del dovere e la persuasione che la giustizia della Camera non arriva mai tardi.

Si tratta, signori, di un errore di fatto, e voi ben sapete che gli errori di fatto in tutti i tempi e sotto tutte le legislazioni hanno viziato le convinzioni e le stesse leggi.

La linea che io ho avuto l'onore di proporre da Palermo a Corleone per Misilmeri e Marineo, e da Corleone a Sciacca, ha precedenti importantissimi, e ne tesserò in brevi parole la storia.

Fino dal 1863 il Parlamento decretava una linea tra Palermo e Trapani, alla quale contribuiva lo Stato con una somma cospicua. Più tardi, credo nel 1867, il Governo si trovò di fronte a un consorzio delle provincie di Palermo e di Trapani, il quale opinò che questa linea si dovesse costruire con un tracciato più lungo, in guisa da poter servire a molti comuni, e centri di popolazione importantissimi; e allora si vide che il sussidio votato non era sufficiente, ed il Governo condiscese a cambiare le condizioni ed il tracciato già stabilito, a patto che le provincie interessate contribuissero esse la somma differenziale che occorreva al compimento dell'opera. Fino d'allora i comuni interni della provincia