

mino. Ecco un'altra difficoltà che non ci permette neanche di accrescere notevolmente la celerità dei treni omnibus, dopo il miglioramento di quasi un'ora ottenuto con l'attuale orario. Io ho studiato profondamente la questione e l'amico Costantini sa che ho fatto il possibile per contentare tutti il meglio che si poteva. Ma confesso che un risultato migliore di quello ottenuto non saprei ottenerlo.

Se però, ristudiando la questione con lo aiuto e con i suggerimenti degli onorevoli preopinanti, potrò ottenere qualche miglioramento, ne sarò contentissimo; perchè è nel mio desiderio e nel mio compito di fare quanto è possibile, affinchè le Società si prestino, occorrendo anche con loro danno, a migliorare i servizi delle linee.

L'onorevole Cafiero, delle cui gentili parole e della annunciata gratitudine sono riconoscentissimo, ha parlato del tronco Andria-Barletta.

Io sono pronto, come dissi a lui, di concedere quel tronco se mi sarà domandato col sussidio delle 3,000 lire il chilometro, perchè lo credo utile e perchè uno degli intendimenti di quel decreto che egli ha citato è di allacciare le città importanti ad una rete principale esistente.

Ma evidentemente non posso imporre al Comune di venirmi a fare la domanda. Se la farà, sono pronto ad aiutarlo quanto più potrò; e a consentire che questa nuova linea di strada ferrata a Barletta, o dove vorranno, venga allacciata alla strada principale.

Quanto poi al prolungamento della tramvia, siccome le concessioni si fanno senza sussidi di nessuna specie, la cosa è molto più difficile.

L'onorevole Cafiero dice: ma il vostro intervento, la vostra parola potrebbe avere molta efficacia.

Se è così, non mi rifiuto di dire questa parola, non mi rifiuto d'intervenire amichevolmente; ma più come persona che come ministro, nella speranza di riuscire a persuadere gl'interessati. Se prevale, a quanto pare, l'idea che convenga più di eseguire il tronco a sezione ridotta, in questo caso si potrebbe portare la linea fino alla stazione di Barletta; ed allora tutto si ridurrebbe ad un'operazione di facchinaggio, come c'è alle volte nelle stazioni anche grandi, senza che alcuno se ne accorga.

L'onorevole Arnaboldi mi ha parlato del-

l'orario della Pavia-Stradella. Un piccolo miglioramento lo abbiamo già ottenuto; e siccome ad ogni rinnovazione di orario insisto sempre per avere qualche miglioramento, fra le cose sulle quali insisterò ci sarà pur questa; anche perchè tutto ciò che può agevolare un servizio locale è tenuto da me in grande considerazione. Se noi abbiamo un difetto nelle nostre ferrovie è quello di curare più i lunghi percorsi che le linee secondarie, le quali danno invece un serio prodotto.

Con questo intendimento esaminerò anche la questione di Montebelluna e quella della fermata che sarebbe da spostarsi, cambiando la fermata in casello, ed il casello in fermata, del che ha parlato l'onorevole Bertolini.

Della stazione di Valdocco mi occupai già più volte. È una questione molto ardua e che richiede molta spesa: quindi va considerata sotto tutti gli aspetti.

Per dir brevemente, la conclusione, come mi invita gentilmente l'onorevole Daneo, è questa: che trovandomi dinanzi a vari progetti diversi l'uno dall'altro ho invitato di nuovo la Mediterranea a fare per questo riordinamento della stazione di Torino, un progetto conclusivo e definitivo, in guisa da mettere in grado il Governo e il Comune, (sul quale cadrebbe una grande parte della spesa) di risolvere qualche cosa. Magari anche sia un no. Si penserà poi a qualche altra soluzione, ma almeno si toglieranno dall'incertezza i proprietari minacciati della espropriazione.

Sono già sei anni che questa minaccia pende sul loro capo, e non si fa mai nulla; tantochè ci sono di quelli, mezzo espropriati quasi, ai quali si è dovuto pagare una piccola indennità, essendo essi operai, o per lo meno, povera gente. Quindi è bene che si risolva la questione.

Frattanto studio ancora; studio cioè se si possa, con un provvedimento poco costoso, soddisfare ad una gran parte dei bisogni più urgenti. E spero, fra non molto, di potere almeno aver maturato questo punto della questione, e trattare su ciò col Comune di Torino.

L'onorevole De Felice ha parlato dell'ispettorato delle strade ferrate. Egli ha cominciato dall'affermare che costa assai. È vero, costa assai; ma non costa niente più di quello che costavano la antica Direzione delle strade ferrate, con gli uffici da essa dipendenti, mentre il