

TORNATA DEL 28 MARZO 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Risultato dello squittinio per la nomina di tre membri della Commissione del bilancio — Discussione del progetto di legge per l'organizzazione d'un sistema stradale nella Sardegna — Schiarimenti e dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — Proposizione pregiudiziale del deputato Barbier — Spiegazioni del deputato Di Santa Rosa Teodoro, relatore — Discorsi dei deputati Sulis, Siotto-Pintor, Fois, Marongiu in favore del progetto — Dichiarazioni del deputato Valerio L. — Spiegazioni del deputato Farina P. sull'operato della Commissione — Chiusura della discussione generale — Presentazione dal ministro d'agricoltura e commercio di un progetto di legge contro l'abusivo atterramento di sugheri nella Sardegna — Emendamenti dei deputati Farina P., Iosti, e Di Santa Rosa Teodoro, relatore, all'articolo 1 del progetto di legge suddetto — Emendamento del deputato Sulis all'articolo 2 — Osservazione del ministro dei lavori pubblici, del deputato Di Santa Rosa, relatore, e dei deputati Iosti e Valerio L. — Rinvio della discussione.*

La seduta è aperta alle ore 12 3/4 meridiane.

AIRENTI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

ARNULFO, segretario, espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate:

2486. Sangiovanni Antonio, di Mombello (Casale), vecchio militare dell'esercito francese, chiede di venire reintegrato nella pensione di ritiro accordatagli con decreto imperiale del 22 luglio 1815.

2487. Marchisio Isidoro, di Torino, premesse alcune considerazioni sulla insufficienza del trattamento fatto ai giudici, ai segretari di mandamento e ai loro sostituiti di terraferma, chiede che le condizioni de' medesimi vengano migliorate, estendendo almeno anche ad essi i provvedimenti che colla legge del 3 ottobre 1848 si diedero per quelli dell'isola di Sardegna.

2488. L'amministrazione comunale della città di Cuneo, rappresentando di quanta importanza per lo Stato e per quella provincia sia la costruzione di una strada ferrata, la quale congiunga Torino, l'alto Piemonte, e la contea di Nizza, ed esponendo dubbi sulla utilità di quella che una società di cittadini ha recentemente domandato di aprire tra Torino e Savigliano, rammenta alla Camera che nella tornata del 20 luglio 1848, la Commissione incaricata di esaminare un progetto di legge relativo alla costruzione di alcune linee di strade ferrate, proponevasi aggiungesse alle medesime quella appunto che da Torino conduce alla contea di Nizza. Essa chiede pertanto che sia preferibilmente adottata codesta proposta della Commissione.

2489. I Consigli delegati dei comuni di Castelletto sopra Ticino, di Varallo, di Oleggio e di Fombia, dimostrando come il tronco di strada ferrata che da Novara deve tendere al lago Maggiore, risulti più breve, di minore spesa e maggior comodo, passando pel territorio di Castelletto che non per altra località, chiedono che, fatta verificare da apposita Commissione l'esattezza delle cose esposte, vi si provveda in conformità delle risultanze.

2490. Sardone Giuseppe, medico di Casalgrasso, propone adottarsi alcuni provvedimenti, a fine di scemare le spese ed accorciare la lunghezza delle liti davanti le giudicature di mandamento.

ATTI DIVERSI.

(Il deputato Lyons presta giuramento.)

PRESIDENTE. Il deputato Favrat ha presentato un progetto di legge che sarà fatto passare agli uffizi.

Avverto la Camera che sono stampati i seguenti bilanci del 1850: Dicastero dei lavori pubblici, della generale cancelleria, dell'azienda di marina, dell'estero e dell'interno.

Perchè la distribuzione di questi volumi si compia regolarmente, sono pregati i deputati a passare alla segreteria dalle 10 alle 12 per far annotare il loro nome per la ricevuta del rispettivo esemplare. Questo sarà poi consegnato a ciascuno di loro a domicilio.

La Camera essendo in numero, sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

Il deputato Valvassori domanda un mese di congedo.

(La Camera accorda.)

AUDISIO. Signori, ho pregato il degnissimo nostro signor presidente di concedermi la parola, e prego la Camera di permettermi che per breve istante io la trattenga onde accennarle l'importantissimo oggetto della petizione 2489, di cui essa viene d'udire il sunto, e che le vien rassegnata dalla città di Cuneo di cui ho l'onore di essere il deputato.

Fin dal 26 luglio 1846, il Re Carlo Alberto, di sempre veneratissima ricordanza, accordava ad una società di azionisti cuneesi l'autorizzazione di fare gli studi di una strada ferrata da Cuneo alla capitale, e questi studi sono ultimati, mancandovi soltanto il lavoro materiale di qualche disegno, talmente che da un giorno all'altro la società si troverà in misura di chiedere la definitiva autorizzazione della strada medesima.

La Camera non ignora sicuramente che fin dalla prima Sessione legislativa questa strada formò oggetto delle deliberazioni del Parlamento, mentre avendo il signor ministro dei lavori pubblici il 15 marzo 1848 presentato un progetto per la costruzione a spese dello Stato, delle ivi accennate strade ferrate, soggiungeva esservi altra linea di più o meno grande rilevanza per la prosperità del paese, come fra le altre sa-

rebbe una linea che servisse all'alto Piemonte e beneficasse la contea di Nizza, e ad un tempo il Governo; assicurava la Camera che tali strade non sarebbero da lui trascurate; la Commissione incaricata di esaminare il presentato progetto, nel mentre che coll'articolo 1° del progetto della Commissione istessa approvava la progettata continuazione della strada ferrata da Torino a Ciampieri, all'articolo 2 deliberava fin d'allora doversi inoltre eseguire a spese dello Stato le ivi indicate altre tre strade ferrate, e fra esse quella come sovra specificata da Torino all'alto Piemonte e alla contea di Nizza, *utilizzando a tale scopo gli studii già fatti da Torino a Cuneo*, come in detto articolo si legge.

Se quel progetto della Commissione non ricevette la sanzione legislativa, ciò non fu già perchè vi sia stato chi abbia disconosciuto o potesse disconoscere l'immensa utilità che da tale strada ne ridonderebbe, non solo per quelle provincie, ma per tutto lo Stato in generale; ciò fu bensì ed unicamente perchè, ritenuta anche la posizione tutt'altro che prospera delle regie finanze, si credette che la effettuazione di detta strada ferrata si potesse e dovesse lasciare all'industria privata. Oltre la summentovata società di Cuneo, ed anzi prima ancora di questa, ne era stata stabilita un'altra, detta società di Savigliano, la quale però, a vece di una strada da Torino a Cuneo passando per Savigliano, finirebbe a quest'ultima città, ed anzi si dice che da detta società sia di già stata inoltrata la relativa formale dimanda al Ministero per la concessione a suo favore, ed il Ministero possa esser prossimo ad aderirvi. Ove la società di Savigliano non dissenta di protrarre la sua strada fino a Cuneo, gli azionisti cuneesi non vi si oppongono, pronti anche ad unire la propria società a quella dei loro vicini saviglianesi senza pretenderlo; ma non sarebbe giusto che essi avessero ad essere perditori dell'ingente somma di circa lire 50 mila da erogarsi nella spesa per gli studii di cui parla la suddodata autorizzazione sovrana, tanto più che tali studii, ben lungi di essere diretti all'utile esclusivo della società di Cuneo, erano e sono evidentemente del pari giovevoli alla stessa città di Savigliano e suo territorio, non che di tutte le altre località e provincie circonvicine, anzi dello Stato in generale; come non sarebbe giusto che di due società aventi entrambe lo stesso scopo, l'una, per valermi d'una locuzione forse non molto parlamentare, ma però adattatissima alla circostanza, l'una abbia per sé la polpa, lasciando l'osso all'altra; il che, oltre ad essere ingiusto, equivarrebbe altresì a render impossibile l'attuazione del rimanente di detta strada, benchè evidentemente sia indispensabile per la prosperità del paese, come chiaramente ne risulta dai summentovati progetti del Governo e della Commissione del 1848.

Eccovi, signori e colleghi prestantissimi, l'oggetto della narrata petizione della città di Cuneo, e questo breve cenno vi persuaderà sicuramente del fondamento della di lei dimanda e della mia, affinchè tale petizione sia dichiarata e riferita d'urgenza.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

PRESIDENTE. Risultato della votazione per la nomina dei tre membri mancanti alla Commissione del bilancio :

Votanti	123
Maggioranza	62
Falqui-Pes ebbe voti . . .	67
Bianchi Pietro	63

Riccardi 55 — Pescatore 59 — Carquet 25 — Menabrea 21 — Cattaneo 17 — Daziani 10.

Dimodochè non ottennero la maggioranza, se non che due, cioè i deputati Falqui-Pes e Bianchi Pietro.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SUL SISTEMA STRADALE DELLA SARDEGNA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione sul progetto di legge relativo al sistema stradale della Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 237.)

Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALEDCAPA, ministro dei lavori pubblici. Siccome la Commissione che fu incaricata di esaminare la legge sulle strade di Sardegna, che io ebbi già l'onore di presentare a questa Camera fin dal giorno 4 gennaio, la mutò radicalmente tanto nei principii fondamentali, come nelle disposizioni esecutive, così per quanto io sia disposto ad accostarmi all'opinione della Commissione in tutto ciò che possa agevolare il vostro consentimento a provvedimenti che io stimo della più stretta necessità, mi sento nondimeno in dovere di ricordare brevemente da quali norme fossi condotto nella compilazione della legge suddetta, che ebbe l'unanime consentimento del Ministero, onde non possa attribuirsi a troppo gravi vizi di essa il quasi totale sovvertimento che la Commissione ha creduto dovervi portare. La quale esposizione gioverà eziandio a facilitare la discussione degli articoli; giacchè mal potrei rendere ragione del perchè io non possa consentire a questo o a quel d'essi, secondo le proposizioni della Commissione, se non facessi prima conoscere le norme generali alle quali credo dovermi attenere.

Sulla triste e miserabile condizione della Sardegna, tanto se la si riguardi assolutamente, come, e molto più, se si rifletta a quelle propizie condizioni, di cui quell'isola è stata dotata dalla natura, non è d'uopo discorrere, perchè sopra ciò parmi che tutti, o pressochè tutti siamo concordi.

Nemmeno io credo che vi sia molta disparità d'opinione sul punto che fra tutti i provvedimenti che la detta condizione dell'isola imperiosamente domanda il più necessario, il più desiderato, quello di più efficace e pronto effetto, sarà la costruzione delle strade; ed io mi riferisco a quanto ebbi l'onore di rappresentarvi nella prima mia relazione per provare, che senza questo provvedimento, attuato con larghezza e con sollecitudine, tutti gli altri provvedimenti riuscirebbero, se non inefficaci, certamente di una efficacia di gran lunga minore di quella che se ne potrebbe ripromettere.

E per tacere di molti altri argomenti che proverebbero quest'assunto, permettetemi, o signori, che io vi ricordi come, pochi giorni sono, voi davate piena approvazione ad un divisamento che si sta attuando dal Ministero per rendere più efficace in quell'isola l'azione della giustizia, divisamento reclamato dai più atroci delitti che vi si vanno moltiplicando sempre di più. Le forze, notevoli certo, ma non grandi, che possono tenersi nell'isola stessa, saranno in gran parte sparpigliate nei capoluoghi dei mandamenti che, se non erro, sono quarantasei; e questo sparpigliamento sarà occasione di non poca spesa e di disagi per la truppa; nè sarà certo favorevole alla disciplina, ma è assoluta necessità indotta dalla condizione attuale delle comunicazioni, le quali rendono lentissimo, e talvolta impossibile lo spedire truppe dall'uno ad un altro punto con quella sollecitudine che è richiesta dal bisogno di perseguire i delinquenti, di reprimere i facinorosi.

Ma quando bene si sarà dispersa la truppa nei quarantasei mandamenti, il male sarà diminuito certamente, ma non cesserà affatto; perchè l'andare da un punto all'altro del mandamento stesso è pur sempre difficile, lento, ed in alcuni

punti e tempi impossibile. Oltrechè sorgerà un inconveniente diverso, ed è questo, che in un paese isolato, e che si trova per di più nella condizione di imperfetta civiltà, e quindi di facile turbolenza, potrebbero di leggieri originarsi motivi, che costringessero a raccogliere ad un tratto buon nerbo delle forze, come si disse, sparpigliate, in un dato punto della costa marina o dell'interno, nè ciò sarebbe possibile attualmente colla quasi assoluta mancanza di comunicazioni.

Non sembra adunque che sulla necessità di provvedere a questa mancanza possa sorgere alcun dubbio, ma ben può sorgerne sui modi di farlo, e sui mezzi più o meno efficaci di attuare questi provvedimenti.

Nel proporre la legge su cui si discute, io mi fondava sopra disposizioni anteriori, state prese con tutta maturità e regolarità. Nell'anno 1850 era già stato con regio editto del 15 aprile stabilito un sistema generale tecnico ed amministrativo per le strade di Sardegna; ma d'allora in poi non erasi fatto che pochissimo. Un onorevole deputato, riferendo a questa Camera sopra una petizione che toccava all'argomento delle strade di Sardegna, tacciava la mia relazione di inesattezza, e faceva vedere che dal 1850 in qua si è pur lavorato a queste strade. Ma lo pregò di osservare, che in quella relazione io non diceva già che nulla si fosse fatto, solo diceva che i lavori eseguiti in quei venti anni sono di così poca importanza da non potersene tener conto quando si tratta di stabilire un intero piano stradale. E infatti, o signori, i lavori eseguiti nel ventennio indicato si riducono a chilometri 60 o 70, cioè ragguagliatamente si son fatti chilometri 3 di strada per anno. Or si vede che se così si seguitasse occorrerebbero non anni, ma secoli per dotare la Sardegna di un buon piano stradale.

