

provinciale di Milano di confermare gli assunti impegni e di promettere solleciti provvedimenti. Ma l'opera è rimasta interrotta, nonostante il grave dispendio dal Governo sostenuto e con detrimento del generale servizio ferroviario e dei cospicui interessi industriali e commerciali che nel volgere di pochi anni si sono venuti esplicando nella località designata.

Io apprezzo le difficoltà veramente ragguardevoli dall'onorevole ministro indicate. Ma mi pare che la questione sia degna del suo benevolo ed attento esame sotto l'aspetto, in primo luogo, degli importanti vantaggi che non sono locali solamente, ma generali; in secondo luogo, per il valore incontestabile dei precedenti che ebbi l'onore di citare.

Questi precedenti, credo opportuno ripeterlo, sono i formali impegni assunti dal Governo e l'indebito storno delle somme originariamente stanziato; per giunta sta l'improduttiva immobilizzazione avvenuta di un capitale di circa un milione di lire, il quale potrebbe con una lieve spesa ulteriore essere vantaggiosamente utilizzato non solo a profitto del servizio ferroviario, ma anche dello stesso erario, con incremento della indiretta fonte di redditi, che gli potrebbero derivare dal promosso traffico e dal promosso movimento.

Ma si dirà: resta la difficoltà di trovare i mezzi all'uopo necessari. Io senza accampare delle formali rivendicazioni, senza sollevare la spinosissima questione della competenza nei rapporti tra il Governo, le Società ferroviarie e la Cassa per gli aumenti patrimoniali, non farò che una breve osservazione. Ricordando come in precedente simile caso, e se non erro nel caso di lavori relativi al Porto di Spezia, sia interceduta tra il Governo e quella città una speciale forma di contratto a base di dilazioni lunghissime e vantaggiosissime tanto per l'uno quanto per l'altro contraente, mi permetto di rendere a conoscenza del ministro una circostanza, che forse non gli è nota.

La circostanza è questa, che alla Società Mediterranea, principalmente interessata, giungeva testè la proposta di un appalto di tutti i lavori a condizioni di pagamento così favorevolmente ripartito e differito, che forse il ricorrere ad un espediente consimile a quello citato, mercè un accordo con la detta Società e mercè l'assegnamento su future risorse, potrebbe offrire al Governo il modo di soddisfare ai voti da me espressi. Io però non voglio formulare proposte, nè insistere di più. Mi affido, per quel che riguarda la

presente questione, alla nota perspicacia ed equità dell'onorevole ministro. E poichè egli ha già accennato all'intendimento di conciliare gl'interessi, che ho voluto mettere in evidenza, con le necessità dell'erario, così io, quando egli mi desse l'affidamento che la questione sarà studiata con utilità del servizio ferroviario di Milano o a giusta soddisfazione del desiderio della popolazione milanese, non esiterei a dichiararmi soddisfatto.

**Presidente.** Onorevole Ponti, i cinque minuti sono passati da un pezzo!

**Ponti.** Questo è il voto di cui mi sono reso interprete. Non si tratta di un palazzo monumentale. Milano non fa tali richieste al Governo, e, se volesse un palazzo monumentale, saprebbe farlo da sè. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Viene ora un'interrogazione dell'onorevole Daneo al ministro dei lavori pubblici se intenda modificare l'orario sulla linea Torino-Roma in relazione alle istanze ripetute della Camera di commercio e della Giunta comunale di Torino, rendendo più rapido e meglio regolato il percorso specialmente dei treni notturni.

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

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** La questione degli orari che, per quanto sembri minuscola, non è dei minori tormenti del Ministero dei lavori pubblici, ha fin dal primo momento richiamato la mia attenzione; e tra le città e le linee di cui più vivamente mi sono interessato, è precisamente la linea che conduce a Torino. E ne dirò le ragioni.

La città di Milano, per la sua ubicazione, a poco a poco accentra in sè tutto il maggior movimento della valle del Po; e siccome è il punto di partenza delle due grandi Società, il servizio di Milano, per necessità di cose, è talmente superiore a quello di tutte le altre città che finisce per avere la prevalenza. E allora Torino, che è una città importante quasi quanto Milano, si sente spesso offesa non dai danni che le si arrecano, ma dai maggiori vantaggi che le condizioni della geografia e le condizioni anche delle Convenzioni hanno fatto a Milano.

Ciò posto, io dico che gl'inconvenienti che si deplorano, in parte esistono; che il Governo se n'è preoccupato; che ha trovato già presso la Società Mediterranea favorevoli disposizioni ad eliminarli.

Io non posso ora annunziare alcun risultato già conseguito: ma posso dire che le intenzioni sono le migliori, e che attuandosi l'orario estivo, i de-