

Cemmissione di Sassari non erano per 7 milioni di spesa, ma per 2 o 3 soltanto, somma davvero esigua se si vuol mirare effettivamente a sollevare le condizioni economiche della Sardegna. E se il Governo non è disposto a spendere neanche questa, è difficile intendere in che modo il ministro dei lavori pubblici intenda dimostrare coi fatti le sue proteste di amore per l'isola.

Tenuto poi conto, come osserva il collega Abozzi, che parecchi tronchi della invocata linea furono già costruiti dalla provincia, è pure certo che la somma necessaria deve essere di molto diminuita dal presuntivo di 2 o 3 milioni, per la semplice ragione che la spesa per i tronchi costruiti per conto della provincia va in diminuzione del preventivo. A conti fatti si tratterebbe, si è no, di 80 o 100 chilometri di nuova linea. I 100 chilometri non saranno sorpassati. (*Interruzione del deputato Abozzi*).

L'onorevole collega Abozzi mi dice che saranno solamente 40 chilometri, e allora la somma dovrebbe diminuirsi anche di più, e niente vieterebbe che il ministro dei lavori pubblici accedesse alle nostre richieste, a meno che l'onorevole ministro non ci voglia proprio regalare il sol di luglio.

E passo ad un'altra obiezione sollevata dall'onorevole ministro.

Egli dice che per accontentarci ci vorrebbe una legge speciale perchè le strade nazionali devono avere caratteristiche previste dall'articolo 10 della legge sulle opere pubbliche del 1865, che non ricorrerebbero per le linee sarde. Ma io rispondo che con un po' di buona volontà si rimuove questa obiezione di mera forma. Non nego che ci voglia una legge per la costruzione delle strade nazionali, ma questa che discutiamo, non è una legge speciale per la Sardegna? E se questa non è legge speciale, distinzione inutile, presentatene un'altra, come fu fatto allorchè con criteri speciali fu costruito il tratto della linea litoranea da Terranova a Cagliari. Se la legge sulle opere pubbliche del 1865 avesse fatto ostacolo, quella linea litoranea non sarebbe stata costruita. È appunto perchè ci sono ragioni speciali per derogare dai criteri stabiliti nella legge sulle opere pubbliche che si potè costruire questa strada in base a quella legge speciale.

Io dunque non comprendo come si possa coonestare colla legge generale del 1865 il rifiuto attuale del ministro. Di questa strada nazionale litoranea ne è stata costruita una parte, quella di minore importanza: per-

chè non costruire il resto che era nei presupposti di quella legge? E si noti che se vi è regione della Sardegna che merita particolari riguardi non solo nei rispetti economici ma anche nei rispetti militari, è proprio questa. E dico anche nei rispetti militari, perchè la costruzione del tronco Nord della linea litoranea interessa moltissimo per la difesa della parte Nord dell'isola, come gli onorevoli ministri della marina e della guerra già sanno, e principalmente vi è un interesse militare di primo ordine perchè sia costruito almeno il tronco da Terranova al Palau. E questa ipotesi della utilità militare fu appunto prevista nella legge delle opere pubbliche. Ma perchè tutto passa inosservato, tutto passa con resistenza quando si tratta dell'interesse della provincia di Sassari?

Vi è l'esempio della legge speciale per la costruzione di queste strade, e se non lo volete seguire, vi è una condizione tipica prevista dalla legge sui lavori pubblici; e se tutto ciò non basta, allora dite che non volete far nulla, ed è più dignitoso che lo diciate chiaramente e senza ambagi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Questo disegno di legge mira a provvedere ai bisogni speciali dell'isola di Sardegna, e se quello della viabilità fosse un bisogno speciale dell'isola capirei che l'onorevole Pala venisse a dire: la vostra legge è incompleta, perchè non provvede a questo bisogno speciale. Ma è bene che l'onorevole Pala sappia che le domande di nazionalizzazione di strade costruite, o di nuove costruzioni di strade nazionali, sono assai numerose e ne vengono da tutte le parti d'Italia. Ed il Ministero dei lavori pubblici non può fare altro che uniformarsi alle disposizioni della legge fondamentale per stabilire se dette strade abbiano i caratteri di nazionalità, determinati dall'articolo 10 della legge sui lavori pubblici. E poichè la prima indagine da fare è quella di vedere se le strade congiungano direttamente parecchie delle città primarie del Regno, o queste con i più vicini porti commerciali di prima classe, sarebbe da esaminare anzitutto se Palau costituisca una delle prime città del Regno, o se la strada desiderata dall'onorevole Pala serva ad un grande porto commerciale. Ora l'onorevole Pala deve comprendere che non è neppure discutibile di far passare per strada nazionale, a norma della legge sui lavori pubblici, la