Nè di questa lentezza avevano certamente colpa gli amministratori della Sardegna, i quali consta anzi che sollecitavano il Governo perchè facesse lavorare, e si adoperavano per fare il più che loro fosse dato cogli scarsi mezzi che aveano a loro disposizione; ma i danari si lasciarono mancare; nè le provincie potevano andare innanzi colle sole forze lor proprie. Ecco perchè quasi nulla si operò durante vent'anni.

Ma oltre a questo essenziale inconveniente, s'aggiunse che l'editto del 1850, il quale poteva stare col sistema amministrativo di quell'epoca, non si conveniva più alle istituzioni presenti, e le disposizioni ch'esso conteneva, anche riguardate nel loro più stretto rapporto colle linee stradali, erano affatto insufficienti.

Infatti, dopo aver dichiarata una sola principale di queste linee come strada reale, ne venivano classificate altre sette come strade provinciali, con una distinzione che non si sa bene a che cosa giovasse, dappoichè nell'articolo 19 di quell'editto è pur detto chiaramente che « tutte le spese di costruzione, manutenzione, o riparazione della strada reale, e delle strade provinciali, sono a carico della regia Cassa del regno a tale servizio destinata. » E dopo aver determinate queste linee, che tutte, come diceva, furono messe a carico della Cassa del regno, si passava alle strade comunali senza alcuna intermedia classificazione.

Il Governo del Re, riconoscendo che remotissima sarebbe stata l'epoca in cui a carico individuale delle comunità potessero vedersi compiute tante altre strade che son necessarie, oltre a quelle poche che erano determinate come provinciali nell'editto del 1850, sentì l'assoluto bisogno di mutar sistema; e dopo aver raccolte tutte le deliberazioni dei Consigli provinciali e divisionali, incaricò un ispettore del genio civile che presentasse un piano generale, ossia una compiuta rete di strade.

In questo piano io trovava tre categorie di strade, cioè le reali, le divisionali e le provinciali; e questo sistema pareva opportunissimo, guardando alla povera condizione dell'isola, la quale esige che quando trattasi di opere stradali che star debbono a carico del paese, siano quanto più si possa estese le associazioni territoriali che devono sostenerne la spesa. Nè poteva lasciarmi indurre a trovar men buono questo sistema, per la ragione che non è conforme a quello di terraferma. Se per dotare la Sardegna di strade vorremo esser troppo ligii di questa uniformità, temo assai che poco o nulla concluderemo di buono, o certamente nulla di così sollecito, come le circostanze imperiosamente domandano. Bisogna pure aver presente che per la terraferma vi è un buon sistema stradale, ed è solo desiderio che s'allarghi alquanto, e si perfezioni; in Sardegna invece bisogna crearlo da fondo; e stabilir per principio, che quei regolamenti e quelle massime che valgono a migliorare un sistema che esiste, debbano essere buone, e le migliori anche quando si tratta di creare un sistema nuovo, non lo credo ammissibile.

Comunque sia di ciò, non mi pare che si possa con giustizia tacciare il Governo d'aver precipitato nel fissare il piano stradale della Sardegna, e nello estenderlo a tutte tre le categorie sopra accennate.

Quando questo piano venne presentato, si considerò che quella parte di esso che si riferiva alle strade reali non faceva in sostanza che dichiarar tali quelle strade che nell'editto del 1850 erano state classificate provinciali, e che per la disposizione dell'articolo 19 di quell'editto si mettevano nella medesima condizione della strada ritenuta fin d'allora come reale da Porto Torres a Cagliari.

Su queste strade negli anni antecedenti alla pubblicazione di quell'editto s'erano fatti maturi studi che, secondo l'ordine amministrativo, erano stati assoggettati agli esami del congresso permanente, il quale li avea approvati, quindi al Ministero, e finalmente alla sanzione del Re che, secondo il politico sistema d'allora, era definitiva.

E se la determinazione di quelle linee stradali che allora piacque chiamare provinciali, ed ora si qualificherebbero definitivamente reali, era in ordine regolarissima, non era meno attendibile in merito, non potendosi comprendere come dovesse esser reale una sola strada che corre longitudinalmente l'isola nella maggior sua lunghezza, e non avessero ad esser riconosciute per tali quelle che a giuste distanze la traversano dalla costa occidentale all'orientate, e senza le quali anche la principal linea suddetta longitudinale perde la maggior parte della sua importanza ed utilità.

Ma quando si presero a considerare le proposizioni fatte sulla parte del piano che si riferiva alle strade classificate come divisionali e provinciali, il Governo riconosceva non militare per queste eguale maturità di studi ed esami, nè il fondamento di regolari discussioni ed approvazioni definitive. Quindi lungi dall'adottare queste linee di strade divisionali e provinciali, il Governo si limitò ad adottarne il sistema, ossia le categorie; ma quanto alla specificazione delle linee, altro non fece nella sua legge se non stabilire che tali linee sarebbero state assoggettate agli esami dei Consigli divisionali e provinciali, e che sarebbero state adottate quelle riconosciute più convenienti.

La Commissione invece, considerando che infrattanto non si sarebbe dato opera che alle strade reali, è stata d'avviso che delle altre non occorresse per ora occuparsi. Ma io dubito che questo sia buon consiglio, e ciò per due motivi: primo perchè mi pare che anticipare gli studi e gli esami sia utilissimo, col fine appunto che quando i lavori delle strade

reali sarebbero compiuti o avanzatissimi, si avrebbe già pronta la definitiva rete delle strade divisionali e provinciali per queste intraprendere: in secondo luogo perchè, mentre questi studi si maturerebbero, potrebbero le divisioni e le provincie andare mano a mano accumulando fondi per applicarli alle linee riconosciute le più opportune. E così, appena compiute le strade reali, o forse, lo ripeto, anche prima, avrebbesi avuto modo di ovviare la costruzione delle altre categorie di strade, senza o con minor sussidio del tesoro dello Stato.

Nel limitarsi poi che fece colla sua nuova legge la Commissione, a prendere in considerazione le sole strade reali, introdusse anche una importantissima alterazione nelle linee proposte dal Governo per essa.

Una petizione presentata alla Camera dava origine a questo mutamento. In questa petizione si domandava che fosse dichiarata reale, e fosse riguardata di principalissima importanza, e come una di quelle cui si dovesse dar opera colla maggior sollecitudine possibile, la strada che da presso Serri, per Isili, Laconi, Gavoi viene a raggiungere la traversale da Bosa ad Orsei, e quindi va a Nuoro, non che il suo prolungamento fino a Terranuova, e quindi al golfo degli Aranci.

La Commissione, appoggiandosi alle ragioni addotte nella detta petizione, all'esame delle deliberazioni del Consiglio divisionale di Cagliari, e ad altre che a questa linea sono favorevolissime; basandosi inoltre su antiche discussioni e pareri, sia d'amministratori che d'uomini d'arte; sentite infine persone molto pratiche del paese, adottava questa strada come una di quelle che deggiono essere per l'alta sua importanza dichiarate reali, e per le prime costrutte.

Ma per venire a questo scopo essa credette dover invece escludere dalle prime strade proposte dal Governo come reali la strada da Serri a Lanusei e quindi al capo di Bella Vista, detta dell'Ogliastra, strada questa da tutti riconosciuta importantissima per la immediata comunicazione dell'Ogliastra con Cagliari, per il paese che traversa ricco di piante e di miniere, e perchè senza essa la provincia di Lanusei resta chiusa da una cerchia di monti che la separano affatto dal resto dell'isola. E pare che l'escludere questa linea sia tanto più incongruente inquantochè per la traversata da Iglesias a Portoscusi sino a quella di Tortoli, di cui essa fa parte, si son fatti già lavori estesissimi, cioè da Iglesias, da Assemini, e dalla cantoniera di Sestri sino presso a Serri.

E non soltanto la Commissione escludeva dalle reali questa strada da Iglesias a Tortoli, ma avrebbe esclusa eziandio una parte della trasversale che dal porto d'Alghero per Torralba ed Ozieri va a Terranuova e al golfo degli Aranci; perciocchè, quando anche senza attenersi al testo della legge presentata dalla Commissione, secondo il quale la nuova strada introdotta fra le reali andrebbe da Cagliari a Terranuova, passando per Isili e Nuoro, onde parrebbe che da Nuoro dovesse accennare per la più diretta via a Monti, abbandonando così affatto Ozieri; quando anche, dico, non si voglia attenersi al testo dell'articolo secondo della legge, e si badi invece a quanto è dichiarato nella relazione, cioè che questa strada passerà anche per Ozieri, ne verrebbe pur sempre che quella importantissima traversa da Alghero al golfo degli Aranci sarebbe interrotta e senza continuazione da Torralba ad Ozieri; partito questo inconvenientissimo, tanto più che in questa guisa mancherebbe anche la comunicazione fra la strada reale principale da Sassari a Cagliari ed al golfo degli Aranci; primo e principalissimo porto ed ancoraggio del capo settentrionale al quale spesso devono concorrere i legni da

guerra, e mercantili, a cui è tolto l'entrare a Porto Torres per l'infuriare dei venti o pel grande ingombro dell'alghè.

Ciò essendo, io deggio dichiarare che non sarei in grado di accettare il mutamento fatto dalla Commissione, perchè dopo i motivi che ho esposti, non potrei escludere una linea che è stata, come quella dell'Ogliastra, sancita dal decreto del 1830, e riconosciuta di altissimo interesse; nè mi sarebbe dato di consentire al divisamento di lasciar interrotta la comunicazione trasversale da Alghero al golfo degli Aranci; e ciò per includere nel sistema delle strade regie una linea diversa.

Io non revoco in dubbio, anzi riconosco l'importanza di questa strada di Nuoro; le informazioni prese, e le discussioni pubblicate me la confermano. E per questi motivi appunto io deggio dichiarare alla Camera che il Ministero unanime accetta che anche questa strada sia compresa fra le strade reali, purchè siano tenute ferme tutte le altre linee proposte nella legge presentata dal Governo. E in ciò fare egli crede di essere pienamente coerente ai principii ammessi tenendo ferme linee stradali che già fin dal 1830 era stato dichiarato doversi costruire a spese dell'erario del regno; ed uniformandosi ancora all'altra disposizione dell'editto sovracitato che all'articolo 12, numero 1, dà facoltà alla Giunta generale istituita dall'editto medesimo di classificare fra le provinciali altre strade oltre quelle classificate già tali nell'articolo 3; che era quanto dire di metterne altre a carico delle finanze del regno.

Finalmente deggio qui notare sulle generalità del progetto, avere la Commissione mutato essenzialmente l'assegno che il Governo intendeva si facesse per affrettare questo grande provvedimento ch'egli stima altrettanto indispensabile alla civiltà ed alla prosperità dell'isola, che alla sicurezza ed al bene generale dello Stato.

Finchè fosse compiuta l'esecuzione delle linee di strada regia si proponeva l'assegno di due milioni per anno. La Commissione propone di ridurre questo assegno alla metà, cioè ad un milione.

Il Governo accetta questo cambiamento pel primo anno, dappoichè la stagione avanzata a cui siamo venuti gli fa sentire la necessità di questa riduzione. Ma quanto agli anni successivi, egli non potrebbe acconsentirvi.

Il Ministero, unanime anche in questo, e quindi assentendolo lo stesso ministro di finanze, che colle sue larghe e giuste vedute sente meglio ch'altri il bisogno di profittare dei proventi che bene ordinata, può dare la Sardegna direttamente e indirettamente, e di non allontanare troppo l'epoca in cui sia finalmente dato di utilizzare le grandi ricchezze che il demanio dello Stato possiede in quell'isola, il Governo, dico, recederà dalla domanda di due milioni per l'anno corrente; ma pei successivi vi farà una domanda maggiore di quella di un milione a cui vorrebbe la Commissione ridur l'assegno. Ritornero su di ciò quando si tratterà dell'articolo relativo. (Bravo! Bene!)

BARBIER. Je demande le parole pour une question préjudicielle.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BARBIER. Messieurs, sur la proposition du général Bes la Chambre a décidé que tous les projets de loi relatifs à la classification des routes seraient transmis à la Commission générale des routes...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. (Con vivo atto d'impazienza) Domando la parola.

BARBIER.... et que tous les projets de loi relatifs à des subsides pour construction de routes seraient envoyés à la

Commission du budget. Cette décision a déjà reçu son application à mon second projet de loi pour faire déclarer royale la route de Chivas au fort de Bard, et pour obtenir un subside de six cent mille livres pour l'ouverture d'une route de St-Rhémy à l'hospice du Grand St-Bernard. La première partie de ce projet a été transmise à la Commission générale des routes créée par le Gouvernement en janvier dernier ; la deuxième partie a été envoyée à la Commission du budget. Les autres projets de loi ont subi le même sort.

Maintenant la Commission, chargée du rapport du projet de loi sur les routes de la Sardaigne, propose la création de diverses lignes de routes royales divisionnaires, provinciales et communales. Les routes royales seraient déclarées à la charge de l'Etat : pour les autres on propose un subside indéterminé et correspondant aux besoins. La première partie de ce projet de loi doit être transmise à la Commission générale des routes, l'autre à la Commission du budget. C'est la question préjudicielle que je soulève et que je soumetts à la Chambre avec une profonde conviction de justice.

On objectera peut-être le besoin urgent de routes en Sardaigne ; mais, messieurs, le projet de loi que j'ai eu l'honneur de vous présenter est incontestablement plus nécessaire et plus urgent. Il résulte des motifs du projet de loi et du rapport de la Commission que le sol de la Sardaigne est d'une fertilité merveilleuse, et propre à toutes les productions, qu'on n'y cultive que la superficie nécessaire à la consommation de ses habitants, et que les vivres y sont à bas prix. Le bétail, le gibier, le poisson et autres animaux qui servent à la nourriture de l'homme y abondent. Il résulte aussi que la Sardaigne jouit déjà, depuis l'an 1829, d'une route royale qui la traverse dans toute sa longueur, et, depuis l'an 1831, de deux routes provinciales. Elle a plusieurs ports. Il ne lui manque donc rien de ce qui est nécessaire pour satisfaire aux premiers besoins de la vie.

