

lavori pubblici è già determinata una categoria di strade reali; ora ci trovo nell'articolo 3 definiti i caratteri speciali delle strade reali; e siccome i caratteri speciali di queste strade per la Sardegna non potrebbero essere identici con quelli delle strade di terraferma, io domanderei che abolendosi gli articoli 4 e 5, come appartenenti a categorie non ancora fissate, si mantenesse però l'articolo 3.

**PRESIDENTE.** Il signor Iosti mi manda ora un emendamento, ma siccome è stata votata la proposta del Ministero...

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** (*Interrompendo*) Siccome l'articolo 3 si riferisce alle strade reali, io non avrei nessuna opposizione a fare, che si mantenesse semplicemente quest'articolo, tanto più che tutti sono convinti, che queste definizioni in sostanza non hanno molta importanza, il punto cardinale essendo la designazione delle linee.

Io devo poi anche osservare che l'articolo 6 è redatto in modo che non si può, anche dopo ammesse le linee, concretamente stabilire quali saranno queste linee. Poiché quando si disse: sono strade reali quelle riconosciute di maggior importanza pel commercio, per le relazioni estere ed interne, è facile il vedere che si è volontariamente ed espressamente lasciato una certa latitudine nella determinazione delle linee stesse.

**CHIÒ.** Non vedo come siffatta definizione possa appuntarsi d'esser vaga. Veramente, volendo giudicare con questa sottigliezza, ogni definizione potrebbe tacciarsi di vaga. Ma havvi una circostanza particolare che toglie ogni dubbio alla presente definizione, ed è la pronta ed acconcia applicazione che se ne fa al sistema stradale dell'isola nell'articolo 6. In questo articolo si presenta un prospetto, il quale determina le linee che dovranno portare il nome di strade reali, dipendentemente dalla definizione data nell'articolo 3. Quindi l'articolo 6 non è che un corollario dell'articolo 3, epperò, ove si adottasse quello e si respingesse quest'ultimo, si cadrebbe in un vero empirismo.

La Camera deve procedere razionalmente, deve stabilire i principii e quindi applicarli.

Ora l'articolo 3 stabilisce il principio, e l'articolo 6 ne fa l'applicazione. Che cosa v'ha di più logico, di più razionale?

Io quindi sono d'opinione coll'onorevole deputato Spano che si debba conservare l'articolo 3.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la proposta del deputato Spano, che è per la conservazione dell'articolo 3, così concepito:

« Sono strade reali quelle che traversando la Sardegna da una spiaggia alla spiaggia opposta e passando per i punti più importanti dell'isola, riusciranno le più interessanti per il commercio e per le relazioni interne ed esterne, e quindi col mare. »

(Non è approvato.)

Se nessuno riprende gli articoli 4 e 5, s'intendono annullati, e passeremo all'articolo 6.

La Commissione aveva proposto questa rete di vie principali, da cominciarsi nel 1850, cioè:

1° Da Cagliari a Terranova per Isili e Nuoro.

2° Da Bosa ad Orsei per Macomer e Nuoro.

**SANTA ROSA T., relatore.** La Commissione era partita dal principio che non si sarebbero dichiarate nella presente legge le diverse categorie delle strade. Ma siccome coll'articolo 2 testè adottato viene ammessa sin d'ora la classificazione delle strade reali, credo opportuno di dichiarare che nessun membro della Commissione ha voluto derogare alla legge del 1850, colla quale all'articolo 3 si classificavano

strade provinciali le sette ivi indicate, ed all'articolo 19 si ponevano tutte le spese di costruzione, riparazione, manutenzione delle strade reali e delle provinciali a carico della cassa del regno, senza distinzione fra loro. Se non posso in ora consultare la Commissione a quel riguardo e parlare a di lei nome, non credo però di dovermi astenere dall'emettere l'opinione che già sosteneva nel seno della medesima.

Siccome si tratta adunque di classificare le strade reali, propongo un altro articolo in sostituzione dell'articolo del progetto ministeriale e del secondo della Commissione. Per quest'articolo sarebbero sei le linee costituenti le strade reali. La prima sarebbe quella già costruita da Cagliari a Terranova per Isili, Nuoro ed Ozieri.

Con questa linea si aumenterebbe la lunghezza delle strade reali di 135 chilometri, e mi riservo di provarne l'importanza. Le altre quattro linee sono quelle che furono proposte dal ministro, tranne che porterei la strada d'Iglesias sino a Porto Palmas.

Mi torna qui a proposito di rispondere alle osservazioni che faceva l'onorevole deputato Chiò rispetto alla competenza degl'ingegneri sulla classificazione delle strade. Quando il potere legislativo deve pronunciarsi se debbano ammettersi una o più categorie di strade, e fissarne la spesa a carico dello Stato, delle divisioni, dei comuni, seguendo il sistema francese, ovvero a solo carico dello Stato e dei comuni, come si stabilì nella Lombardia, in allora può tornare più vantaggioso il consiglio degli amministratori, degli economisti, che non degl'ingegneri. Ma se poi, stabilite le categorie delle strade, si tratta di applicare il sistema adottato alle strade di una nazione, di determinare cioè se una data strada appartenga piuttosto ad una categoria che ad un'altra, in allora riesce più opportuno di sentirne in prima gl'ingegneri, ed il loro giudizio merita maggiori riguardi, perchè dipende dalle cognizioni proprie dell'ingegnere.

In questo caso io non mi farei certamente a proporre di classificare linee stradali senza il parere degli uomini dell'arte, e quindi tenni conto nelle linee proposte, di quanto proponeva l'onorevole signor ingegnere Carbonazzi, ma sentii pure l'avviso di altri ingegneri, perchè non procedo mai per autorità di persona.

Ciò premesso, mi farò a giustificare le aggiunte proposte alla classificazione delle strade reali comprese nello stato ministeriale.

Quanto alla linea da Cagliari a Terranova, osserverò che questa linea serve alle spiagge di levante dell'isola ed al centro della Sardegna. Nell'isola non basta far comunicare le spiagge tra di loro, ma conviene pure che il centro possa comunicare colle spiagge: queste hanno prodotti consimili; il centro ha prodotti diversi da quelli delle spiagge; quindi un sistema stradale che comprendesse solo le linee trasversali tendenti a mettere in comunicazione le spiagge, mal provvederebbe al commercio dell'isola.

Così non credo sufficienti nella Sardegna le linee proposte dal ministro, e mal soddisfatti ne rimarrebbero i bisogni urgenti de'suoi abitanti.

Bisogna ancora osservare che la larghezza media dell'isola di Sardegna settentrionale è di cento chilometri, e nella parte settentrionale monta a 150 chilometri. Tale strada centrale traversa poi la parte più salubre e molto produttiva e popolata della Sardegna; diffatti, solo per la lunghezza di 80 chilometri traversa la medesima borghi popolati di 20 mila abitanti. Quella strada si trova già dal Ministero classificata fra le prime delle strade divisionali. Ora, se la nazione non viene in aiuto della Sardegna con mezzi straordinarii, più