del 1890, sono costretto a ripeterle oggi; voglio sperare con miglior fortuna.

Come mezzo efficace per portare qualche rimedio a questo stato di cose veramente deplorevole, viene indicato il cambiamento della formula dell'esercizio di quelle strade ferrate. Questa formula dovrebbe essere modificata in base ad un ribasso di tariffe, lasciando alla Società una maggiore partecipazione sui frutti e diminuendo in compenso l'indennità chilometrica che il Governo deve pagare sul prodotto lordo.

Credo che a tal' uopo siano stati fatti studi e siano corse trattative con la Società fin dal 1888; ma devo ritenere, che non siasi concluso mai nulla.

Raccomando, perciò, vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici di vedere, se sia possibile di fare qualche cosa per ottenere un ribasso conveniente delle tariffe pei trasporti sulle strade ferrate sarde della Compagnia Reale.

Si tratta di un provvedimento di modesta importanza da parte del Governo, ma che arrecherebbe alla Sardegna un grande vantaggio; vantaggio immediato, non contestato in tutta l'isola, e del quale sono certo che la Sardegna sarebbe molto riconoscente all'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vagliasindi.

Vagliasindi. Avevo presentato un' interrogazione per conoscere dall'onorevole ministro, se non vi fosse modo di migliorare l'orario della Circumetnea, quella famosa ferrovia, di cui la Camera ha udito un giorno parlare l'onorevole Bonacuto con frasi che poco si capivano in quest'Aula. Si è parlato di ladri, di briganti e di assassini.

Io non ripeterò queste parole, perchè mi paiono fuori di posto.

Presidente Certamente!

Vagliasindi. Ma poichè siamo in sede di bilancio, credo opportuno di richiamare l'attenzione del ministro sopra i gravi fatti, che si lamentano nella Circumetnea, dei quali la questione dell'orario non è che l'epilogo, l'ultima fase.

Li accennerò brevissimamente, perchè capisco che non è questo il momento di fare una lunga discussione: ma avendo completa fiducia nell'opera del ministro, sono certo, che anche un semplice accenno basterà per richiamare la sua attenzione su queste gravi questioni, in cui non si può fare a meno di tener conto del giudizio che ne porta il pubblico.

Il pubblico molte volte ragiona in base a concetti tutto affatto suoi, ma spesso i suoi giudizi non sono errati.

Ora il pubblico, fino dal compimento di questa linea, cominciò a dire che la spesa dell' intera costruzione dovette risultare infinitamente minore di quella che era nel progetto.

Il pubblico ha potuto anche osservare che molte varianti, che si sono deliberate nel corso della costruzione, hanno grandemente avvantaggiato la condizione finanziaria della impresa. Ne citerò tre di queste varianti: quella di Belpasso, quella di Castiglione e l'altra della stazione di Bronte.

Certo queste varianti ridussero considerevolmente la spesa che la Società costruttrice avrebbe dovuto sostenere, se non fossero state ammesse.

Fu anche osservato, che nella costruzione vi erano curve assai pronunziate: ed oggi ancora, dopo le molte relazioni che furono presentate in proposito, il pubblico, nella sua incoscienza, persiste a credere che tali curve siano più ristrette di quanto i regolamenti ferroviari non comportino.

Malgrado tali preconcetti del pubblico si venne finalmente al collaudo, ed il collaudo, contrariamente a quello che se ne pensava, potè accertare e confermare che la linea ferroviaria era costruita perfettamente, che il materiale mobile era perfetto e che tutto andava nel miglior modo possibile.

Se non che, nella pratica, la stessa ferrovia si mostrò ben presto più d'accordo col pubblico che con l'Impresa e col Governo, poichè, appena cominciato l'esercizio della linea, si seguirono frequenti gli sviamenti dei treni ed i disastri: in principio non vi fu data importanza, ma piovvero dopo i reclami e le proteste e si invocò allora l'aiuto del Governo, come quello che si reputa sempre il più adatto a risolvere le maggiori questioni.

Tre deragliamenti avvenuti nel marzo, i più gravi di tutti finora, ma i disastri potranno anche aumentare in avvenire, (*Si ride*) diedero luogo ad una inchiesta governativa; ed allora l'impresa capì che era tempo di adottare qualche provvedimento per migliorare il servizio; ma il provvedimento fu uno solo e consistette in questo che, mentre prima il treno percorreva in media ventidue chilometri all'ora