Les provinces d'Aoste et d'Ivrée, celle-ci pour une bonne partie, n'ont pas pour satisfaire à ces premiers besoins, quoiqu'on n'y trouve pas un pouce de terrain inculte. Elles n'ont pas de routes royales, ni des communications avec la mer ; les vins, les comestibles y sont à un prix élevé, hors de proportion avec ceux de la Sardaigne. Elles ont aussi des besoins moraux plus impérieux que ceux de la Sardaigne. Enfin, je ne vous représenterai pas ici le tableau des misères qui affligent et déciment ces populations. Celui que je vous ai présenté naguère, lors du développement de mon second projet, sera encore présent à votre mémoire.

La Chambre s'est appuyée sur l'état déplorable de nos finances, lorsqu'elle a adopté la proposition du général Bes et transmis à des Commissions deux projets de route, quoique le premier ne porte que la dépense d'un million, tout au plus, et que l'autre ne demande qu'un subside de six cent mille livres. Nos finances ne sont pas améliorées dès lors. Néanmoins la Commission vous propose une dépense énorme à faire, à raison d'un million chaque année à dater de 1850, pour les routes de la Sardaigne, sans passer par les Commissions des routes et du budget. Ses conclusions, si jamais elles étaient adoptées, ce que je ne peux pas supposer, constitueraient une partialité, une injustice révoltante qui ferait une profonde impression sur la nation, et vaudrait peut-être à la Chambre le reproche de favoritisme et de servilisme ministériel. En effet, tous les projets de routes et de subsides présentés par les représentants de la nation ont été transmis à des Commissions générales, et celui-ci serait dévié de cette voie parce qu'il est présenté par les ministres, quoiqu'il absorbe à lui seul une dépense qui dépasse de beaucoup

toutes celles demandées par les représentants ! D'ailleurs, l'envoi de ce projet aux deux Commissions des routes et du budget n'en retardera pas longtemps le rapport de la discussion ; ce sera un motif de plus pour que la Commission de la classification des routes nous présente bientôt les résultats de ses travaux. La Commission du budget ne fera pas attendre son rapport ; car la discussion du budget est l'affaire la plus importante et la plus urgente dont la Chambre doive s'occuper dans cette Session.

L'honorable rapporteur nous annonce d'ailleurs dans son rapport qu'il ne doit y avoir qu'une loi pour tout l'Etat, et que la Commission générale des routes présentera bientôt une classification générale des routes du continent. Non-seulement la Sardaigne ne souffrira pas de ce léger retard, mais, en sollicitant les travaux de ces Commissions, elle servira les intérêts des provinces qui y ont des projets de routes et de subsides.

La Chambre a déclaré que tous les projets de loi pour classification de routes et subsides seraient transmis aux Commissions des routes et du budget, sans distinction entre les projets des représentants de la nation et ceux des ministres. Cette déclaration fait loi pour la Chambre. Or, pour détruire ou abroger une loi, une déclaration du pouvoir législatif, il faut nécessairement une autre loi avec une autre déclaration. Tant que cette nouvelle loi ou déclaration n'est pas faite, on ne peut adopter, ni discuter aucun projet de route ou de subside avant qu'il ait passé par ces Commissions.

On dira peut-être que les routes de la Sardaigne forment une classification distincte des routes du continent ; que le projet des routes de la Sardaigne a déjà été étudié par des ingénieurs et que la Commission générale des routes ne doit s'occuper que des routes du continent ; mais j'observe, et personne n'ignore que depuis quelques années, surtout depuis la promulgation de la Constitution, tous les travaux du pouvoir législatif tendent à établir l'uniformité entre la partie insulaire et la partie continentale de l'Etat. Cette uniformité, commandée par la justice et la raison, sera bientôt complètement établie.

La proposition du général Bes, adoptée par la Chambre, ne fait aucune distinction entre les routes de la Sardaigne et celles du continent ; elle embrasse tous les projets de routes quelconques sans exception, étudiés ou non étudiés, car le but principal de la proposition et de la nomination d'une Commission des routes est de former le tableau général des routes de l'Etat, d'en faire la classification et de désigner celles qui sont les plus utiles, les plus nécessaires, les plus urgentes pour être construites les premières et par ordre dans la juste mesure de nos forces financières.

Le projet de loi, et le rapport de la Commission, présentés à la discussion de la Chambre, contiennent, avec une classification de routes, une demande de subsides. Cette demande doit nécessairement être transmise à la Commission du budget, et les deux propositions ne doivent, ne peuvent être sagement discutées qu'après la discussion et la votation du budget de 1850. Alors seulement on pourra savoir quel est l'état précis de nos finances, quelles sont les dépenses qu'il nous permet de faire pour les routes. Voter avant une dépense telle que celle qui nous est proposée ce serait procéder inconsidérément, exposer l'Etat à des mesures désastreuses, et contracter une grande responsabilité.

Messieurs, vous avez fait une loi ; vous en avez consacré l'application ; vous persisterez, je n'en doute pas, dans votre respect pour elle, dans des principes d'une justice égale pour tous. Vous ne vaudrez pas encourir le reproche fondé que

vous faites les distinctions arbitraires, injustes, odieuses entre les projets ministériels et les projets des députés; que vous maintenez le régime des privilèges, des faveurs, du bon plaisir, que vous avez deux poids et deux mesures, et que la Constitution qui établit l'unité du droit et l'égalité devant la loi, n'est qu'une lettre morte. Comment pourrions-nous faire respecter les lois si nous ne les respectons pas nous-mêmes?

Messieurs, la nation vous observe, les provinces intéressées aux projets de routes présentés jusqu'ici et renvoyés aux Commissions générales, suivent attentivement et avec anxiété tout ce qui s'y rapporte; elles vous jugeront sévèrement. Ordonnez la transmission de la première partie du projet de loi et du rapport de la Commission, concernant la création de routes royales, à la Commission générale des routes, et la deuxième partie, relative aux subsides, à la Commission du budget. Cette décision sera exempte de tout reproche, elle aura l'assentiment général; elle est même une nécessité en face de la divergence, de l'opposition qui existe entre le projet ministériel et le rapport de la Commission et la déclaration que vient de faire le ministre des travaux publics qu'il ne peut accepter le rapport de la Commission.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la proposta questione pregiudiziale.

(Non è appoggiata.)

La parola è al relatore.

DI SANTA ROSA TEODORO, relatore. Mi credo in dovere di opporre alle osservazioni presentate dal ministro quelle che hanno determinato la Commissione a sostituire in parte al progetto ministeriale quello che vi venne sottoposto dalla medesima ed accompagnato dalla mia relazione. Il ministro cominciò ad osservare che il progetto della Commissione si trova integralmente contrario a quello proposto dal Ministero; ma dalla discussione che si fece sulle diverse parti risulta come la discordia si trova soltanto sopra due parti, e come sopra gli altri punti, e mi sarà facile il provarlo, la Commissione si trovi in perfetto accordo col ministro.

Seguirò nelle sue osservazioni il signor ministro.

Egli cominciò per istabilire che non può essere contestata la necessità di un provvedimento straordinario per introdurre un sistema stradale in Sardegna; ed a questo riguardo credo di aver poco ad aggiungere a quanto fu già accennato nella mia relazione, nè intendo darvi uno sviluppo.

Mi limiterò ad accennare che la Commissione si trovò unanime nel riconoscere come l'interesse generale dello Stato, non che quello speciale della Sardegna, esigano un regolare sistema stradale, onde si possa rigenerare quell'isola, in conformità delle provincie continentali, e così far cessare quello stato eccezionale che dura da più secoli in Sardegna, per modo che le ricchezze di quell'isola fin qui rimasero nella massima parte improduttive, senza valore; che la pastorizia andò sempre crescendo con danno dell'agricoltura.

Diffatti questa non può promuoversi dove non sono possibili i cambi dei prodotti agricoli, dove non esiste industria manifatturiera, dove mancano i capitali, dove la spesa di trasporto dei prodotti suenunciati supera o quanto meno eguaglia il valore degli stessi prodotti, dove pochi e con pochi accorrenti sono i mercati nelle città della spiaggia marina.

Non può durare quell'isola nello stato attuale; la parte principale della medesima si trova costretta alla pastorizia e nell'impossibilità di creare prodotti agricoli oltre al bisogno della consumazione locale.

Questi tristi fatti sono incontestabili, nè potranno cessare senza che un sistema stradale venga attuato in Sardegna.

Se l'isola non sarà rigenerata colle sole strade, nol sarà

però senza di esse, e torneranno inutili gli altri provvedimenti, come necessari alla Sardegna, accennati nella mia relazione.

Non credo quindi di aggiungere altre ragioni a questo rispetto.

Voi tutti già dividete le mie convinzioni.

Il ministro poi passò a dimostrare come la classificazione delle strade in Sardegna non possa essere conforme a quella del continente. Credo di poter provare a suo tempo come ciò non sussista nelle categorie delle strade, ed accennerò sin d'ora come ai principii adottati o da adottarsi nella classificazione delle strade continentali non osti la specialità della Sardegna.

A questo riguardo la Commissione fu pure unanime nel riconoscere che la classificazione stradale della Sardegna può benissimo essere attuata con principii conformi a quelli del continente.

Nè giova l'osservazione fatta dal ministro che importa in Sardegna di riunire maggiori forze per poter sopperire alla spesa.

La divisione sussiste pure in terraferma, e provvede alle strade provinciali.

La sola differenza proposta per la Sardegna sarebbe la creazione di una cassa provinciale che provvederebbe alle strade di minore importanza, e in questo caso vi sarebbe una minore concentrazione di forze. Quindi cade l'argomento del Ministero.

Si noti poi che non furono consultati i Consigli provinciali, nè i divisionali della Sardegna a quel riguardo. E sono persuaso che, essendolo, non ammetterebbero quelle due categorie appunto per la specialità dell'isola.

Il ministro diffatti ammette, anzi dichiarò nella stessa legge che si debbano i medesimi consultare prima di ammettere la proposta classificazione delle strade divisionarie e provinciali.

Sarebbe così sancito per legge piuttostochè un provvedimento attuabile, un'idea, un principio che potrebbe poi essere modificato o variato.

Questa idea si riconobbe quindi poco matura, nè può introdursi in una legge, e si propose quindi dalla Commissione unanime su quel punto che la classificazione delle strade divisionali e provinciali non debba sancirsi colla legge attuale. Per questi motivi non posso aderire alla proposizione che rinnova il ministro perchè si debba mantenere la proposta classificazione.

Aggiungerò poi che le definizioni mal corrispondono agli stati proposti, nè si troverebbero conformi a quanto viene stabilito nella legislazione del continente.

Essendosi nominate due Commissioni, la prima per rivedere le leggi stradali, ed un'altra per provvedere alla classificazione delle strade, queste Commissioni saranno chiamate certamente a risolvere la questione se lo Stato debba provvedere a tutte le strade che attualmente sono classificate provinciali, o veramente se debba darsi maggiore estensione alle strade provinciali e lasciare ai Consigli provinciali e divisionali la direzione e l'amministrazione delle proprie strade, cioè se si debba tendere ad una maggiore centralizzazione ovvero ad una maggiore decentralizzazione.

Credette quindi la Commissione che sarebbe più opportuno di rimandare questa questione al momento in cui sarà risolta pel continente; e fu condotta in questa sentenza tanto più, dacchè lo stesso ministro osservò che i lavori sulle strade provinciali e divisionali non potevano cominciarsi prima che non fossero terminati quelli delle strade reali dal Governo proposte. Per compire queste strade reali occorreranno, se-

condo l'opinione del ministro, almeno tre anni; nè si può dubitare che si lascerà passare questo lasso di tempo senza prima presentare al Parlamento una legge generale sulla classificazione delle strade e sulle disposizioni relative alle medesime.

Non viene quindi pregiudicata l'isola dall'attendere che tale materia sia regolata nella legge generale, e dopo che saranno sentiti i Consigli divisionali e provinciali, e così operando si procederà anzi all'interesse della Sardegna, nè si pregiudicheranno così gravi questioni. Ecco la prima divergenza tra il Ministero e la Commissione.

Venendo ora a discorrere della classificazione per quanto concerne le strade dal Ministero proposte reali, il ministro dice che si trova la Commissione in opposizione al progetto ministeriale; e qui mi giova distinguere. La Commissione non classificò strade reali, si limitò a dichiararne le principali a carico dello Stato che dovevano cominciarsi nel 1850. Conviene por mente che esiste una legge la quale non venne derogata, e che il ministro nel suo progetto di legge non ne propone la deroga. Intendo accennare alla legge del 13 aprile 1850; con questa erano dichiarate strade provinciali quelle che sarebbero in ora dal Ministero proposte per strade reali. Ma la definizione delle strade provincieali fatta in questa legge dimostra apertamente che portava una mal fatta indicazione dello scopo di quelle strade, una differenza nella larghezza delle medesime, piuttostochè una diversità nella competenza della spesa.

Diffatti, al capo che riguarda la competenza delle spese non si trova differenza fra la strada centrale reale e le altre strade provinciali, e la spesa della prima e delle seconde è fatta dalla stessa cassa e regolata nello stesso modo. Diffatti, sarebbe un assurdo il credere che il legislatore in allora avesse voluto stabilire che la sola strada a carico dello Stato fosse quella attualmente denominata *centrale*, sebbene non lo sia, e serva soltanto la riviera di Ponente, nè giova alla riviera di Levante, od altra parte centrale più sana, ed anche ricca della Sardegna.

