

avranno luogo che a condizione che i torrenti le permettano; perchè, se i torrenti non vogliono, gli elettori avranno un bel volerci andare, ma i fiumi lo impediranno; chè di ponti e di altri mezzi di passaggio non se ne ha nemmeno idea. Questo è uno fra i tanti fatti coi quali io posso darvi una qualche idea dello stato disgraziatissimo di quelle provincie, pareggiate a tutte le altre quanto ai balzelli, non però quanto ai vantaggi del viver civile.

**LACAVA.** Dopo le ultime parole dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, a me pareva che non fosse più il caso di discorrere su quest'argomento, tanto dall'onorevole Piutino, quanto dall'onorevole Villano. Infatti nell'articolo 15 del progetto di legge sulle strade delle provincie meridionali, testè votato dalla Camera, e che è ora presso gli uffici del Senato, si dice espressamente che per quest'anno sono stabilite 700,000 lire soltanto per quelle strade che sono comprese in quel progetto di legge, dappoichè molte di esse sono dichiarate nazionali, e come tali dal 1° luglio prossimo passano a carico dello Stato, e per conseguenza lo Stato si grava d'una spesa che non era nel bilancio. Queste 700,000 lire sono quindi destinate come capitolo speciale per le strade di cui in quel progetto, e sono intangibili.

Per ciò che riguarda poi la strada da Sapri all'Ionio per la valle del Sinni (la quale è ben diversa dalla strada da Sapri all'Ionio per la valle dell'Agri, e non vorrei che si confondesse dall'onorevole Villano o da altri la valle del Sinni con quella dell'Agri, che sono ben diverse) vi è un apposito capitolo nel bilancio dei lavori pubblici di 200 mila lire, da non confondersi con altri capitoli. Il resto della spesa che potrà essere necessaria per questa strada sarà preso dal fondo generale, sotto il titolo di costruzione e sistemazione della rete stradale delle provincie napoletane dal 1870 in poi, e non per il bilancio 1869, il quale, come diceva, ha un fondo speciale di lire 200 mila per la strada del Sinni, e che non bisogna confondere col fondo generale; altrimenti la strada del Sinni sarebbe defraudata del suo fondo speciale, che spetta alla stessa per apposita legge, e che non può nè deve essere invertito in altro. E le 700,000 lire, di cui sopra, sono destinate alle strade contemplate nel progetto di legge testè votato dalla Camera e che ora è negli uffici del Senato.

**PRESIDENTE.** Pongo dunque ai voti il capitolo 61, a cui è assegnata la cifra di lire 200 mila.

(La Camera approva.)

Capitolo 62. *Apertura e sistemazione della rete stradale dell'isola di Sardegna, di cui nella legge 27 luglio 1862, numero 729 (Spesa ripartita).* A questo capitolo Ministero e Commissione assegnano la somma di lire 700,000.

L'onorevole Asproni, insieme a' suoi colleghi Garau, Serpi, Serra Luigi e Macchi, propone a questo capitolo la seguente deliberazione:

« Per le strade nazionali di Sardegna sarà reintegrata l'intera somma di un milione e mezzo portata dalla legge del 17 febbraio 1862. »

L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare onde svolgere questa sua proposta.

**ASPRONI.** Se la vuole sviluppare l'onorevole mio amico Garau, io mi riserverei di parlare dopo la risposta che darà il signor ministro pei lavori pubblici, perchè io me ne spiccerei in poche parole.

**PRESIDENTE.** Come vuole. Parli dunque l'onorevole Garau.

**GARAU.** La legge del 17 febbraio 1862 bilancia per le strade nazionali della Sardegna 24 milioni. La stessa legge prescriveva che quelle strade dovessero essere terminate in sedici anni, e che perciò dovesse annualmente bilanciarsi la somma di un milione e mezzo. E la Camera votò anno per anno la somma di un milione e mezzo; tant'è che al gennaio 1869 si trovava bilanciata la somma di oltre 10 milioni.

Ma, mi rincresce il dirlo, il buon volere della Camera non fu del tutto diviso dal potere esecutivo.

E qui, quando parlo del potere esecutivo, non intendo accennare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e neanche all'onorevole presidente del Consiglio, delle cui buone disposizioni a favore dell'isola non ho motivo di dubitare: io dico *potere esecutivo*, intendendo parlare di quella burocrazia ministeriale la quale, pel frequente cambiarsi dei ministri dei lavori pubblici, sembra quasi che, per l'esecuzione delle leggi stradali, abbia più influenza che i ministri medesimi.

Questa burocrazia ritardò gli studi, ritardò gli appalti, concesse dilazioni sopra dilazioni agli impresari, talchè si venne al gennaio 1869 con un arretrato di 1 milione e mezzo. Ora, a fronte di questo fatto, che cosa dice l'onorevole ministro dei lavori pubblici? Dice: tra l'arretrato e le 700 mila lire, noi abbiamo tanto che basta per le spese della Sardegna; dunque possiamo restringerci a questa somma. Mi permetta: io e gli altri deputati sardi non possiamo rassegnarci a questo suo ragionamento; crediamo di esser più logici chiedendo che la legge venga pienamente eseguita; che le strade della Sardegna vengano terminate in 16 anni; e che ciò che si è speso di meno negli anni scorsi si debba spendere di più nella campagna prossima e negli anni avvenire. La Camera ha dunque una questione precisa a decidere; essa ha davanti a sè due vie: se approva la riduzione portata dal Ministero, allora resteremo intesi che la burocrazia suddetta, vedendo approvato il fatto suo, continuerà a ritardare gli studi e gli appalti, raddoppierà le dilazioni, i residui s'accumuleranno gli uni su gli altri, talchè possiamo essere quasi sicuri che nell'avvenire non sarà più 1 milione e mezzo che si bilancierà per la Sardegna, ma saranno anno per anno 700 mila lire ed anche meno; se poi la Camera mantiene ferma l'esecuzione della legge e riprova il fatto dei ritardi sinora avvenuti all'ese-