

in questa linea; ma il Governo non può per certo accettare questa modificazione. Quanto alle osservazioni dell'onorevole Maurogò nato, il quale non si appaga della comunanza com'è stata stabilita, io potrei fargli notare che oltre la linea Milano-Chiasso, le provenienze da Venezia, e in genere tutte quelle del Veneto, hanno anche un'altra strada per accedere al Gottardo, ed è la Bergamo-Lecco-Como, che si sta già costruendo. Da Como a Chiasso un piccolo tratto comune permette di arrivare al Gottardo; mentre la Mediterranea dall'altra parte ha un'intera linea propria, la Novara-Pino. A proposito di questa linea l'onorevole Sanguinetti ha toccato, ma non sviluppato, un altro problema che ha molta maggiore importanza, riservandosi di ritornare su di esso a proposito dell'articolo 44... (*Interruzione*) ovvero allo sviluppo della sua interpellanza. Quindi anch'io mi riservo di rispondergli adeguatamente per la parte che mi concerne quando egli avrà sviluppato la questione.

Limitandomi per ora al punto in questione, posso assicurare la Camera che dalla comunanza delle linee verranno tutelati equamente gl'interessi di tutti, e quindi la Camera può accettare questa divisione longitudinale colla comunanza delle linee Milano-Chiasso, sicura di fare cosa equa e di dare una soddisfazione quasi intera ad entrambe le parti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Brunetti. Ho poche parole da dire.

Nato in una delle estreme provincie adriatiche, io dovrei appoggiare la proposta dell'onorevole Cavalli se intendessi di soddisfare unicamente ai bisogni del mio paese natio. Ma sopra il luogo nativo c'è una ragione che è ragione di giustizia nazionale, ed è per ciò che invece di appoggiare la proposta dell'onorevole Cavalli, io appoggio completamente la proposta del Ministero e quella della Commissione, perocchè mi sembra informata a vera giustizia.

Fra le ragioni che appoggiano la divisione delle ferrovie d'Italia in reti longitudinali, oltre le molte che sono state svolte e che potrebbero svolgersi, ve n'è una principalissima, cioè che ciascuna delle due reti, come osserva bene l'onorevole Depretis nella relazione che precede il suo disegno di legge del 1877, ciascuna delle due reti ha il diritto di profittare del commercio internazionale, del commercio nazionale e del commercio locale. Questi tre commerci, per ragion di giustizia, debbono esser comuni a tutte le reti nelle quali si dividono le ferrovie del regno.

E però se la Milano-Chiasso fosse data piuttosto all'una che all'altra delle due Compagnie, questa ragione di giustizia sarebbe evidentemente offesa; perchè siccome ciascuna delle due Compagnie ha il diritto di accelerare il suo commercio e di estenderlo fino agli estremi punti dal Sud al Nord d'Italia per legarlo immediatamente col commercio internazionale, così per la stessa ragione, quando noi siamo nella parte centrale d'Italia, quella parte cioè che ha tratto al commercio centrale, noi non possiamo, per ragion di giustizia, negare la comunanza.

Quindi io, per non tediare più oltre la Camera, propongo, sulle proposte degli onorevoli Sanguinetti e Cavalli, l'ordine del giorno puro e semplice.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogò nato.

Maurogò nato. Dirò poche parole. Avrà forse ragione l'onorevole Genala quando dice che si è data un'importanza piuttosto esagerata a questa questione. Può essere; ma le provincie dell'Adriatico sono in qualche modo giustificate vedendo la fermezza, l'ostinazione dirci, con la quale la Mediterranea vuole ad ogni costo avere anche quel valico, non accettando neppure quell'emendamento così modesto della Commissione, che l'onorevole Giolitti aveva proposto.

Presidente. Ne parleremo a suo tempo, onorevole Maurogò nato.

Maurogò nato. Io rispondo all'onorevole ministro. Io credo che egli non abbia un'idea abbastanza esatta dello spostamento che, a parer suo, ne verrebbe al commercio risolvendo la questione in un modo, piuttosto che nell'altro.

Intanto cominciamo col dire che pel movimento dei passeggeri la questione è perfettamente identica per le due linee, perchè vi è l'esercizio cumulativo, cosicchè se la Società del Gottardo vorrà trattar meglio e con maggiori cure la linea di Chiasso che non quella di Pino, i passeggeri della Mediterranea, col servizio cumulativo che è obbligatorio, prenderanno il biglietto di passaggio per quella linea fino a Bellinzona e anche più avanti.

Se parliamo delle merci che arrivano dall'America e il cui porto naturale è Genova, certamente le granaglie, il petrolio, i cotonei destinati alla Svizzera o alla Germania saranno con maggior celerità e sicurezza dirette per la strada Novara-Pino. Domando io, perchè dobbiamo esser sempre così ingenti nella trattazione degli affari ferroviari per ceder sempre il posto e dare tutti i vantaggi agli altri? Se la società del Gottardo voq