Ciò premesso, la Commissione non ha creduto necessario di sanzionare una classificazione di strade già fatte, ma si limitò a designare le linee principali che avrebbero potuto farsi le prime a spese dello Stato: così non viene pregiudicata la classificazione fatta colla legge del 1850, nè occorre di ripeterne le disposizioni in questa legge, inquantochè quella del 13 aprile 1840 non essendo derogata, può attuarsi senza altro nelle sue conseguenze.

Venendo poi ai particolari delle strade principali a carico dello Stato, il ministro osservò che si era tolta dalle medesime la strada dell'Ogliastra. Ciò non sta. La Commissione ha solo dichiarato che le altre due strade da lei designate erano più importanti. Si noti bene che le linee proposte dalla Commissione hanno la lunghezza di 283 chilometri incirca quando il Ministero si limitava a proporle per una lunghezza di 273.

La Commissione, senza pregiudicare le altre strade, propose le linee più importanti, i cui lavori stradali si devono e possono in quest'anno incominciare. Ora confessò lo stesso Ministero che la strada da Cagliari a Terranova per Nuoro, che è la vera centrale della Sardegna, fu vivamente desiderata prima dai Consigli divisionari, e specialmente da quello di Cagliari, che ne riconosceva la massima importanza, e che ne domandava pure la classificazione colle altre da lui proposte.

Si aggiunge ancora che questa linea era stata già adottata dai Romani. Che se al tempo dei Romani la Sardegna era fertilissima, e forse in quell'epoca le sue produzioni erano portate al più alto grado di prosperità, si deve al buon sistema

stradale introdottovi. Diffatti in quei tempi, oltre alle strade militari sulle spiagge marine, esistevano due strade longitudinali, una che riuniva i porti di Cagliari, di Porto Torres, ed un'altra che da Cagliari metteva a Terranova, passando appunto nelle vicinanze di Nuoro per Fonni. Si osservi infine che gli accennati motivi, non che quelli sviluppati nella petizione presentata alla Camera, e derivanti dall'esame della carta geografica della Sardegna, mossero la maggioranza della Commissione a persuadersi dell'importanza di questa strada, e della giustizia a farne cominciar prima i lavori.

Osserverò poi nel mio particolare che lo stesso ministro dei lavori pubblici, nel presentare il bilancio del 1849, univa un progetto per la costruzione di un tronco della strada di cui si tratta, e ne proponeva un'allocatione, perchè se ne potessero come urgenti cominciare subito i lavori.

Il ministro dimostrò con questa proposizione come credeva questa linea più importante delle altre; nè deve volerne alla Commissione se la dichiarò la più urgente, la più importante dopo quella di Porto Torres.

Nel mio particolare poi, io non dissentirei che la strada dell'Ogliastra venga proposta la terza nell'articolo relativo, e quando saremo alla discussione, mi riservo di svolgerne la questione e di emettere il mio particolare avviso a tale riguardo.

In quanto poi alla strada d'Iglesias, che si dice soppressa dalla Commissione, mi riferisco a quanto accennai per quella dell'Ogliastra, ed aggiungerò che coi fondi proposti nel bilancio del 1849 si potrà compire il tratto già appaltato che unisce Cagliari ad Iglesias. Egli è vero che rimarrebbe a compirsi il tratto di quella strada tra Iglesias e Portoscuso, ma questo tratto di strada sarebbe pressochè inutile quando non fosse prolungato fino a Porto Palmas; e per questo rispetto credo che sarebbe il caso di rimandare la questione all'epoca della legge generale. Non fu quindi nemmeno pregiudicata la questione relativa alla strada d'Iglesias, come supponeva il ministro.

In quanto poi al tratto della strada d'Alghero tra Torralba ed Ozieri, il ministro accennava che la relazione della Commissione si troverebbe in disaccordo coll'articolo 2 del di lei progetto di legge, e che sarebbe stato dalla medesima soppresso. Il ministro va errato a quel riguardo.

La Commissione non credè di dover fissare la linea che dovrà unire Nuoro al golfo degli Aranci, ma ne lasciò lo studio e la decisione al Ministero.

Nella relazione poi si è fatto cenno che questa strada passerebbe pure per Ozieri, inquantochè tale fu il tracciamento fatto dall'illustre ufficiale del genio civile mandato in Sardegna a quel riguardo, ed inquantochè meglio si spiegava come il tratto di strada che da Torralba va ad Ozieri era compreso; e basta osservare la lunghezza che viene indicata nella relazione per vedere che quel tratto di strada vi si trova compreso.

Riassumendo le cose sin qui dette sulla classificazione delle strade principali, osserverò che se la Commissione non ha rinnovata la classificazione fatta nel 1850, ma si limitò a dichiarare a carico dello Stato le linee che credo le più importanti, salvo ad aggiungerne le altre che non sopresse, ma lasciò regolate dalla legge del 1850. Quanto al ripartimento della spesa necessaria nella costruzione di quelle linee, il ministro concorda colla Commissione per limitare l'assegnamento ad un milione nel bilancio 1850, ma lo vuole maggiore per gli anni avvenire. A questo riguardo osserverò che la somma totale proposta dal Ministero sarebbe stata di sei milioni. Ora in quest'anno i lavori stradali in Sardegna non po-

tevano certamente importare la spesa di un milione. Le regole di contabilità permettono ad un ministro, quando i fondi sono votati, di far anticipare pagamenti con mandati provvisorii; poi si sa che, compiuti i lavori, vi sono le collaudazioni, che i pagamenti finali si fanno ancora dopo la collaudazione dei lavori; epperò si calcolò che con quegli assegnamenti i lavori possono essere compiuti nel 1853, e che così la somma era meglio distribuita sui bilanci.

Tralascio qui di trattare la questione se sia o non possibile di spingere i lavori oltre ad un milione annuo, perchè credo che le osservazioni testè fatte bastino per persuadere il ministro dell'opportunità del proposto riparto della spesa nel bilancio successivo al 1850. Del resto, questa quistione sarà poi meglio discussa all'occasione dell'articolo, a cui questa corrisponde. In quanto poi al sussidio per le provincie che ne abbisogneranno, parmi che la Commissione fissò a quel riguardo quanto presso a poco era stato convenuto col Ministero, vale a dire che non si potrebbe fare sin d'ora un assegno fisso a quel riguardo, perchè i Consigli provinciali e divisionali non furono su tale oggetto consultati, non se ne conosce il montare, nè ne fu giustificato il bisogno.

La Commissione stimò più legale e più opportuno di lasciarne l'iniziativa ai Consigli provinciali e divisionali. Quando essi dimostreranno di aver bisogno di sussidi per la costruzione delle loro strade, si potrà in allora presentare un'apposita legge. Nè il Parlamento ne ricuserà certamente la sanzione, inquantochè non solo l'interesse della Sardegna, ma quello altresì di tutto lo Stato debbe sospingerlo ad approvare le spese straordinarie che possono occorrere per compir l'organizzazione stradale della Sardegna.

Parmi d'aver così dimostrato che il progetto della Commissione non si trova poi tanto in disaccordo con quello del Ministero, come sembrerebbe dalle osservazioni del ministro, e che il di lei progetto, se non ammette sin d'ora una classificazione delle strade è forse almeno più vantaggioso agli interessi della Sardegna.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Sulis.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domanderei la parola per fare prima alcune osservazioni.

Voleva far rilevare rispetto al punto essenziale chetsi è quello dell'uniformità di sistema che si vorrebbe introdurre tra la terraferma e la Sardegna, in guisa che una Commissione medesima studiasse la cosa per entrambe, che dobbiamo sempre aver presente il principio che la condizione della Sardegna è affatto eccezionale.

Io prego la Camera di riflettere che in terraferma vi è un buon sistema di strade e molto esteso; che in essa esistono già 1200 chilometri circa di strade reali, 3400 chilometri di strade provinciali; vi sono dunque circa 5000 chilometri di buone strade. D'altronde in questi nostri paesi, dove la civiltà ha fatto grandi progressi, si trovano moltissime strade comunali, ed oltre a ciò molti comuni insieme associati, costrussero a un dipresso 1400 chilometri di strade consortili. Ciò nullameno sono qui desiderate strade reali, provinciali, alle quali si dà studio od opera, come pure nuove strade consortili e nuovi consorzi si vanno perciò istituendo: si brama poi di dare a tutte quelle esistenti una maggiore estensione e maggior perfezionamento. In terraferma dunque si tratta di perfezionare un sistema che già esiste; in Sardegna invece si tratta di crearlo. Ora io non so immaginarmi come un'isola che è separata affatto dal continente, che non ha piano stradale, che possiede una sola strada, per cui non si può accedere nell'interno, che costringe ad operazioni difficilissime anche per la semplice sorveglianza e per far eseguire le ordi-

nanze della giustizia, dove nulla può prosperare per mancanza di comunicazioni che diano sviluppo alle ricchezze territoriali, che promuovano la civiltà, non so, dico, immaginarmi come si voglia soltanto assoggettarla a quello stesso ordinamento, a quelle stesse disposizioni che stanno facendosi per perfezionare il sistema stradale in terraferma, là dove si tratta di crearlo di pianta. Io non so trovare ragione di ciò, e tanto meno poi inquantochè, come osservai, non è possibile di stabilire una relazione fra le strade di Sardegna e le nostre. Questo dico in generale rispetto al principio, non tanto per riguardo alle definizioni che si attendono dalla Commissione per le strade reali, divisionali e provinciali.

In queste materie le definizioni sono di minima importanza, essendo impossibile dar caratteri speciali a strade, alcune delle quali debbano qualificarsi reali, altre divisionali, altre provinciali. Ciò a cui vuoi principalmente por mente si è alla sistemazione delle linee; questa, e non le definizioni, fu oggetto di seri studi negli altri paesi più inoltrati del nostro in fatto di comunicazioni.

Ora vorrei che l'applicazione delle linee fosse fatta in modo distinto per la Sardegna, senza che si seguissero quelle regole che si adottarono o verranno sancite per la terraferma.

La ricerca e lo studio delle strade praticate dai Romani ai tempi della loro dominazione in quell'isola sono cose ottime per l'erudizione, poichè rarissime volte possono tali strade ritenersi adatte ai nostri attuali interessi, ai variati bisogni delle popolazioni. Se il signor relatore vorrà esaminare che cosa si è fatto negli altri paesi, vedrà che lunghissime linee di strade romane sono state abbandonate, mentre si seguivano strade vicine alle medesime, perchè la civiltà e le condizioni dei nostri tempi sono assai diverse di quelle degli antichi Romani, i quali costruivano le loro strade essenzialmente dietro il punto di vista militare: i loro mezzi di trasporto poi erano differenti dai nostri per modo che vediamo le strade romane salire con tal pendenza che riescirebbero oggigiorno impraticabili.

Quanto all'editto del 1830 mi pare che desso venga in favore del mio principio; appunto perchè non l'ho riguardato come soppresso, e lo ritengo anzi come una base di quelle strade che vi sono già comprese, io vorrei che fosse rispettato, almeno in quanto serve a stabilire quelle traverse principali necessarie, e che il Governo aveva stabilito. Credo poi che senza lesione di quell'editto del 1830 si possa introdurre la strada da Nuoro, perchè all'articolo 12 del medesimo, se non isbaglio, numeri primo e secondo, è detto precisamente che la Giunta suprema stata istituita allora nell'isola per sistemarvi le strade avrebbe potuto, riconoscendolo necessario, qualificarne alcun'altra fra le provinciali od anche fra le reali, perchè, come già osservai prima del signor relatore, per la competenza della spesa la cosa era identica.

Ecco perchè io sarei disposto, e lo ripeto a nome del Ministero, d'introdurre, oltre le tre linee, anche quella di Nuoro, nei limiti però sopraddetti.

Comunque poi sia della larghezza del suo sviluppo, sarà questo misurato definitivamente quando si studieranno i progetti; intanto io dico che nè dal testo della legge, nè dalla relazione appare che si dovesse fare sia il tratto da Assemini alla strada che va a Cagliari, sia il tratto da Torralba ad Ozieri, ed è per ciò che ho dichiarato anche in questa parte il sistema imperfetto; ripeto che il voto concorde del Ministero è che si fissino prima le tre linee principali, e quindi si aggiunga la linea di Nuoro nei limiti avanti esposti.

SULIS. Il giorno è questo, o signori, in cui deve apparire la giustizia del vostro animo e la sapienza del vostro consiglio.

Cinquecento e quaranta mila vostri concittadini per lo passato alienati da voi con molti artifizii, appena sorse l'astro della libertà esclamaron: è questa la paciera dei popoli divisi; nel di lei materno amplesso ci troveremo uniti cogli Allobrogi, coi Subalpini e coi Liguri, e rimarremo tutti fratelli. L'amplesso fu dato, la fratellanza fu giurata, e quindi è che mi cresce l'animo e la speranza di persuadervi ad essere giusti colla Sardegna, ad essere amorevoli coi Sardi, i quali tanto più confidano in voi, quanto più amaron e patirono per l'addietro, e dell'amare e del patire nessun premio conseguirono!

Il Ministero vi propose una legge, e con pietoso, lungo esordio vi espose le sventure della Sardegna, terra prediletta da Dio, ma non perciò rispettata terra, ove forse abbondano più i ruderi delle città cadute che i tetti delle viventi borgate; terra, la quale giustamente fu appellata gemma del mar Tirreno, e che pur fu sempre spregiata da quanti la signoreggiarono, uomini tutti rapaci ed iniqui.

Ora ditemi: non è degnissima l'avventura vostra, o signori, di poter soccorrere a fratelli, perre rimedio a secolari ingiustizie, fare opera che può in breve arricchire l'erario, rendere lo Stato onorato in tutta Italia, la quale nei dolori di sue contrade sentì e sente vivamente quelli dei suoi figliuoli di oltremare? Gran parte di questi benefizi è in vostra balia di fare adottando la legge.

