

ronno è costruito in guisa che non potrebbe servire per lo scopo a cui dovrebbe essere, secondo la mente del Consiglio comunale di Milano, rivolta la nuova strada e quindi dovrebbe essere riscattata e in gran parte rifatta. Si tratta dunque di una nuova linea Milano-Mendrisio parallela alla attuale Chiasso-Monza-Milano. Inoltre abbiamo le proteste della Provincia di Como, la quale ragiona in questo modo: volete diminuire il percorso fra Milano e Mendrisio? Fate la Milano-Camnago che vi costerà meno; e potrete approfittare di tutto il resto della strada se con tenue spesa la farete armare a doppi binari. Così servirete anche Como, che non deve essere tagliata fuori, perchè ha concorso con circa un milione alla spesa della strada Como-Camerlata.

Ora dunque come è possibile decidere subito, in conflitto di grandi interessi generali e locali, se convenga o no costruire una nuova strada ferrata, per fare un servizio un poco più accelerato di quello che già esiste, senza prendere prima in diligente esame la convenienza della cosa? L'esame bisogna farlo, non sopra la semplice domanda di una delle due parti, ma bisogna farlo paragonando gl'interessi dell'una con quelli dell'altra Provincia. Inoltre il fatto che la linea Chiasso-Milano è comune alle due reti, porta la necessità di dover risolvere la questione della Milano-Mendrisio anche fra le due Società.

L'onorevole Gabba ritiene che sia cosa facile il comporre i possibili dissidî fra le due Società esercenti. Sia pure; ma ad ogni modo è necessario studiarli per poterli appunto risolvere convenientemente.

È per tutte queste ragioni e per altre parecchie che svolsi dinanzi al Senato nella discussione del bilancio, che ho nominata una Commissione coll'incarico di esaminare tutta la materia; giacchè noi non siamo tanto ricchi da potere spendere anche in questa occasione nuovi milioni senza che ne sia dimostrata la necessità o la grande utilità.

Anzi dichiaro apertamente e recisamente su questo punto che non consentirei mai a concedere questa strada nè al municipio di Milano, nè alla Nord-Milano, anche se rinunziassero al sussidio. La rinunzia è in questo caso una cosa assai facile, giacchè il sussidio a cui rinunziano se lo prenderebbero poi e largamente portando via col minor percorso alla linea attuale tutto il traffico proveniente

dal Gottardo. Evidentemente questo costituirebbe un sussidio molto maggiore di quello che occorre per costruire la strada. La questione, adunque, onorevole Gabba, non è così semplice come si crede. Io la esaminerò con la maggiore equanimità, come è nella mia indole; però voglio studiarla sotto ogni aspetto prima di darle una soluzione e impegnare capitali italiani, e specialmente capitali dello Stato, nella costruzione della nuova strada.

In quanto alla stazione di Milano, prenderò in esame le osservazioni fatte. Certamente se noi potessimo spendere grandi somme e seguire il sistema delle ferrovie germaniche e inglesi, dove le stazioni per il solito sono in alto per poter fare il servizio dei bagagli e dei viaggiatori senza attraversare i binari, sarebbe una bella cosa. Ma chi conosce il prezzo di questi adattamenti e sa anche le condizioni finanziarie nostre, non può certo, senza un maturo esame, incoraggiare il Governo a spendere molte centinaia di migliaia di lire per fare di tali comodità.

Nondimeno, ripeto, anche questa è cosa che deve essere esaminata, giacchè prima o poi il traffico sulle ferrovie italiane deve necessariamente crescere. E già qualche accenno ad un movimento ascendente lo abbiamo, e lo abbiamo anche indipendentemente dall'affluenza dei viaggiatori.

Il porto di Genova, ad esempio, già da tre o quattro mesi comincia a dare un prodotto maggiore che pel passato; e se questa rondine vorrà dire primavera, credo che non sarà lontano il giorno in cui a questo e ad altri bisogni analoghi si potrà provvedere utilmente.

Gabba. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma, onorevole Gabba...

Gabba. Replicherò brevissimamente, e soltanto a due osservazioni che ha fatto l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro ha addotto un argomento che, come direbbero i logici, non prova perchè prova troppo. Quell'argomento, in sostanza, vuol dire che, dal momento che vi è il pericolo di compromettere le sorti di un altro esercizio, l'onorevole ministro, si trattiene. Ma, allora vuol dire che non è il principio della libera concorrenza quello che informa la politica del Governo, bensì un altro principio. Se ci fermiamo davanti a questo pericolo, vuol dire che questioni siffatte non potranno mai esser risolte.