

gioni. Da Ozieri perfine, toccando presso Nugheddu, va a Monti e da Monti a Terranova.

Ora io dico che gli ingegneri, proponendo questa linea ed il Ministero adottandola, eseguirono per lo appunto fedelmente quanto prescriveva lo spirito e la lettera della legge del 6 maggio 1850.

Quando infatti trovavasi il Ministero a fronte di queste tre linee doveva fra di esse eleggere quella che fosse la più centrale, che servisse ad un maggior numero di popolazione, ed infine che fosse la più economica. Ora queste tre condizioni si sono, non occorre dimostrarlo, ottenute colla linea che ci si presenta, e non credo che un ingegnere che conosca quelle località (ed io personalmente le conosco) avrebbe potuto ragionevolmente scegliere altra linea.

Queste cose ho creduto necessario di notare per non lasciare la Camera sotto l'impressione delle ultime parole colle quali il signor Asproni ha conchiuso la presentazione del suo ordine del giorno, il quale ordine del giorno io appoggio, del resto, sia personalmente, sia a nome della Commissione.

**ASPRONI.** Avendo io rinunciato a fare una discussione sopra questa materia, credo inutile tediare la Camera nel raccontarle i dettagli di questa questione.

Del resto non durerei molta fatica a dimostrare che Monti non è Ozieri, e che Ozieri non è Monti.

Importava essenzialmente di dimostrare la necessità di far sì che un quinto della Sardegna non rimanesse senza una strada, e così sarebbe stato se si fosse eseguito questa tratta senza tener conto del versante orientale dell'isola, che è quello che le facilita le comunicazioni col continente italiano. Questa è la parte dell'isola che fu in addietro totalmente dimenticata, e si trova deserta, senza strade, senza mezzi di comunicazione.

Quando la Camera non volesse persuadersi della verità della mia asserzione, io tornerei a chiedere che essa, per esser meglio edotta a conoscere quelle località, permettesse una inchiesta parlamentare sulla faccia dei luoghi, onde fosse conosciuta la verità; ma questa inchiesta verrebbe così recisamente negata: certamente nè io nè i miei onorevoli colleghi della Sardegna avevamo bisogno di perdere il nostro fiato per far conoscere quali erano i veri e più pressanti bisogni dell'isola, e, per quanto io abbia potuto dire, non è nè sufficiente nè proporzionato alla gravità ed all'importanza della questione.

**PRESIDENTE.** Se più nessuno domanda la parola, metterò ai voti quest'ordine del giorno.

**PANATTONI.** Io chiederei al deputato Asproni se, invece di dire: « per mettere l'isola in comunicazione col continente, » non crederebbe meglio di dire: « per agevolare le comunicazioni dell'isola col continente. » (*Movimento d'ilarità e segni di assenso*)

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti questa risoluzione colla variante testè proposta, che pare acconsentita dalla Camera.

(È approvata.)

Leggo l'art. 1:

« È autorizzata la maggiore spesa di L. 641,177 in aggiunta a quelle approvate colle leggi 6 maggio 1850, n° 1052, e 20 novembre 1859, n° 5765, per la costruzione delle nuove strade nazionali di Sardegna. »

Lo metto a partito.

(La Camera approva.)

« Art. 2. La maggiore spesa suddetta sarà iscritta per lire 230,000 sul bilancio 1860 del Ministero dei lavori pubblici per le antiche provincie del regno alla categoria 80,

*Strade nazionali nell'isola di Sardegna*, e per le restanti L. 391,177 sullo stesso bilancio dell'esercizio 1861.

La pongo a partito.

(La Camera approva.)

(Si procede allo squittinio segreto sul complesso della legge.)

Il risultato della votazione ha dato votanti 170.

Mancano 7 per costituire la maggioranza. Probabilmente questo proviene da che i deputati non rispondono subito alla chiamata, e perciò non si può fare il controllo.

Convorrà pertanto ripetere la votazione, la quale avrà luogo contemporaneamente alla votazione dell'altra legge che è posta all'ordine del giorno.

**ADOZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA SOPPRESSIONE DELLA PRIVATIVA DEMANIALE SUL PIOMBO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per soppressione della privativa demaniale della vendita del piombo.

Ne do lettura:

« Art. 1. Colla promulgazione della presente legge sarà libera in tutto il regno la fabbricazione e la vendita del piombo lavorato in palle, pallini e migliarola, finora riservata alle finanze nelle antiche provincie di terraferma, a titolo di privativa demaniale.

« Art. 2. L'importazione dall'estero del piombo così lavorato verrà permessa mediante pagamento del dritto d'entrata previsto nella vigente tariffa doganale.

« Art. 3. Il Ministero delle finanze è autorizzato a continuare posteriormente a tal epoca, anche direttamente al pubblico dai depositi ora stabiliti, in quantitativi però non minor di cinque chilogrammi, la vendita del piombo di gabella al prezzo di centesimi novanta per chilogramma, sino all'estinzione del fondo disponibile: sarà facoltativo al ministro di finanze di diminuire questo prezzo nel limite del costo effettivo, qualora ciò fosse necessario per compirne lo smercio. »

La discussione generale è aperta.

Se nessuno chiede di parlare, si passerà all'esame dei singoli articoli.

(Sono approvati successivamente i tre articoli senza discussione.)

Ora si procederà alla votazione per squittinio segreto sul complesso dei due disegni di legge. Prevengo però i signori deputati che siamo appena in numero, e se qualche deputato, ora presente, non concorresse a votare, sarebbe forza di annullare un'altra volta la votazione, con grave perdita di tempo.

Nella prima coppia di urne si voterà pel primo progetto, nella seconda per l'altro.

Risultato della votazione sul disegno di legge relativo ad una maggiore spesa per la costruzione delle nuove strade nazionali in Sardegna sul bilancio 1860 del Ministero dei lavori pubblici.

Presenti e votanti . . . . .	190
Maggioranza . . . . .	96
Favorevoli . . . . .	187
Contrari . . . . .	3

(La Camera approva.)