E per meglio dimostrare ciò, senza istituire paragone tra il progetto della Commissione e l'altro del Ministero, tanto più che le parole dette dal signor ministro ci possono condurre ad un felice accordo, io mi limiterò per ora a ragionare sulla giustizia della legge ministeriale, e sull'utilità che per essa ne deriva a tutto lo Stato. Un Governo non può avere fama di buono se trascura lo svolgimento industriale e commerciale dei suoi amministrati, ai quali ciò negandosi, si nega pure la facilità di civilizzazione; siffattamente i rapporti industriali e commerciali sono collegati coll'istruzione progressiva del popolo.

Un Governo, il quale nell'attuale movimento della civiltà, volesse mantenere la separazione violenta tra le produzioni del suolo che signoreggia e la loro trasmissione, e quello che è più tra gli abitanti delle varie provincie nelle mutue relazioni, imiterebbe l'assurdo antico delle mura chinesi al limite tartaro; anzi lo supererebbe, giacchè la precauzione dell'insipiente difesa dei tempi barbari adotterebbe ora per solo divisamento l'offesa a quei principii civili che deggiono fare la forza ed il decoro suo. È però un gran fatto che un Governo che ciò facesse non tarderebbe a risentire danno di suo peccato; l'esperienza ci mostra come facilmente rovinino quei Governi che disconoscono il proprio ufficio. E pare che la mitologia ce n'abbia tramandato il ricordo colle sue narrazioni di quell'auriga del carro del sole, il quale per imperizia nel reggerne il corso precipitava nelle acque del Po. Si dirà da taluni che siffatte sventure accadono per errore politico nella direzione dei grandi moti sociali; ma io sono persuaso che la politica principalmente si svolga nelle opere dell'amministrazione interna del paese, e che per i vizi di essa quella sciagura sarà forse più tarda, più vergognosa, ma certa.

Un Governo il quale ora, nel 1850, volesse in qualche parte imitare la politica immorale dei Fiorentini del secolo XVI, quando ammorbarono le campagne di Pisa disertandole d'abitanti per più comodamente dominarle, non potrebbe più esistere. Ora solamente quei Governi sono possibili che curino gl'interessi delle proprie provincie, e le aiutano al progredire, locchè vuol dire che sono giusti. Pertanto la legge che esaminiamo, riguardando gl'interessi industriali e com-

merciali della Sardegna, la quale ha bisogno di strade per essi, mi pare che non si possa con altro modo chiamare se non con quello di giusta, e che se tal legge non si adottasse, sarebbe certo il danno vergognoso, la disistima del Governo.

A provarvi che in Sardegna senza le strade non è possibile nè commercio, nè industria, non fa mestieri di parole; solamente per meglio indurvi a energicamente, prontamente dar mano all'opera, io vi dirò qualcosa del come quell'isola sia adatta al commercio, e di quante industrie sia capace. Guardate nelle carte geografiche, fissate lo sguardo sulla Sardegna che si protende nel Mediterraneo. Ella è il primo anello di quell'Arcipelago che col finire di Malta fu posto da Dio per unire Italia e Grecia, le due nudrici della sapienza umana. Africa le sta dall'un dei lati a piccola distanza, quasi desiosa di togliersi dalla barbarie ed iniziarsi alla nuova civiltà del mondo. La Francia quasi a settentrione guarda la Sardegna, e l'inventiva indole del popolo francese ha di già superate in gran parte le commerciali difficoltà dell'isola nostra, per usufruirla i prodotti. La Spagna non è lontana, Italia tutta è vicina. L'Italia, che guardando all'attiguità di tante sue provincie ed isole, invoca da Dio l'eseguitamento dei divisamenti sapienti della creazione, per cui in perpetuo doveva essere una sola e potente nazione. (*Bene! Bravo!*)

Ora, lasciate le carte geografiche, e pensate se un paese in sì vantaggiosa postura, sia sì o no adatto al commercio, ora massimamente che l'Oriente deve riprendere la sua via dell'Egitto, e che il Mediterraneo è destinato ad essere l'emporio del commercio di tutte le nazioni.

La Sardegna, non solo per l'ampiezza dei suoi golfi e per la frequenza de' suoi porti a siffatto commercio è pronta; ma lo è anche per le sue produzioni; suolo fertilissimo d'olii, di vini, di biade, bestiami abbondanti, minerali in gran copia, i quali tuttodì con sempre crescente ardore si vanno esplorando. Dimodochè a Genova una società intitolata dell'unione delle miniere del Sarrabus avendo emesse le sue cartelle a lire 500, queste cartelle sono oggidì salite a lire 1500.

Le selve sono ancora pressochè vergini, ed hanno moltissime quercie e pini bastevoli a fornire qualunque marinaria; eppure queste ricchezze sono stagnanti, e non profitano agli interessi degli abitanti, nè al ben essere dell'erario dello Stato. Ognuno di voi sa il perchè, e vede come debbano penare i Sardi ne' loro bisogni famigliari per non poter smerciare i prodotti del proprio terreno, la di cui coltivazione riesce perciò sottile, eppure gravosa; e come il Governo debba anch'egli patirne da tale povertà, attenendosi ai modi meschini dell'avaro il quale tosa bensì la moneta, ma poi finisce con perdere credito e denaro. Lo Stato adunque è interessato a dar moto a questa gran massa di ricchezze e farle vivere ad una volta: e dove negasse il suo aiuto a tanto beneficio, sperimenterebbe lo stesso danno che Menenio Agrippa minacciava ai Romani, giacchè un corpo il quale è paralizzato nelle sue membra, non solo deve morire in quelle, ma nel cuore istesso, donde doveva diffondersi la vita.

Ho sentito ripetere che la Sardegna è passiva ne' bilanci. Io domanderò di chi è la colpa, se della Sardegna o del Governo. Non certamente della prima, i di cui abitanti, oppressi dalle decime per ben due milioni, soggetti a non piccole contribuzioni pagano più di ciò che possono; ma del Governo che non usò i mezzi opportuni a far fruttare le proprietà dei privati cittadini ed i terreni demaniali, i quali, come disse il ministro, sono moltissimi, ma nella maggior parte senza valore rappresentativo ad attirare il commercio interno, creare l'estero, le industrie, specialmente mineralogiche, estendere, far possibile la colonizzazione medesima dell'isola. Epperò

quei medesimi che usano valutare le provincie solo dalle loro cifre dei contributi, spero che accetteranno la legge per la quale di una Sardegna, tre Sardegne possono avere, cioè dai sei milioni per anno che di là traggono, 18 ne potranno ricavare.

L'unione della Sardegna col Piemonte bisogna farla viva ed efficace: l'importanza politica e militare dell'isola fu conosciuta da Nelson, il quale scrisse molti dispacci all'ammiraglio di Londra per ripetere che la Sardegna era la citta della del Mediterraneo e valeva le cento Malte. La nostra bandiera, o signori, è destinata a grandi eventi, e dee giovare di quanto possa aiutarla nella gloriosa sua missione. Il popolo sardo ha benedetto ai tre colori, e li tiene in grande riverenza: non è nuovo ai sacrifici, perchè pur troppo è assuefatto alle sventure; volentoso si adagierà ai carichi delle provincie sorelle, ma codesta sua volontà bisogna aiutare ed incoraggiare con farlo partecipe dei vantaggi di già goduti dalle medesime, tra i quali quello delle strade è il più desiderato.

Queste cose v'esposi, o signori, con affetto e con fede: or fatemi voi ragione di quello e di questa: fate che al ritornare nella mia isola, nell'abbracciare i miei compaesani, possa dire a loro: vedete, ben io vi diceva che in Piemonte siete amati (Sì! sì!); era buono il mio consiglio di non udire gli officiosi emissari dello straniero che vi volevano persuadere a cessare dai vostri affetti per Italia, che dicevano essi essere non vostra madre, ma madrigna. Voi foste costanti nel generoso divisamento di patire piuttosto la servitù coi fratelli del continente italiano, anzichè godere la libertà e le larghezze forestiere. Ora di vostra virtù, di vostra pazienza, io vi reco il premio, recandovi questa legge, la quale è testimonianza d'affetto, opera di giustizia nazionale, aiuto ad incremento di nazionali fortune. (*Bene! Bravo! — Applausi*)

SIOTTO-PINTOR. Nel difendere la legge più popolare, più democratica che sia, la legge delle strade, io mi propongo di essere non soltanto breve, ma conciso.

Signori, io non so per qual fatto possa essere avvenuto che l'isola di Sardegna sia rimasta ognora indietro a tutte le altre parti della monarchia, specialmente dal lato economico.

Vi ha per ogni paese un giorno, che la Provvidenza, dirò quasi, crea per felicitarlo, sol che sappia afferrare sua ventura: e questo giorno non è sorto ancora per la Sardegna. Sebbene io non sia tra quelli che d'ogni danno pubblico addossano tutta la colpa ai Governi, con tutto ciò indagando talvolta nella quiete dei miei studi la cagione probabile delle dure sorti della patria mia, io la trovo precipuamente nel difetto di chi volesse o potesse, parlando nei tempi di assoluto governo, giovarla. Ma oggi che la mercè delle nostre libere istituzioni noi tutti, rappresentanti della nazione, abbiamo la lingua a tal mestier disciolta, io vo' sperare che sia giunto pur una fiata il giorno della sua redenzione.

A me sta, o signori, di provarvi onesti, ragionevoli, e discreti i nostri desiderii, a voi sta il far sì che le speranze nostre non siano deluse, o messi in non cale i nostri diritti.

Io propugno la necessità di un sistema generale, largo, pronto di strade nell'isola di Sardegna, confortato in ciò dagli uomini del Governo, secondo che poco fa udito avete dal signor ministro, e dagli uomini della Commissione; e la propugno sotto triplice aspetto, io dico, l'interesse dell'isola, l'interesse dello Stato, e l'interesse, che a tutto soprasta, della giustizia.

Signori, meditammo noi mai seriamente, studiosamente le condizioni dell'isola di Sardegna? Quel giorno che Dio la pose nel centro del Mediterraneo, e la coronò di tanti porti

e siffatti, e le donò sì strana fecondità di suolo, quel giorno egli disse: Vivi, e sii felice e venturosa tra le nazioni della terra.

E pure, o subalpini, uno dei vostri scrittori indagando le tristissime sorti dell'isola, dopo una lunga serie di severi ragionamenti, e quello che più è, appoggiato all'esperienza dei fatti, venne in questa sentenza, che cioè l'isola di Sardegna non che migliorare, non può neppure vivere delle industrie sue. E così fossi egli apposto al vero, quando con selvaggio, scortese pennello (concedetemi la frase) dipinse il carattere de' miei compatrioti, siccome d'uomini scortati, inviliti dalla lunga schiavitù spagnuola (e giuro a Dio che in questo egli menti al vero), come s'appose scrivendo quella gravissima sentenza! Ma perchè dunque non può ella vivere, se non perchè il pregio, il dispendio dei trasporti eguaglia se non vince il valore permutabile delle derrate?

Adunque, o signori, quistione di vita o di morte è cotesta per la Sardegna. Ivi tutto è a fare; il riordinamento del tributo prediale, la proprietà perfetta, l'istruzione pubblica, la riforma della legge doganale che di presente guasta o strozza il nostro commercio. Ma pure cosa nessuna è così importante come questa, perocchè nessun miglioramento nè politico, nè civile, nè sociale, nè amministrativo, nè morale, nessun miglioramento io dico è possibile senza le strade. E che facemmo noi per le strade dell'isola ne' due anni in che vive e si mantiene vigoroso lo Statuto?

Ben se che gravissime questioni ci hanno fin qui distolti dal rivolgere le nostre cure a quella rimota, estrema parte dello Stato. Ma perciò appunto, o signori, io vi prego di badarvi seriamente, perchè dalla saviezza, e più ancora (notate l'espressione) dalle simpatie del Parlamento, l'isola attende la sua rigenerazione.

Possibile, o signori, che anche sotto il mite imperio di savie e ordinate libertà costituzionali, la Sardegna sia quasi uno di quei popoli predestinati a soffrire!... Ma io m'accorgo di fare opera inutile cercando di mostrarvi l'evidenza. Io mi proverò pertanto di mostrarvi il tornaconto dello Stato, e ciò farò con parole poche, ma con logico discorso. Troppo sarei io disconoscente del cuore umano, se non sapessi quanto valga il sicuro istinto dell'interesse.

Ditemi in fede vostra, che era egli il Piemonte prima del 1800? Certo non ricchissimo, sebbene non al tutto povero paese e deserto. Aperte le strade, crebbe l'agiatezza nel vestire, ne' cibi e nelle abitazioni. Ed ecco esso gitta in più allo Stato la somma d'annui milioni trenta.

L'attuale sua prosperità non ripeteremo dall'aumento della distesa territoriale, che non n'ebbe sciaguratamente alcuno. Direte che dal migliorato commercio, dalla migliorata agricoltura. Ma quale fu dunque la cagione di questo miglioramento istesso?

Ora la Sardegna, essendo nella superficie di due quinti, nella popolazione il sesto degli antichi Stati, e sopra ciò avendo se non maggiori, migliori, più fermi, più duraturi, eguali almeno i mezzi di ricchezza, qual frutto pensate voi sia per trarne la monarchia? Se il Piemonte dà allo Stato in più trenta milioni annui, perchè tre o quattro non potrà darne la Sardegna?

Imperocchè, o signori, considerate un po', qui non si tratta di ergere splendidi monumenti alla vanità nazionale o al fastoso orgoglio delle famiglie. Qui si tratta di una spesa riproduttiva, utile, vitale, necessaria, inevitabile. Fate un sistema di strade nell'isola, e voi vi vedrete raddoppiata la popolazione, la sicurezza, l'istruzione, l'agricoltura, il commercio, l'industria, insomma la civiltà.

