

comandazioni all'onorevole ministro, perchè siano condotte con tutta sollecitudine a termine le trattative per la determinazione dell'orario di navigazione sul lago di Garda. Il ministro conosce perfettamente tutta la pratica; quindi, spero, farà buon viso a questa mia raccomandazione.

Una raccomandazione specialissima poi gli faccio perchè tenga conto di quella corsa del martedì, a riguardo della quale la ditta concessionaria ebbe anche uno speciale sussidio dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ambrosoli.

Ambrosoli. Tra le cose dette nella seduta di giovedì dal mio carissimo amico l'onorevole Radice, mi è piaciuta singolarmente la affermazione, che ormai nella massima parte d'Italia non occorre tanto provvedere alla costruzione di nuove ferrovie, quanto intendere alla migliore utilizzazione delle ferrovie già esistenti.

L'onorevole Radice vi ha citato il caso quasi incredibile della ferrovia Usmate-Seregno, la quale, costruita allo scopo unico di ottenere un abbreviamento di percorso per le merci, dopo otto anni dalla sua apertura all'esercizio, non è ancora adibita al servizio delle merci soltanto perchè la stazione che dovrebbe riceverle non è stata ampliata.

Io credo che non sia completamente privo di utilità il ricercare ed il raccogliere gli elementi atti a rinvigorire quell'affermazione ed a trasfondere nella Camera e nel Governo la convinzione che assolutamente qualche cosa si deve fare per uscire dallo stato di cose ora esistente.

L'altro esempio che ha addotto l'onorevole Radice riguarda la mancanza del secondo binario sulla linea Milano-Como o, per meglio dire, sul tratto Monza-Camerlata di detta linea. Ebbene, l'esempio della Milano-Como è la prova più evidente di queste due verità: la prima, che l'interesse delle Compagnie esercenti non basta ad assicurare che l'esercizio sia condotto nel modo più utile per le popolazioni ed in definitiva per le Società stesse; la seconda, che la cointeressenza dello Stato tanto meno raggiunge questo scopo; onde il patrimonio ferroviario è ben lontano dal dare quei frutti che le popolazioni e lo Stato sarebbero in diritto di attendersene.

Io credo di non rivelare nulla di nuovo alla maggior parte dei colleghi, mi permetto solo di dare qualche particolare su questo esercizio della linea Milano-Cuneo che dopo venti anni viene fatto nelle stesse condizioni in cui prima avveniva, mentre la città di Milano, che l'alimenta, è aumentata da 200,000 abitanti a quasi mezzo milione, ha triplicato traffico, ricchezza e potenzialità; mentre si è aperto il Gottardo; mentre le condizioni della popolazione si sono avviate ad una relativa ricchezza.

Oltre allo svolgimento della ricchezza si è moltiplicato il traffico ed il movimento, perchè voi sapete quali profonde variazioni sono avvenute nelle abitudini delle popolazioni, e come oggi sia patrimonio di tutti quello che 20 o 30 anni fa costituiva un lusso: quindi una ferrovia che congiunga una città grande con un luogo di delizie, dove tutti si stimano fortunati di potersi recare più o meno a lungo durante l'anno, deve per natura stessa delle cose moltiplicare il suo movimento.

Ebbene, sulla linea Milano-Como il movimento dei treni viaggiatori è identico a quello di venti anni fa, solamente vi si sono aggiunti i treni svizzeri del Gottardo. Ma su questa linea non trovate nessun treno diretto mattutino da Como a Milano in ora comoda, nessun treno serale nella stessa direzione; mentre trattasi d'una linea che per tutto l'anno ha un'importanza commerciale singolarissima, e che, per metà dell'anno almeno, ha un'importanza grande, anzi addirittura eccezionale, per la villeggiatura.

Si è parlato di potenzialità esaurita; ed è certamente esaurita, per riguardo delle merci; ma, almeno gli orari fossero esattamente osservati.

Non voglio sorgere a considerazioni molto più generali; non voglio ricercare se siano state bene o male spese le decine di migliaia di lire, che ha costato l'inchiesta sui ritardi dei treni ferroviari. Credo che quella inchiesta, presso a poco, abbia lasciato il tempo che ha trovato; che i treni dell'Adriatica abbiano continuato a correre abbastanza esattamente, e quelli della Mediterranea abbiano continuato a correre coi ritardi che tutti conoscono. È questione d'organizzazione; ma anche, come dicevo, di buona volontà.

Potrei darvi dei particolari sulla trazione; dimostrarvi, per esempio, che quegli stessi