

due si debba dare la preferenza. E dopo ciò non aggiungo altro. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cao-Pinna.

CAO-PINNA. Comincio col rassicurare la Camera che farò brevi raccomandazioni, in quanto non mi sembra oggi il momento opportuno per trattare largamente delle questioni relative al bilancio dei lavori pubblici, quando questo è già per quattro quinti consumato ed impegnato.

Ma debbo per necessità prendere la parola, appunto perchè avevo presentato una interpellanza all'onorevole ministro dei lavori pubblici, la quale in sua assenza ho poi cancellata, essendomi iscritto così a parlare per una sola volta nella occasione della discussione del bilancio.

La mia interpellanza tendeva ad ottenere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una risposta sui propositi del Governo intorno all'esercizio delle reti ferroviarie sarde, specialmente per le Reali, le cui convenzioni si approssimano a scadere; e finalmente in qual modo intendesse eliminare le cause delle presenti agitazioni ferroviarie in Sardegna.

L'onorevole Gianturco, che fu tanto cortese di accordare a me ed ai colleghi miei della Sardegna una conferenza al riguardo, ci rispose molto esplicitamente, dichiarandoci che per ora non era il caso di parlare di riscatto, poichè il Consiglio dei ministri aveva deliberato per il momento di non effettuarne alcuno e che, quanto ai ferrovieri della Sardegna, egli era disposto a ricevere, senza alcun intermediario, una loro Commissione per trattare sui desiderati.

Io ed i colleghi sardi presenti alla Camera telegrafammo questa risposta al nostro paese. Ed oggi io debbo per necessità di cose tornare sull'argomento, per avere una più esplicita dichiarazione dall'onorevole ministro: poichè il nostro telegramma potrebbe essere stato interpretato anche come un atto di condiscendenza verso di lui.

L'onorevole Gianturco sa che le nostre linee ferroviarie sono affidate a due diverse società: quella delle Reali e quella delle Secondarie.

Dirò primamente che le ferrovie complementari non debbono considerarsi come tali: esse sono veramente principali, percorrendo la linea la dorsale di tutta l'isola e dividendola in due parti. E per quanto lo scartamento di tali linee sia ridotto, tuttavia non è questa una condizione perchè esse possano dirsi comple-

mentari. Anzi, a giusto titolo e nello stretto senso della legge, la linea Cagliari-Isili dovrebbe essere la vera linea maestra. Perciò noi ci troviamo in tale condizione: che le nostre ferrovie, per i criteri assurdi prevalsi quando ne fu deciso l'impianto, offrono, non dico un disservizio, perchè l'esercizio si svolge regolarmente, ma certo tutto ciò che vi è di meno rispondente a un buon servizio ferroviario.

Tutti coloro che sono venuti in Sardegna hanno potuto vedere in che modo si debbono attraversare le grandi distese dell'Isola, con la locomozione ferroviaria. Abbiamo velocità assolutamente insufficienti, tanto che per percorrere 300 chilometri occorrono 12 ore e mezzo sulle Reali, e 18 ore sulle complementari. Tutti convengono che questo non può certo essere un celere mezzo di comunicazione, perchè quasi si avvicina alla velocità degli antichi sistemi; e quindi quel beneficio, che poteva e doveva ritrarre la Sardegna per le esigenze dei rapporti interni e dei traffici, è venuto a mancare.

Ed è così che tutto il movimento industriale e commerciale, che potrebbe largamente svolgersi nell'isola, date le fonti di produttività, non ha sfogo sufficiente, non offrendo le ferrovie il numero di treni necessario, nè una velocità adeguata perchè le nostre merci possano arrivare comodamente e sollecitamente nei mercati del continente.

Altra volta l'onorevole ministro Lacava, ch'è stato sempre molto benevolo verso l'isola mia, l'onorevole Balzano e tutti gli altri che occuparono il posto, oggi molto degnamente assunto dall'onorevole Gianturco, ci dettero larghe promesse a questo riguardo; che cioè il servizio ferroviario verrebbe modificato per modo da agevolare il movimento industriale e commerciale. Sgraziatamente, per condizioni non dipendenti nè dai ministri, nè dal paese, questo non si potè ottenere, nè si verificò alcun miglioramento. Poichè, sorgono e ostano i rapporti con le Società concessionarie, le quali, naturalmente, in forza delle loro convenzioni richiederebbero al Governo il pagamento di maggiori oneri, superiori a quelli imposti dalle sovvenzioni.

Faccio presente all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e lo prego di esaminare attentamente la questione, che le convenzioni ferroviarie con le Reali, ossia con la rete principale della Sardegna, portano a questa condizione: che quando il pro-