Nè l'utile è tanto rimoto, quanto da taluni immaginare si potrà. Tenete per fermo che l'attuazione delle strade farà tosto raddoppiare nell'isola i capitali e il pregio delle private proprietà. Dove lascio i boschi cedui, le miniere, i terreni demaniali, sorgenti di tanta ricchezza, che la somma di 40 milioni ci fu da una casa bancaria profferta sopra quel solo pegno? Signori, io so bene che le quistioni finanziarie male si reggono sul terreno sdruciolevole delle astrazioni. Lasciate però ch'io vi richiami a un fatto incontrastabile, ed è che tutti i paesi posti sopra la strada occidentale dell'isola salirono in poco da povertà ad agiatezza, alcuni anche a ricchezza, sì che forza è che oggi s'annoverino fra i migliori dell'isola. Ora dunque ponete mente ai mezzi di produzione in tutto il rimanente di quella fertilissima contrada, e la produzione verrà con piede non tardo, e con essa pe' dazi diretti ed indiretti la rendita maggiore allo Stato.

Toccherò io di un'altra ragione che mi sembra d'ordine universalissimo, io dico le passeggiate militari? Le fecero i Romani, cui odo tuttodì chiamare i nostri buoni progenitori (quantunque furono invero tiranni dell'Italia e del mondo).

Molte voci. No! no!

SIOTTO-PINTOR. E noi non lo faremo, o signori?

Come io diceva, eccoci al terzo anno dello Statuto; e quale finora il frutto materiale nell'isola di Sardegna? Signori, le astratte teorie, il bello ideale de' sistemi intendono soltanto i savi; ma il grosso del popolo si regge colla stregua dell'utile immediato, presente. Ben possono gli uomini di elevato ingegno porre illimitata fiducia nelle forti istituzioni, se anco non rispondano al pronto desiderio i frutti. Ma non fu mai propria delle moltitudini la virtù dello aspettare. Confido che sola questa osservazione trarrà nella mia sentenza molti degli onorevoli membri della Camera, e porrò fine a quest'altra parte del mio discorso dicendo: Signori, volete voi o no, tener conto di quell'isola che Nelson dichiarava, tra gli stabilimenti del Mediterraneo, primissimo? di quell'isola, la cui importanza politica fu, o Subalpini, con somme lodi esaltata da molti de' recenti vostri scrittori?

Mi rimane a mostrare l'ultimo mio assunto; intorno al quale io insisterò di molto maggior grado. Sogliono gli uomini tutti sentire l'imperio delle abitudini, e l'uomo di guerra, a cagion d'esempio, vi parlerà di accampamenti e di battaglie. Antico magistrato, io godo parlare di giustizia.

Signori! quale si farebbe risposta a colui che dicesse: o poco o nulla per la Sardegna? Signori, e perchè nulla? E perchè poco?

Ad altri dunque strade ferrate con ingente dispendio, a noi promesse, e poi promesse, e poi ancora promesse! E notate che il toruaconto delle strade ferrate non si sente se non dopo un lungo girar d'anni (tanto grave è la spesa); laddove l'utile delle strade carreggiabili è quasi presente, immediato.

A chi dunque da un canto le spese, dirò così, di lusso concesse, prodigate! A chi dall'altro le spese di primissima necessità negate!

Le strade che ora sono con danari nostri facemmo; pagammo più assai di quello che vi fu speso, e (sia lode al vero) vi si spese più assai di quello che si doveva. E qual somma intanto erogò lo Stato dal 1821 a tutto il 1850 per le strade di Sardegna? Lire 150 mila! Chi ne dubiti, interroghi l'ispettore del genio civile, cavaliere Carbonazzi, dal quale io m'ebbi siffatta indicazione.

Ragioni di politica non mescolerò alle ragioni più eminenti di giustizia. Di cuore mi congratulo a tutte le provincie sorelle delle loro sorti benigne. Ma patirete voi, o signori, re-

spinti dalla sollecitudine nazionale soltanto i fedeli abitatori di quell'isola sventuratissima?

Spontanei ci profferimmo alla fusione, e ci deste l'amplesso di fratelli. Con voi pugnammo; vincitori o vinti, sempre con voi; sventurati con voi e per voi; vigliacchi mai.

E la fusione ci recò la leva, essa il demanio, essa tra poco la carta bollata e il diritto delle successioni, sebbene con qualche temperamento. Che la fusione non ci rechi le strade?

Torno alle promesse, oh quante! Colla legge del 1850 sette strade si stanziarono: a carico dello Stato la costruzione, la riparazione, la manutenzione, e ponti sovra tutti i corsi d'acqua, e parapetti a' lembi.

Signori, nè ponti, nè strade, nè altro si fece. Oh! fu egli mai privilegio di civili Governi il non tener patto? Dite, quanti milioni ricompreranno la vita di dugento e più vittime perite nel guado dei fiumi? Più parole non aggiungo, e dirò soltanto: Signori, con gaudio inesprimibile odo ogni giorno predicarsi l'eguaglianza, e l'eguaglianza. E troppo adunque farei torto al buon senso del Parlamento se temessi che alcuno de' suoi membri disconoscesse le ragioni di quella fratellanza, in nome della quale sorgemmo. Così fosse durata in Italia, come ora ne saremmo più lieti.

Quale è però fra le buone cause quella che non abbia i suoi oppugnatori? Lamentano lo stato miserevole del tesoro. Signori, le ragioni sopraementi della giustizia vorrete voi far sottostare ai gretti, ai freddi calcoli della inesorabile finanza? Nel discorso che il Re faceva al Parlamento, alle tracce di rigida economia che ci segnava, non escluse egli molto sapientemente, molto opportunamente le spese riproduttive? L'utile non sarà del giorno. Ma che? avremo seminato appena che vorremo di già raccorre i frutti? Inganno de' Governi! Qual fretta ci prende? Quale sfrenata libidine di lucri ci fa velo alla mente?... I secoli sono giorni nella storia delle nazioni, e l'avvenire si prepara con pazienza, con perseveranza, con sacrifici.

Altri dirà ancora che l'isola di Sardegna è passiva. Rispondo, che bene amministrata ella basta largamente a sè stessa. Quale fu od è colpa della Sardegna se 130 anni di governo italiano si passarono senza notabili progressi? Se la Sardegna, sempre amata da' suoi ottimi principi, no' l'fu sempre da coloro che li accostavano?

Confido, o signori, che vi lascerò persuasi della buona causa che ci assiste, ma non vorrei perciò credere che io sia tanto estraneo alle transazioni parlamentari da non saper discendere agli onesti accordi, da non sapermi quietare nel bene là dove io non possa conseguire il meglio. Protesto adunque che subirò come una necessità qualunque modificazione al progetto ministeriale. Dopo questa protestazione che mi parve non soltanto acconcia, ma necessaria, riserbandomi la parola sovra i singoli articoli, quando sia il caso, io fo un ultimo appello alla giustizia, ai sentimenti generosi della Camera. Ed eccovi in poco la somma, e dirò quasi l'unico concetto del mio discorso.

Io non dirò, o signori, che il Piemonte non abbia a quando a quando svecchiata l'isola di Sardegna dal rancidume spagnuolo, ma non le apparecchio l'avvenire. Il governo assoluto (non vi paia troppo forte la frase) fu ingiusto colla Sardegna. Mostrate adunque or voi che primissimo frutto di libertà è la giustizia. Nè mi state a ridire le gravi spese. Pensate che l'eguaglianza tra i popoli delle diverse provincie componenti uno stesso Stato è pegno e fondamento saldissimo di felicità nazionale e d'ordine politico. Soprattutto vi sovvenga che alle grandi ingiustizie vi vogliono grandi riparazioni. E vi dirò: fate, fate. Avrete il nostro appoggio quando

si tratti delle bisogne generali del paese, o delle speciali delle provincie vostre. Avrete quell'ineffabile contentamento dell'animo che sorge dalla coscienza di avere fatta la giustizia. Avrete tra le umane soddisfazioni la massima, la gratitudine di un popolo intero. (*Segni d'approvazione*)

PRESIDENTE. La parola è al deputato Foïs.

FOÏS. Signori, sono lieto di poter essere l'interprete, dopo lunga assenza dalla Camera, della gioia ineffabile che dovrà produrre in Sardegna la conoscenza delle cure, cui voi sapientemente non meno che beneficamente intendete per trarla dallo stato infelice, in cui geme da secoli e portarla al livello delle altre avventurose provincie dello Stato.

Il desiderio di tanti e tanti anni, il bisogno più grave, più pressante, più sentito della mia patria sarà finalmente, mercè le vostre sollecitudini, io spero, soddisfatto: e voi proverete l'alto contento delle benedizioni dei miei connazionali, e della convinzione d'aver bene, generosamente operato.

A questo scopo due progetti di legge si presentano alla vostra deliberazione, l'uno del Ministero, della Commissione l'altro, entrambi da me maturamente ponderati e giudicati senza prevenzione, da cui mi allontanano i miei principii e le mie abitudini.

Per quanto apparisce dalla disamina del suo progetto, il Ministero si è giovato dei lumi e dei lavori sulle strade di Sardegna di un distinto ufficiale del genio, il quale agli altri suoi meriti, alla sua espertezza unisce il vantaggio di avere a lungo dimorato in Sardegna e d'avervi tracciate e dirette altre opere dello stesso genere, benchè i risultamenti non abbiano gran fatto l'aspettazione soddisfatta dei Sardi, per cause, io penso, superiori alla sua volontà, ed indeclinabili.

Lodo altamente e meritamente il pensiero del ministro dei lavori pubblici, che non ha voluto senza cognizioni precedenti attinte a buone origini, o per lo meno riputate tali, avventurarsi a progetti riguardanti un paese ch'egli non conosce per sè stesso, separato per lungo spazio di mare dalle provincie sorelle, poco o nulla esplorato, studiato, anzi con molta colpa trascurato e posto in obbligo dagli agenti del Governo.

Lodo, io ripeto, ed ammiro il savio pensiero del signor ministro; ma, malgrado il rispetto che gli professo sommo, conoscendo, come credo di conoscere quant'altri mai, il patrio suolo e i patrii bisogni, egli mi permetta ch'io liberamente e coscienziosamente, come ad ogni deputato si addice, dica del suo progetto ciò che ne sento. Farei torto, gran torto, torto imperdonabile alla sua persona ed illibatezza, se per timore che potesse offendere la sua delicatezza e amor proprio, gl'interessi tradendo della patria, lasciassi per debolezza o riguardi di prendere parte alla vitale discussione, nella quale ci aggiriamo e un denso velo tirassi sui pressanti bisogni di lei. Entro nell'arena.

Il Ministero nel suo progetto classò diverse qualità di strade, chiamandole con nomi corrispondenti allo spartimento amministrativo, reali, divisionali, comunali, e ne pose l'esecuzione a carico dello Stato, o della divisione amministrativa, o della provincia o del comune.

La Commissione al contrario lasciò intatta questa definizione e serbò all'avvenire di decidere le qualificazioni, che converrà applicare e chi debba portare la spesa delle singole opere, siccome oggetto da doversi in prima con maturità di consiglio discutere.

Ma prima di fare cotesto classamento si doveva, secondo me, considerare se lo spartimento attuale dell'amministrazione in Sardegna sia per durare a lungo. Perchè una divisione amministrativa od una provincia possa essere imposta d'una contribuzione da applicare ad un'opera a vantaggio

della stessa divisione o provincia, è mestieri che quest'essere morale, questo aggregamento di abitati o comuni in quella data forma sussista e duri; altrimenti non sarebbe giustizia imporre un borgo pei bisogni d'una società, cui può non appartenere, da cui può non sentire alcun utile.

Ora nessuno, non escluso il ministro dei lavori pubblici, non esclusi i suoi colleghi, può assicurare questa esistenza duratura, affinchè i diversi borghi imposti e col fatto contribuenti possano sentire vantaggio delle somme contribuite, dell'opera eseguita colle loro sostanze: nessuno può garantire che da qui ad un anno, e forse in minor tempo, non venga in capo a chi ne avrà il potere di mutare in tutto l'attuale distribuzione, di sopprimere le divisioni amministrative ed anche le provincie, di spartire l'amministrazione in cerchie più larghe o più ristrette, in parti più o meno numerose, in tanti distretti, in tanti circondarii più o meno vasti, come talenterà all'ordinatore. Tanto ciò è vero, che ora fa poco corse il rumore, universalmente sgradito, e che io vo credere senza fondamento per la sua frivolezza e pel danno visibile che recherebbe a quella provincia, d'essere venuto al Ministero attuale il pensiero di sopprimere la divisione amministrativa di Nuoro, non ostante la sua breve e desiderata esistenza d'un biennio, non ostante i notissimi vantaggi che ha recato e deve recare in avvenire la separata e indipendente amministrazione delle provincie del centro.

Nissuno può garantire che quella via, la quale oggi è nell'interesse di cinquanta paesi non sia per divenirlo dimani o dopo di cento o di dieci.

Gli ordinamenti dei Governi costituzionali sono mutabili come le persone, da cui vengono creati e diretti; eglino variano come gl'ingegni umani e come tutte le cose quaggiù. Altronde non apparisce nè la necessità, nè il vantaggio sia per parte del Governo, sia per parte degli amministrati di stabilire queste norme fisse. Gli studii ed il tempo potranno forse, s'io non erro, indurre il Governo e la Camera a riconoscere la convenienza, che tutte le pubbliche vie divisionali e provinciali sian dichiarate regie, perchè tutti indistintamente i sudditi contribuiscono a formare il tesoro dello Stato, tutti hanno diritto uguale alla considerazione del Governo, ai benefici della civiltà, il privilegiare alcuni paesi non andando disgiunto da offesa agli altri.

