

ranno determinati il tipo e la misura dello scartamento, i limiti di pendenza, i raggi delle curve, non che ogni altra modalità di costruzione e di esercizio delle linee stesse.

“ La linea Iglesias-Monteponi potrà essere costruita a sezione ordinaria. „

Progo l'onorevole relatore di dichiarare se insista nella modificazione proposta dalla Commissione a questo articolo.

**Cocco-Ortu**, *relatore*. Dopo le spiegazioni date nella discussione dell'articolo primo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, sugli intendimenti suoi intorno ai contratti, una delle ragioni della proposta viene in parte a cessare.

L'onorevole ministro infatti ha dichiarato, rispondendo all'onorevole Nervo, che egli non ha stipulato la convenzione perchè gli mancavano gli studi definitivi e non la conchiuderà se non quando si trovi in possesso di tutti i dati che gli consentano di farli bene e di prendere le necessarie cautele nell'interesse dello Stato e del pubblico.

Ora è per identiche ragioni che la Giunta ha raccomandato nella relazione di controllare seriamente gli studi, e voluto con questo articolo determinare alcune delle modalità delle costruzioni, per aver cioè la sicurezza che si spendano i danari dello Stato e delle provincie non a profitto di speculazioni malsane, e nella misura che richiede la strada ferrata.

Il Ministero assume davanti alla Camera l'impegno di uno studio diligente, e ci basta, confidando che egli non verrà meno alla sua parola.

Mentre per queste considerazioni dichiaro, a nome della Commissione, di non insistere nella modificazione proposta, non posso però astenermi dal far notare che questa proposta ha avuto anche un'altra cagione: la notizia che negli studi di massima parecchie linee portano delle curve con un raggio inferiore a 100 metri, e delle pendenze che vanno molto al di là del 25 per mille.

Ora l'onorevole ministro sa bene quale e quanta influenza esercitino sulla bontà dell'esercizio queste modalità di costruzione e quanta ne hanno anche sulle tariffe.

Questo astruendo anche dalle considerazioni tecniche e dai pericoli che possono derivare dalle curve troppo brevi e dalle forti pendenze, colle quali, è vero, si rende più agevole e a scapito della strada e si assicurano maggiori profitti al costruttore, ma si nuoce assai all'esercizio. La nostra domanda poi, lo ricordi il ministro, quando stipulerà i contratti, non è esagerata. L'associazione degli ingegneri germanici fissò la massima pendenza

a 0,25 e il raggio delle curve a un minimo di 180 metri. I quaderni d'oneri di massima, applicabili nelle concessioni di strade ferrate nel Belgio, prescrivono all'articolo 5 che il tracciato di esse sia fatto in guisa da dare alle curve il maggior raggio possibile.

Io potrei moltiplicare gli esempi: bene inteso che vi sono delle eccezioni, e in talune strade ferrate nelle quali la velocità massima è di 11 chilometri e mezzo all'ora, si fanno delle curve con un raggio al disotto di 100 metri e con pendenze fortissime. La Commissione voleva prevenire il pericolo che alcunchè di simile toccasse all'isola; e ciò dopo l'esperienza delle linee costrutte, nelle quali per poco più di trecento chilometri si impiegano oltre 12 ore.

Detto queste cose, mantengo la parola data di non prolungare la discussione e di obbedire al volere della maggioranza della Commissione. Anche io voglio dividere la speranza che il ministro provvederà affinchè i contratti che egli stipulerà diano alla Sardegna delle ferrovie che assicurino il trasporto delle persone e delle cose, colla velocità, la sicurezza e l'economia che si devono avere con questi mezzi di comunicazione. E certo a raggiungere siffatto scopo non saranno state invano le proposte della Commissione, le quali, non foss'altro, hanno richiamato l'attenzione e provocato esplicite dichiarazioni del Governo. Intanto, e siccome il ministro non ha ancora parlato del capoverso dell'articolo terzo che riguarda le tariffe, lo invito a dire la sua opinione, e se accetti questa disposizione colla quale non domandiamo che parità di trattamento alle altre provincie di Italia.

Non leggo gli articoli delle convenzioni e dei capitoli annessi al disegno di legge che la Camera discute nelle sedute pomeridiane, e coi quali si provvede alle diverse provincie del regno, e specialmente alla Sicilia col servizio cumulativo.

Queste disposizioni sono scritte in tali termini che il Ministero non troverebbe alcuna difficoltà ad applicarle anche alla Sardegna. Io non vedo difficoltà per accettare l'aggiunta delle tariffe. Ad ogni modo trattandosi di un argomento in cui si potrebbe ritornare discutendo gli articoli e i capitoli delle convenzioni, così la Commissione mi incarica di dirvi: che non intende provocare un voto della Camera. E questo dico, anche prima che risponda il ministro, perchè vedo la giusta impazienza della Camera e considero che i miei colleghi da qui a mezz'ora devono di nuovo riunirsi per la seconda seduta.