

Mi pare che nella discussione del bilancio di agricoltura vi sia stato un oratore che ha ricordato il bellissimo libro recente del Méline: « *Le retour à la terre* », non so se altri abbia ricordato l'altro libro; non meno importante, e che quello ha preceduto, del socialista belga Vanderwelde: « *L'exode rural et le retour aux champs* ». In questi due libri sono appunto esaminati questi problemi sociali cui accennerò soltanto di volo, per non tediare la Camera già fin troppo benevola con me.

Il Vanderwelde studia nel suo libro una folla di fenomeni sociali interessanti: migrazioni quotidiane, permanenti o di stagione; dissociazione e riassociazione dell'industria e dell'agricoltura; afflusso dei rurali nelle città ed esodo dei cittadini verso la campagna, e dimostra come tutti questi fenomeni presuppongono una condizione comune, e cioè la facilità sempre più crescente dei trasporti e delle comunicazioni, la possibilità per i lavoratori di avere la sede del loro lavoro ben distante dalla abitazione, oppure, per le industrie, di aver la sede della loro produzione assai lungi dai centri di consumo.

E perchè non potrebbe verificarsi, fra Milano e Lecco, ciò che avvenne già, su ampia scala, nei dintorni di Londra, e ciò che succede nel Belgio?

E proprio ora che a Milano si dibattono le questioni degli affitti assai cari, delle difficoltà di trovare alloggio, delle case operaie, non è vero che qualora noi avessimo dei treni elettrici che mettessero in comunicazione ogni mezz'ora la capitale lombarda con le pianure circostanti (con tutta quella zona ridente che è la Brianza, e con quell'altra zona non meno bella e salubre che è il Lario, con la mia Valsassina, che ci è invidiata anche dagli stranieri) non è vero che gli operai, e con essi molti delle classi medie e molti impiegati, potrebbero alloggiare fuori della città, nell'una o nell'altra delle tante borgate, che s'incontrano sulla linea da Milano a Lecco?

E solo di sfuggita, per avviarmi alla fine, accennerò alla importanza che la linea elettrica Milano-Lecco-Colico dovrà assumere quando sarà effettuata (e speriamo che ciò avvenga al più presto!) la ferrovia dello Spluga. Di fronte ad un avvenire così grandioso, lo Stato può essere certo, che, anche facendo ora il sacrificio di una forte somma per la trasformazione che si desidera, non avrà speso male il suo danaro, che è poi

danaro nostro, il danaro dei numerosi contribuenti lombardi.

Per tutte queste ragioni d'indole locale, per queste ragioni d'indole generale, che assurgono a fatti economici e sociali del massimo interesse, io prego l'onorevole ministro di darmi tutti quegli schiarimenti che gli ho chiesto intorno ai lamentati ritardi: ritardi che hanno dato luogo ad un mondo di chiacchiere e di supposizioni più o meno vere, appunto perchè è impossibile al pubblico di addentrarsi in quello che l'onorevole Luzzatti (giacchè lo vedo aggirarsi in questo momento nell'emicielo) chiamò felicemente un giorno il « Vaticano ferroviario ».

Attendo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici la parola che rassicuri le popolazioni, che io qui rappresento; la parola che faccia finalmente onore alle reiterate promesse dei suoi predecessori; la parola che assicuri che questa linea elettrica sarà compiuta in nome della civiltà, del progresso, della giustizia, degli interessi industriali e proletari. Ed io posso assicurare che il nome dell'onorevole Bertolini, se così avverrà con ogni sollecitudine, sarà dalle mie popolazioni benedetto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Ringrazio gli onorevoli colleghi delle espressioni di fiducia, di cui mi furono larghi, e mi studierò di dare le informazioni che desiderano, e che credo saranno tali da permetter loro un giudizio sull'operato dell'amministrazione, assai più favorevole di quello che essi hanno creduto di dare.

Innanzitutto rendiamoci conto della ragione sostanziale dei ritardi; poichè, se ci renderemo conto delle ragioni sostanziali dei ritardi, indipendenti, per dir così, dalla volontà dell'amministrazione, verranno a perdere d'importanza anche i sospetti di ritardi attribuibili all'amministrazione; sospetti che io credo di poter dimostrare assolutamente infondati; ciò che non può fare che gran piacere ad entrambi gli onorevoli interpellanti.

Vi è, prima di tutto, da togliere di mezzo una questione molto importante, ed è quella che riguarda il riscatto del tratto Monza-Calolzio, come gli onorevoli interpellanti sanno, costruita da una società Briantea, con convenzione approvata da un decreto del 1866 e per la quale andava a cadere il periodo utile per il riscatto, precisamente col 1° gennaio 1904.