Il progetto ministeriale (mi sia permesso il dirlo) forma del Governo una matrigna difficile ed astiosa verso alcune provincie, verso altre una madre sollecita. Il progetto ministeriale dice a quelle: — voi siete eredi del tesoro; — a queste: — vostro retaggio è la fatica per far belle ed ornate le vostre sorelle. — Qual meraviglia, o signori, se gettato questo pomo di discordia non possa esservi consentimento di opinioni o d'animi in questa quistione, nè fra le provincie, nè fra i loro rappresentanti?

La Commissione al contrario chiama tutti indistintamente a fruire dei beni dello Stato, e riservandosi a far la porzione degli altri come ne avrà la facoltà, principia dal sovvenire ai più stretti dal bisogno, senza stabilire alcun principio d'esclusione, anzi coll'ammettere implicitamente la parità di diritto in tutti, diritto attuabile a seconda dei propri mezzi e dell'interesse comune.

Non altro, a mio avviso, può essere stato il sentimento della Commissione nell'evitare la classazione preventiva delle strade, e nello stabilire in modo solenne che la Sardegna sarà dotata d'un sistema di strade principali coordinato su di una rete stesa su tutta l'isola.

Queste ragioni mi distolgono, mio malgrado, dall'assentire al Ministero, che adotta differenza fra strade regie, divisio-

nali, provinciali e comunali; e mi determinano ad appoggiare il progetto della Commissione che sopprime come precoci tali qualificazioni ed emendando l'articolo 1 del progetto ministeriale con sottrazione delle parole *o immediatamente o mediante strade comunali*, annulla od emette gli articoli 2, 3, 4, 5, coi quali venivano sanzionate definitivamente quelle odiose differenze.

Per tutte cosiffatte ragioni e quelle che soggiungerò, io non ho potuto determinarmi ad ammettere il progetto del Ministero che introduce quelle odiose differenze, e perciò m'associa alla Commissione, che al 6° di quello del Ministero sostituisce il 2° del suo.

Lo scopo che il Governo dovrebbe proporsi primo e precipuo esser deve quello e non altro di mettere in comunicazione i diversi paesi dell'isola fra sè stessi e subordinatamente d'aprire a tutti la via al mare. Questa verità non fu disconosciuta da quello stesso ufficiale del genio, da cui il signor ministro asserisce avere attinte le nozioni di fatto, quali non mi sono sembrate sufficientemente esatte, e al di cui sentimento forse con troppa facilità e nella sconoscenza del paese si accomodò. Ho mestieri di ripeterlo: primo e precipuo bisogno della Sardegna è la comunicazione interna: secondo, facilità di spostamento o di sbocco per l'estero. Io prego la Camera di stabilire e attenersi a questo principio vitale se desidera il risorgimento, come non dubito, della medesima.

A conseguire questo scopo il mezzo più acconcio si è quello di fare che le strade reali traversino e mettano a contatto il maggior numero di popolazioni che sia possibile; si accostino quanto più è fattibile al centro. I Romani, che hanno a lungo padroneggiato in Sardegna, furono i primi a riconoscere questa verità, e perciò si occuparono di farvi tre grandi strade longitudinali, una centrale, due ai lati, delle quali n'esistono tuttora i vestigi. E perchè non si segue esempio così luminoso? I Romani furono maestri a tutto il mondo in opere pubbliche.

Uno fra i grandi mali della Sardegna è che in un punto della medesima abbonda ciò che scarseggia nell'altro. Essa ha copia di tutto; ma pure il caro si fa intendere più che altrove nelle diverse località: le differenze del prezzo in brevissime distanze sono enormi anzichè no. Talvolta mette conto (cosa appena credibile) di comperare dall'estero certi generi, che in alcuni paesi e provincie non hanno *valore permutabile*. Non esagero, signori. A Cagliari e suo Campidano si comprano le patate da Napoli, i legnami e molti altri generi e derrate dall'estero. Eppure le quercie, i roveri, i pioppi, i castagni, il noce, il tasso, il ginepro, i ciliegi, gli alberi d'ogni specie acconci ad ogni sorta di costruzione ed uso domestico abbondano in Arizzo, in Fonni, in tutta la Barbagia, in tutta la provincia di Nuoro, nel Marghine, nel Soceno e paesi finitimi. Eppure in tutti i paesi nominati, dalle patate vengono nutriti ed ingrassati gli animali immondi, e i legnami hanno vilissimo prezzo. Là non si trova facilmente a vendere ad alcun prezzo: l'eccedenza della produzione ne rende insignificante o vile l'apprezzamento, ne fa trascurare la coltura, che perciò viene limitata alla propria consumazione. Ma il trasporto da quei paesi a Cagliari e Campidano supera di gran lunga non solo il prezzo del genere, ma financo la spesa del maggiore acquisto e la traduzione dall'estero. Da Cagliari e dal Campidano sortono tutti gli anni ingenti somme a beneficio dello straniero per l'acquisto dei generi sovraindicati, mentre i medesimi marciscono in Sardegna alla distanza di 40 o 50 miglia. Inoltre quei paesi, come collocati nella parte montuosa, difettano di cereali e di vino, che nei Campidani di Cagliari è in gran copia.

È mestieri far cessare incontanente questo tributo allo straniero per l'acquisto di articoli che produce in abbondanza il nostro suolo: è necessità economica che quei paesi vengano sollecitamente messi in comunicazione reciproca, perchè una parte abbia ciò che ristagna nell'altra e non sia costretto cercarne l'acquisto dal mare: perchè nessuna provincia sia dannata a lasciar marcire le sue produzioni con iscapito della coltivazione e dell'industria.

Il progetto della Commissione che stabilisce nel suo articolo 2, come opera di prima necessità e da eseguirsi immediatamente, la strada da Cagliari a Terranova per Isili e Nuoro, da Macomer per Nuoro ed Orosei, ripara a tutti gl'inconvenienti accennati, assicura tutti i vantaggi così a lungo ed invano desiderati, perchè fa cessare il grave tributo allo straniero, incoraggisce la coltivazione, promuove il lavoro e l'industria, toglie all'ozio ed alla vita nomade innumerevoli popolazioni coll'allettamento di maggior profitto; dà finalmente valore permutabile e nella stessa Sardegna, ad oggetti che non ebbero sinora che valore di uso; accresce da per tutto la somma dei godimenti e del ben essere ed i beneficii della civiltà.

A nessuna di queste condizioni soddisfa il progetto del Ministero; mi duole acerbamente il dirlo, ma la mia qualità di rappresentante della Sardegna, la mia coscienza m'impone l'obbligo di esprimere il vero anche disgustoso, poichè al vero ho pur sempre tributato il culto dovuto per inclinazione e per consuetudine di vita. Il progetto del Ministero nella sua tabella notata A, esprime il quadro delle strade reali, non presenta nelle sue diverse parti che lo studio di soddisfare ad interessi meschini di paesi anzichè di provincie; di far fluire il commercio in località cui natura negò materia od alimento a commerciare; di aprire molti punti delle rade sarde ad accorrenti stranieri senza vantaggio notevole della Sardegna. Si direbbe con tutto fondamento che si è posto tutto l'impegno di far popolare gli angoli deserti, aridi e malsani, e spopolare i fecondi e salubri paesi più mediterranei della Sardegna. Invero nessun'altra idea può presentare la strada di utilità solamente secondaria ed insignificante all'angolo rimoto e deserto di Portoscuso, l'altra da *Capo Abbas* in *Campo Giavesu* all'angolo di Alghero, e quella della estrema punta settentrionale da Torralba a Mores per la *Cala degli Aranci*.

Io non pretendo condannare tutte queste strade; riconosco anzi che col tempo diventeranno esse pure indispensabili; ma mi credo in diritto e in dovere di dire che queste diverse derivazioni debbono partire come tanti rami da un tronco principale che occupi il centro della Sardegna, che sia, dirò così, come il cuore di tutte queste arterie di commercio. Sì, o signori, io non veggio in queste diverse vie angolari altro che membra sparse e mutilate. È mestieri che il dorso preceda le membra, che il tronco preceda i rami e il centro la periferia.

Questo dorso, questo tronco, questo centro non può essere rappresentato che dalla linea da Cagliari a Terranova per Isili e Nuoro per la lunghezza, da Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro la larghezza considerata della Sardegna. Da queste due potevano partire e la derivazione per l'Ogliastra e le altre per la *Gallura* e per l'*Anglona* e per la strada litorale di ponente, che alla fin fine lo stesso ufficiale consultato si accomoda oramai a riconoscere eccentrica.

Sopra ciò il progetto ministeriale apparisce evidentemente dispendioso, più intralciato, di più difficile esecuzione. Si richiederebbero somme enormi per eseguire tutte queste vie staccate ed appena intelligibili dei progetti A e B annessi al progetto ministeriale. Al contrario il progetto della Commis-

sione introdurrebbe una maggiore visibile semplicità nelle osservazioni, ed un risparmio notevole di spese. *Semplicità di osservazioni*, perchè riesce più spedito derivare le diverse linee per Tortolì ed altri punti della costa di levante da quella strada centrale pressochè retta da Cagliari a Terranova o Longo-sardo, anzichè tracciare tante strade diverse che uniscano Cagliari coll'Ogliastra, l'Ogliastra con Orosei, la provincia di Nuoro con Terranova e separatamente con Longon-sardo. È evidente che tutte queste curve, come allungantesi di più, esigerebbero maggiori spese cui la Sardegna non potrebbe soddisfare neppure vendendosi all'asta pubblica.

La Sardegna, debbo dirlo ancora una volta, benchè superfluo, ha estremo bisogno d'una strada centrale che unisca il maggior numero di provincie; che renda praticabili i paesi più salubri; che si possa trascorrere in tutte le stagioni; che faciliti il ricambio delle diverse produzioni fra le sue provincie. La via esistente fra Cagliari e Sassari è una negazione precisa di tutti questi vantaggi. Si è voluto farla passare in Oristano contro le prime disposizioni del Governo che la voleva affatto centrale, e con quel fatto vennero sacrificati ad esigenze individuali gl'interessi i più vitali dell'isola.

Gli sforzi impotenti fatti in uno scritto non ha guari pubblicato per giustificare quel passaggio convincono a pieno della spesa mal gittata in quell'opera e del danno recato al resto della Sardegna. Furono esagerate invano le difficoltà di condurla altrove: furono invano date dimensioni favolose ai *Monti Ghirghini*; breve ondulazione di terreno che poteva essere rasa verso levante con approssimarsi meglio al centro dell'isola, come fu rasa verso ponente per distaccarsene.

Quella strada da Cagliari per Oristano è sterile per tutti i paesi che tocca, perchè tutti producono gli stessi generi, e però nessuno ha che cambiare coll'altro, tutti sono situati in pianura, perciò avevano la stessa o pressochè la stessa facilità di trasporti. Oristano stesso dimostrò col fatto che non sapeva che farsi di quella via, perocchè ne aprì dopo un'altra a proprie spese al mare, onde procurarsi uno sfogo alle sue produzioni eccedenti, che rigurgitano del pari nei paesi con cui si volle metterla in comunicazione. Nuoce quella via alle popolazioni per le quali doveva essere condotta e di cui furono private senza motivo per farla serpeggiare negli angoli estremi e malsani di ponente; nuoce a chi deve batterla per la sicurezza di cogliersi le febbri intermittenti per metà dell'anno, timore che allontana moltissimi dal percorrerla nelle stagioni pericolose, e di affrontare meglio gl'incomodi del disagiato cammino per la parte di levante.

A tutte le considerazioni fin qui esposte di utilità e di convenienza per preferire alle altre tutte le due vie indicate nell'articolo 2 del progetto della Commissione, un'altra se ne aggiunge di somma giustizia. Secondo i calcoli presentati dallo stesso ministro nel suo progetto di legge, il ponente della Sardegna è già dotato a quest'ora del numero di 315 chilometri di strade regie già in corso.

Questo risultato presenta il calcolo del progetto A unito al progetto del Ministero. Egli è perciò strettamente imposto dalla più alta giustizia che il levante della Sardegna venga pure provveduto di un'eguale dimensione di strade regie; nè questa uguaglianza si conseguisce colla sola strada da Macomer ad Orosei, la quale è bensì più che necessaria, ma secondo i calcoli ministeriali non aggiunge che al numero 95 chilometri, nè tocca che due provincie, mentre quella di Cagliari a Terranova per Isili e Nuoro toccherebbe non meno di cinque provincie ed un numero di paesi centrali superiore a quello di qualunque altra linea. Eppure queste due linee o

non superano, o superano di ben poco il numero di 200 chilometri. Queste provincie e paesi finitimi possono facilmente aprire sezioni a quella via. Certo è ben discreta la parte di levante quando si accontenta d'un terzo meno dei benefici che il Governo ha fatto piovere senza pro sulla costa di ponente, ed è perciò che ho detto che il progetto ministeriale forma del Governo una matrigna in ordine alla parte orientale, ed una madre sollecita alla parte occidentale dell'isola, mentre il progetto della Commissione cerca innanzi tutto emendare le ingiustizie commesse, e rimuovere il fomite funesto di gelosie e dissidi fra le provincie.

Sensato ed assai opportuno io trovo l'articolo 3 del progetto della Commissione in surrogamento dell'articolo 11 del progetto ministeriale, non meno che la soppressione degli articoli 8, 9, 10, 12. Il Ministero non può adontarsi di questo taglio. Egli desidera al par di me e di quelli della Commissione il bene della Sardegna; suo è sempre il merito di avere proposta la tanto desiderata opera, e ne avrà le benedizioni della presente e future generazioni.

Passo ora a dare una scorsa rapidissima sulla cifra riguardante quest'opera.

