

crifizio delle annuità necessarie: tutti vorrebbero che queste paludi fossero una buona volta prosciugate.

Io non ho altro da aggiungere, e ringrazio la Camera della benevola attenzione che mi ha prestato. (*Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Radice.

*Voci.* A domani! È mezzogiorno!

**Presidente.** Bisogna continuare; ci sono ancora molti oratori iscritti. Parli, onorevole Radice.

**Radice.** Sarò breve. I due disegni di legge presentati dall'attuale Gabinetto sull'ordinamento generale dei lavori ferroviari, e cioè quello con cui viene portato a lire 4,000 il massimo delle sovvenzioni governative per le ferrovie concesse all'industria privata e l'altro allo studio presso la Giunta del bilancio allo scopo di rifornire di 79 milioni la Cassa per gli aumenti patrimoniali, dimostrano chiaramente l'indirizzo del Ministero sulla importante questione.

Invece di adescare le popolazioni con facili promesse, che poi non si possono mantenere, oggi si trova molto più opportuno nelle nuove costruzioni di incoraggiare l'iniziativa privata, vera maestra nel distinguere le ferrovie utili dalle inutili, mentre d'altra parte si provvede a migliorare le reti attuali. Per quanto poco valore possano avere le mie parole, sento però il dovere di applaudire a codesti sani criteri di politica nazionale, e se oggi il compito del deputato diventa più modesto, riesce d'assai più patriottico col limitare l'opera sua nel suggerire quei provvedimenti che si reputano necessari, perchè il ricco patrimonio di ferrovie sia più proficuo nei suoi redditi e corrisponda alle necessità del commercio. Così spesso qui si lamenta, come il complesso delle costruzioni ferroviarie nella Lombardia sia impari al grande sviluppo industriale e commerciale di quella plaga e al movimento interregionale ed internazionale, che per la sua ubicazione vi affluisce. Badate bene però: i lamenti non si fondano sulla deficienza di ferrovie, ma sul modo con cui queste vengono o possono essere esercite.

La spiegabile impazienza della Camera mi dispensa dal trattare largamente la grossa questione; mi limiterò ad accennarvi due soli provvedimenti che ritengo urgenti, voglio dire l'armamento a doppio binario del

tronco Monza-Camerlata della Milano-Chiasso e l'ampliamento della stazione di Seregno sulla linea stessa.

In riguardo al raddoppiamento del binario forse richiamo l'attenzione del Governo su cosa già decisa, perchè se tale provvedimento vuole essere preso su qualche linea, la Monza-Camerlata non può essere seconda. Sono circa 30 chilometri di già regolarmente sistemati di una ferrovia che dà un reddito chilometrico di 63 mila lire e dove il tronco di meno remota costruzione, Camerlata-Chiasso, sebbene il più lontano dal centro Milano, fu subito armato a doppio binario per il gran movimento dovuto al commercio locale, al transito internazionale colla ferrovia del San Gottardo, che si collega a Chiasso ed al servizio promiscuo delle due reti Mediterranea ed Adriatica che viene esercitato su questa linea.

Stante l'ora tarda, parendomi leggere in un gesto dell'onorevole ministro l'assicurazione che sarà provveduto, per evitare l'accusa di sfondare una porta aperta, non mi dilungo più oltre e passo alla seconda mia domanda, l'ampliamento cioè della stazione di Seregno.

Su questo argomento ebbi l'onore di richiamare l'attenzione della Camera nella discussione del bilancio dei lavori pubblici dello scorso anno. Per non ripetere le considerazioni esposte allora, accennerò il solo fatto che la linea Usmate-Seregno, destinata a congiungere il territorio bergamasco col novarese e ad abbreviare il percorso dal Veneto al San Gottardo, linea che costò allo Stato cinque milioni e mezzo, mentre trovai in esercizio dal 1888, non poté ancora essere abilitata al servizio delle merci a piccola velocità, perchè la stazione estrema di Seregno non vi si presta col limitato suo piazzale. Le merci sono costrette da Usmate a ridiscendere a Monza per passare in transito da Seregno con un maggiore percorso di otto chilometri, oppure prendono la via di Lecco-Merone con un maggiore percorso di dieci chilometri, e così una linea, che fu costruita con un ben definito obiettivo di accorciare i percorsi ferroviari, manca al suo scopo con danno grave del commercio e dell'erario, obbligato a versare annualmente il sussidio chilometrico di 60 mila lire per una linea forzatamente passiva.

Per eliminare questo fatto abbastanza ti-