

zona occidentale, che è già provvista in parte di strade, la zona orientale che non ha per vero dire, ma che può con maggiori o minori incomodi e spese, avvicinare le sue derrate alla spiaggia del mare, che è la gran via del commercio, e la zona centrale che ne ha nessunissima.

Il progetto del signor ministro concerne alla parte occidentale, la quale su 374 chilometri di strada da costruirsi, ne ha già 349, per conseguenza non mancano che 25 chilometri, più l'aggiunta fatta dall'onorevole deputato Santa Rosa; aggiunta che abbiamo detto di massima importanza; quando per contro nella zona centrale dei 287 chilometri di strada che gli si danno, soli 38 sono effettuati.

Signori, l'importanza di questa linea è massima, sì che si riguarda all'interesse dell'isola, sì che a quello dello Stato. Essa attraversa, come già dissi, il terreno più salubre e fertile della Sardegna, e le popolazioni più bisognose per lo stato d'infelicità fisica in cui giacciono abbandonate, quantunque ricche di economica, morale e naturale prosperità. Essa aprirà la via ai più cospicui boschi che abbondano nei territori di Bitti, Portada ed Alà; i quali potranno essere usufruttuati per le costruzioni navali, non che nelle confezioni delle suppellettili, crescendo costì il tasso, l'agrifoglio ed il ginepro d'alto fusto. Immense sono inoltre le proprietà demaniali in queste provincie, nè di minor rilievo e valore i minerali. Il ferro vi abbonda per modo che vasti tenimenti sono circondati di questo minerale, nei quali il ferro puro entra nella proporzione dell'80 per cento.

Si ritenga, o signori, che la sola Sardegna consuma per 500 mila lire all'anno di ferro, e che questo consumo crescerà naturalmente collo svolgimento successivo dell'agricoltura e delle altre industrie; cosicchè egli è importante di accudire quanto più presto, tanto meglio a questo cospicuo negozio. Chi non ha visto con dolore sbarcarsi in Cagliari legnami forti, e perfino legnami dolci provenienti dall'estero, se poneva mente che nell'isola se ne abbondava? Così e non altrimenti accade di tant'altre derrate, cosicchè è proprio urgente di aprire sbocchi a queste provincie, affinché coi carriaggi o col commercio di cabotaggio, si possa esportare il soprabbondante, ed importare quanto manca, con gran vantaggio di tutti: tanto più che da questo commercio di cabotaggio deve necessariamente nascere una marina sarda che valga a bastare in gran parte pel commercio dell'isola.

Le ragioni poi che consigliano il Governo a procedere solerte all'apertura di questa linea le ho già in parte accennate; ora importa però aggiungere le seguenti.

La linea che da Cagliari mette alla Cala degli Aranci ha evidentemente i caratteri tutti delle strade nazionali. Essa è essenzialmente commerciale; giacchè la Cala degli Aranci presenta un porto securissimo ed il più vicino alle provincie di terraferma non solo, ma ben anco per la sua postura a tramontana-levante della Sardegna, di sempre facile approdo, anche quando è impossibile di veleggiare a ponente, atteso la veemenza dei maestrali che spirano di frequente, e massime nella stagione invernale, dalla Provenza; e rendono pericolosissima la navigazione del golfo di Lione.

Se poi si dovesse accorrere al soccorso dell'isola improvvisamente aggredita, non si potrebbe trovare un punto più opportuno per effettuare uno sbarco: insomma sì che si ponga mente agli interessi locali, sì che si guardi al commercio in generale, ovvero si rammentino le ricchezze demaniali cui si aprirebbe una via; e ritenute le altre ragioni testè esposte, e considerando in fine che questo porto è dirimpetto a tutta Italia, non credo sia mestieri d'altre parole per chiarire l'importanza massima di questa linea, e per

addimostrare come convenga assolutamente se ne ammetta l'urgenza.

Questi sono i motivi per cui io ho salutato con soddisfazione l'accettazione dal signor ministro della proposizione della Commissione, in un coll'aggiunta del signor relatore della medesima. Epperò in questa questione mi trovo non che ministeriale, ma ministerialissimo (*Ilarità*), purchè si riconosca l'urgenza di aprire quella linea che unir deve più direttamente Genova alla Sardegna.

PRESIDENTE. Farò riflettere che tra l'articolo 2 proposto dalla Commissione e l'articolo proposto dall'onorevole deputato Santa Rosa v'ha quest'essenziale differenza, che l'articolo proposto dalla Commissione tende a stabilire quali siano quelle linee che saranno considerate come strade reali, ed invece l'articolo 2 proposto dalla Commissione tende unicamente a stabilire quali sarebbero le vie che avrebbero avuto la preferenza nell'esecuzione, ed è così concepito: « Le linee principali di questa rete, che saranno cominciate nel 1850, sono le seguenti, ecc. » Di modo che sono due articoli che provvedono a due cose affatto diverse.

SANTA ROSA T., relatore. La Commissione, come ho già osservato, se non credè di proporre una classificazione compiuta di strade, rigettò poi la classificazione già fatta colla legge del 1830; essa credè di ricevere nell'articolo 2 le disposizioni degli articoli 5 e 9. Nell'articolo 9 era dichiarato il tempo entro il quale i lavori stradali dovevano essere compiuti, e l'articolo 6 fissava le strade reali. Coll'articolo 2 della Commissione si dichiarano soltanto le linee principali da cominciarsi nel 1850. Ora coll'articolo testè adottato la Camera ha già deliberato di voler classificare le strade reali. Se non ho più avuto tempo, come già osservai, di consultare la Commissione, ho però parlato a nome di quelli che meco si erano uniti per voler ampliare il progetto ministeriale per quanto riflette le linee a carico dello Stato.

Ho quindi proposto un articolo per classificare le strade reali secondo quei principii larghi: quando verrà in discussione l'articolo 9 mi riservo di provare, se sarà necessario, che le linee principali indicate nell'articolo 2 della Commissione sono le più importanti, e possono cominciarsi nel 1850, senza pregiudizio delle altre. Mi associo poi a quanto osservò in proposito il deputato Lions; questi ha certamente avuto campo di conoscere sul luogo la Sardegna, e convincersi, come mi convinsi pure della necessità dell'aggiunta fatta al progetto ministeriale, se si vuole operare saviamente e giustamente.

Mi riservo in allora di proporre che queste linee sieno incominciate immediatamente.

A ciò mi determino, sia perchè il Ministero e la Commissione hanno riconosciuto queste due linee come le principali, sia perchè si trovano già preparati progetti relativi a quelle linee per la somma di 800,000 lire e più.

Le spiegazioni date saranno sufficienti, almeno lo spero, per provare che l'articolo della Commissione riuniva due articoli, che la votazione già seguita del precedente articolo ne necessita la divisione in due parti separate, e che quindi per ora debbe solo occuparsi la Camera a determinare le linee che costituiranno le strade reali, salvo in occasione dell'articolo 9 a deliberare sul tempo in cui dovranno cominciarsi e terminarsi i lavori.

PRESIDENTE. Questa dichiarazione è importante, perchè avverte la Camera che posto ai voti l'articolo che tende a classificare le principali linee di strade da eseguirsi in Sardegna fra le reali, non si esclude l'articolo 2 della Commissione che dichiara l'urgenza di alcune di queste linee perchè si abbiano ad incominciare dal 1850.