

l'energia esuberante al servizio delle linee Valtellinesi e di ridurre le tariffe, con vantaggio insieme dell'erario e del pubblico ».

L'onorevole Baslini ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

BASLINI. Se l'argomento, intorno al quale io stimai doveroso di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, non assurgesse ad una importanza, che esorbita da quella che potrebbe avere una questione puramente locale, io non mi permetterei, certo, di intrattenere la Camera e l'onorevole ministro, fosse pure per brevi momenti.

Ma io ho dovuto considerare che la trasformazione delle linee da Milano a Lecco, da Lecco a Bergamo, da Usmate a Ponte S. Pietro (per Bergamo ancora), sostituendo in esse la trazione elettrica alla trazione a vapore, è problema di capitale importanza, non solo per chi più particolarmente potrebbe godere dei vantaggi e dei benefici a tale trasformazione inerenti, ma per la stessa azienda ferroviaria dello Stato, che dal nuovo sistema di trazione verrebbe ad avvantaggiarsi in modo notevole.

Questa mia affermazione, onorevoli colleghi, è confortata, anzitutto, dal parere autorevolissimo della Reale Commissione per lo studio dell'ordinamento delle strade ferrate, la quale, nella relazione del dicembre 1905, ha scritto: « Non è dubbia la convenienza di utilizzare la energia esuberante fornita dal bacino idroelettrico di Morbegno per l'esercizio a trazione elettrica di altre linee, quali la linea Lecco-Milano e la linea Usmate-Bergamo, e particolarmente favorevoli saranno le conseguenze finanziarie dell'estensione del servizio elettrico ad un importantissimo centro, quale è Milano ».

Dal che risulta fin d'ora ben chiaramente stabilito che rilevanti forze idrauliche sono disponibili ed inutilizzate, e che il loro impiego sarà fecondo di ottimi risultati anche dal punto di vista finanziario.

Ho detto anche dal punto di vista finanziario, perchè dal punto di vista tecnico è ormai incontrastabilmente stabilito che il sistema a trazione aerea, in uso presso le ferrovie Valtellinesi, è preferibile a quello a terza rotaia delle ferrovie Varesine. »

Ciò risulta dalla relazione sull'andamento delle ferrovie dello Stato per l'anno 1907-1908, ove è detto che le linee Valtellinesi per maggiore bontà di impianto sono più remuneratrici delle Varesine.

Ma andiamo avanti nella dimostrazione del grave pregiudizio, che indubbiamente deriva alla nostra azienda ferroviaria dalla mancata utilizzazione della energia, tutt'ora disponibile nel bacino di Morbegno.

Leggerò un brano della relazione tecnica, elaborata dalle ferrovie dello Stato, per l'applicazione della trazione elettrica sulle linee, di cui si tratta.

Dice la relazione:

« Come è noto nella centrale di Morbegno, che alimenta attualmente le due linee Lecco-Colico-Sondrio, e Colico-Chiavenna, non è utilizzata tutta la energia, che si può ricavare dalla derivazione dell'Adda. Infatti nei periodi di magra dell'Adda si può fare assegnamento sopra una portata di sedici metri cubi, per cui, avuto riguardo al salto, si ha una potenza effettiva di quattromila seicento quaranta HP, mentre l'impianto di Morbegno è costituito da due gruppi generatori, oltre quello di riserva, ciascuno della potenza di mille settecento HP, e può fornire quindi soltanto tremila e quattrocento HP. E si noti che neanche tale energia è completamente utilizzata sulle predette linee. Su di esse, dal 1903, il servizio è disimpegnato, oltre che da alcuni treni merci, da nove coppie di treni viaggiatori tra Lecco e Colico, da otto tra Colico e Sondrio, da sei tra Colico e Chiavenna, ed è cioè tale che può soddisfare anche ad un notevole aumento di traffico viaggiatori.

Per sopperirvi, secondo quanto risulta dai diagrammi di consumo rilevati dalla centrale, occorre un carico medio di 900 kw. con un massimo di 1,600 kw, per breve tempo, non superiore in genere ai quattro primi, ed i massimi si succedono a larghi intervalli, oltre ad alcune punte istantanee massime intorno ai 2,000 o 2,100 kw.

Ne risulta ancora che, con la derivazione dell'Adda, si ha ancora a disposizione una sufficiente energia che può permettere di estendere la trazione elettrica non solo sulla Milano-Lecco, ma anche sui due tronchi Bergamo-Lecco, Usmate-Ponte San Pietro, tanto più che, come aveva studiato in un precedente progetto l'ex-rete Adriatica, vi è la possibilità della costruzione di appositi bacini di accumulazione a monte delle condotte forzate della centrale, con i quali sopperire alle punte massime che si verificano nel diagramma di consumo ».

E qui occorrerà di notare come l'Adriatica, fino dal 1902, anno in cui si inaugurarono le linee valtellinesi, affrettasse, non