Il Ministero ha stabilita la cifra precisa di sei milioni per la costruzione delle strade da lui qualificate reali; ma mi permetta di osservare che questa cifra mal risponderebbe al bisogno. Io non saprei profetizzare se il Governo sarà in condizione di somministrare per l'avvenire quanto somministra oggi. Mi lusingo essere creduto quando auguro al Governo l'opulenza degli Stati più felici che siano mai esistiti, poichè la ricchezza dello Stato non può essere che profittevole a tutti i soggetti, ed in ispecie ai proprietari, fra i quali sono pur io, benchè fra i meno considerevoli. Ma chi può dirsi sicuro dell'avvenire? Perciò io formo il seguente dilemma: o lo Stato migliorerà di fortuna, come io prego, e la Sardegna si dorrà a ragione della sua grettezza che limitò a sei milioni tutti i suoi benefici con una legge avara e prematura; o lo Stato patirà decadimento di mezzi, lo che, Dio allontani, ed il Governo sarà dannato a mancare ad una solenne promessa, e quindi avrà la taccia di sleale presso alcuni, d'imprudente presso altri. E perchè mettersi in un bivio così pericoloso?

Più discreta la Commissione ha eliminato dal suo articolo 3 ogni cifra determinata, avendo riguardo soltanto all'opera, al beneficio che s'intende far sollecita precisamente di portare a termine i suoi divisamenti coi mezzi tutti necessari, non di promettere ciò che non potrebbe mantenersi, o non essere sufficiente al bisogno.

Savio poi e discreto, e perciò adottabile, io trovo il divisamento della stessa Commissione in rimettere ad altra legge la decisione sulle prestanze di cui nell'articolo 13 del progetto ministeriale, ed annullare l'articolo 12 precedente, per cui vassi ad introdurre la pericolosa eccezione di applicare ad altri usi i fondi destinati alla costruzione delle strade e dar campo a maneggi nocivi che renderebbero forse illusoria e vana l'attuale destinazione dei fondi. Il fondo dedicato ad opera così santa dev'essere a questa esclusivamente riservato. La Commissione pensa saviamente rigettando quest'articolo. Ma essa pure qui permetta di esprimere che desidererei un poco più alta la cifra o somma che annualmente vorrebbe si impiegasse: vorrei che a vece d'un milione all'annò si dicesse un milione e mezzo di lire. Con questa sola modificazione io mi do per pienamente soddisfatto, e mi associo volentieri di preferenza al sentimento da essa spiegato come il più utile alla Sardegna e il più gradito a tutti i connazionali che non siano dominati da spirito di municipio o di provincia. Esso fa più onore al Governo che dev'essere sempre grande ne' suoi

benefizi, a favore della Sardegna specialmente, che ha molti diritti ad ottenerli.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Marongiu.

MARONGIU. Signori, dietro le gravi ragioni sapientemente svolte dal signor ministro e dagli onorevoli preopinanti sulla necessità ed utilità di adottare per la Sardegna un sistema stradale che assicuri una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola tra loro e colle coste marine, non occorre che io mi faccia più oltre a discorrerne, perchè offenderei di troppo la vostra sapienza se punto esitassi a credervene pienamente convinti. Mi limiterò piuttosto a considerare quanto interessi il porlo immediatamente in esecuzione, ed in quella forma che ravvisasi più vantaggiosa alla condizione della Sardegna non solo, ma dello Stato intero, quale appunto leggesi nel progetto del Ministero.

Signori, la questione delle vie di comunicazione per l'isola è di tanto interesse che senza tema di esagerazione potrei definirla questione di vita o di morte, essendo la medesima il perno della sua materiale rigenerazione, il mezzo precipuo, anzi l'unico forse, per cui possa elevare sè stessa a quel grado di prosperità cui natura la destinava, ed arricchire al tempo stesso il tesoro dello Stato.

Mentre in tutti gli altri paesi, perfino nella gelida Russia, cammina l'uomo con sicurezza ed agiatezza, e scambia con facilità i prodotti del suolo e dell'industria; mentre le nazioni tutte muovonsi e studiansi tuttodi di sempre più avvicinarsi tra loro, superando le immense distanze che le dividono; mentre le provincie tutte di un medesimo Stato cercano colle vie di comunicazione di stringersi come in una istessa famiglia, i Sardi sono tutt'ora costretti a camminare stentatamente per iscoscesi dirupi, a guarar fiumi e torrenti con gravissimo pericolo della vita. E vorrete voi più oltre patire che i vostri fratelli, nella di cui fronte sta rilevato ancora il marchio delle patite estorsioni ed oppressioni, colle quali si volle per lo passato soffocare ogni progresso in un popolo di alto e generoso sentire; vorrete voi, ripeto, soffrire senza nobile disdegno che dessi arrischino la vita nei pantani e per istrade ripide, ed oltre ogni credere dirupate, a solo scopo di smerciare una quantità dei prodotti locali per il meschino valore di poche lire, e talvolta di pochi centesimi meramente? No, vi conosco i generosi che siete, specialmente inverso coloro cui fu nemica fortuna per la malizia degli uomini, e perciò non dubito a credere che unanimi vorrete di buon grado concorrere a proteggere una causa che mostrasi per sè stessa giustissima ed urgentissima.

È da tempo, o signori, che la Sardegna pascesi di vane speranze, senza che abbia ottenuto finora la sorte di vederle realizzate. Fin dalla metà dello scorso secolo dessa imponevasi volontariamente un annuo tributo per ponti e strade, il quale, gradatamente aumentandosi in progresso, fornito avrebbe in breve periodo di tempo larga somma da poter a sufficienza sopperire a così sentito bisogno; ma fosse destino delle cose sarde, fosse effetto del mal vezzo di volerla per non so quali ragioni lasciare sistematicamente in un totale abbandono, questi fondi furono distolti dalla vera sua applicazione ed impiegati in altri usi; poche furono le strade che si aprirono, e pochissime quelle che si recarono a compimento. Laonde non è punto da meravigliare se il sistema stradale di Sardegna, anzichè progredire, come a buon dritto speravano i di lei abitanti, trovisi tuttora nel suo esordio.

Bisogna pertanto una volta porre mano all'opera; fa mestieri senza più oltre procrastinare dar principio a che sia una verità quanto da lungo si attende se vuolsi pareggiare l'isola alle provincie sorelle, se davvero amasi promuovere il

vantaggio dello Stato. Egli è incontestabile che quanto più presto saranno compiute le strade, tanto maggiori saranno i benefici che ne ridondano non solo a pro degli abitanti colla facilità delle interne relazioni, e collo sviluppo del commercio coll'estero, ma viepiù a profitto dello Stato, sia che si consideri il notevole aumento di valore che vengono ad acquistare i beni demaniali, sia per la facile esazione dei tributi che di buon grado si pagheranno da' popoli, che non più risentendosi dell'enorme peso delle imposte mercè lo sviluppo industriale e commerciale, volenterosi concorreranno alle spese della nazione, sia finalmente per la migliore amministrazione, la quale, per mezzo delle proposte comunicazioni tra i principali punti dell'isola, potrà spiegare quella forza, e quella energica attività che ravvisasi sommamente necessaria nel rapporto sì giudiziario che economico, mentre per lo contrario ogni ulteriore indugio non sarà che una prolungata pena ed una continua sorgente di miseria per l'isola, ed una privazione per lo Stato di tutti quei lucri che avrebbe potuto percevere a generale vantaggio.

Ed infatti, come volete che un popolo applicato all'agricoltura ed alla pastorizia possa portare il suo obolo al pubblico erario quando, per difetto di strade, trovasi nella dura condizione o di vedersi marcire, ed andare in deperimento le abbondanti derrate per mancanza di compratori, o di spendere presso che l'intero valore delle medesime onde condurle alle città principali, unici centri di alcune speculazioni ed operazioni commerciali? Come volete che l'azione giudiziaria si eserciti con quella celerità che le è ingenita, quando le citazioni dei testi ed il loro accesso per le opportune deposizioni debbono, per la difficoltà, anzi per la totale deficienza delle comunicazioni sottostare a tali dilazioni da doversi per lo più perdere le tracce del delitto, e lasciar campo alle mene ed agli intrighi dei malvagi? Come volete che lo Stato possa ritrarre quei vantaggi che potrebbe realmente percepire dalle ricchezze demaniali che in tanta abbondanza trovansi nella Sardegna? E non sarà egli piuttosto nella dura necessità di tenerle come per lo passato in una totale noncuranza, o di affittarle a patti vilissimi ove il difetto di comode carreggiate ne rendono difficile, anzi impossibile il trasporto dei relativi prodotti? Egli è dunque evidente l'urgenza di provvedere a cotale sentito bisogno dell'isola, e ciò tanto più in quanto che il generale vantaggio che da quest'opera ne deriva è tale e tanto da non doversi instituire alcun confronto colle spese che verrebbero a farsi, di modo che senza incorrere la taccia di esagerato potrei asserire che le somme che versa oggi lo Stato per eseguire il sistema stradale nell'isola convertirebbono in un sicuro e perenne capitale che frutterà interessi della più alta considerazione.

Accennata così di volo la necessità di provvedere immediatamente alle strade di Sardegna, passo a riguardare il modo più utile di eseguirle; e qui, o signori, mentre mi duole assai di trovarmi in mezzo a due diversi progetti, quello del Ministero cioè, e l'altro della Commissione, non posso in modo alcuno dispensarmi dall'affermare francamente che, fatto il confronto tra i medesimi, mentre il secondo vantaggia alcuni punti dell'isola, dimentica affatto molti altri della massima importanza; il primo per lo contrario pone in relazione l'isola tutta sì nell'interno che nelle coste marittime, e quindi mostrasi molto più utile ad ottenere quei risultati che la Sardegna e lo Stato si propongono di conseguire nell'attuazione del sistema stradale.

Quale infatti è il commercio più conforme ai bisogni ed alla condizione della Sardegna? Provvista essa pressochè in tutti i suoi punti del bisognevole alla vita, pochissimo è il

traffico diretto delle derrate nell'interno della medesima, se si eccettuino le città più cospicue, ove il maggior numero dei consumatori chiama talvolta il concorso dei paesi vicini. Tutto il traffico pertanto dell'agricoltore e del pastore sardo, il commercio più importante consiste o colle nazioni estere, o colle provincie continentali dello Stato; colà egli manda il sopravanzo dei frutti delle sue terre e del suo bestiame, e ne riceve in cambio merci di ogni sorta. Egli è dunque chiaro che tutte le cure del Governo devono rivolgersi allo scopo di rendere più agevole questo scambio fra l'isola ed il continente, rendendo cioè meno gravi le spese di trasporto delle derrate dai diversi punti della Sardegna alle spiagge marine, affinchè colla stessa somma di denaro che egli ricava dalla vendita dei prodotti agricoli e del bestiame sia in caso non solo di sopperire alle spese cui dovette soccombere, ma procacciarsi eziandio quella quantità di merci che rendesi necessaria alla comodità della vita. Ora, come si potrà ciò ottenere se non che col mezzo di linee che pongano in comunicazione le diverse parti dell'isola col mare, coll'aprire cioè altrettante carreggiate, le quali dai luoghi di maggiore produzione siano dirette per la via più breve e più comoda alle spiagge ed ai porti più frequentati del regno, le quali, intersecando trasversalmente la linea longitudinale attualmente esistente tra Cagliari e Sassari, agevolino il trasporto dei prodotti all'estero da tutti i punti dell'isola e rendano al tempo istesso facile l'accesso da una provincia all'altra?

E questo appunto era lo scopo del progetto ministeriale, il quale proponendo varie strade trasversali che mettersero in comunicazione i mari di ponente e di levante, e rendessero più agevole l'accesso da tutte le parti dell'isola alla linea longitudinale che pone in relazione i mari del sud e del nord, cioè di Cagliari e Porto Torres, apriva in tutti i punti agli abitanti la via di poter mettere a profitto le proprie derrate, e promuoveva così sapientemente lo sviluppo industriale e commerciale di quella non ignobile parte dello Stato.

Nè qui fermavasi l'utilità del sistema proposto dal Ministero, perchè procedendo collo stesso razionale principio di estendere per quanto fosse possibile cotale facilità di trasporti a tutte le provincie molte altre strade di seconda e di terza classe proponeva il Ministero dei lavori pubblici nell'annessa tabella, per mezzo delle quali, poste in più stretta relazione le divisioni e le provincie tutte, venisse l'isola dotata di quella compiuta rete di strade, che le è tanto necessaria onde ottenere quelle materiali e morali migliorie, il difetto delle quali ebbe da secoli a lamentare, perchè, isola per natura, volle per sopraggiunta tenersi dai di lei dominatori in uno stato di totale abbandono e di assoluto isolamento.

Frutto di lunghi e profondi studi, o signori, fu cotale progetto, epperò dopo le più mature discussioni siccome incontrava l'approvazione della Giunta superiore permanente sui ponti e strade, così del pari otteneva nel 1850 la sanzione sovrana con apposito editto, al quale se mancò finora il debito esequimento per ragioni che al presente non occorre rintracciare e fia bello il tacere, egli è indubitato che una dilazione di questa fatta non fu di nocumento all'isola solamente, ma a tutto lo Stato, il quale venne con ciò fraudato di quei vantaggi che avrebbe potuto direttamente ritrarre dall'effettuazione di quella legge.

Impertanto, mentre in oggi conobbesi urgentissimo nell'interesse generale di effettuare un compiuto sistema stradale nella Sardegna, il Ministero non solamente faceasi a dichiarare al Parlamento la necessità e l'opportunità di aprire immediatamente a carico dello Stato le linee più importanti di

quella rete di strade che da tempo furono classificate reali, e del massimo interesse; ma pensava eziandio ai migliori mezzi onde sopperire alle spese necessarie per l'esecuzione di quelle di seconda e di terza classe, proponendo che dopo il compimento delle prime venisse aperto un prestito senza interessi alle divisioni ed alle provincie, il quale, ripartito nel corso di molti anni, riuscisse meno sensibile alle finanze dello Stato e fosse della massima utilità per i singoli punti dell'isola. Laonde ben può affermarsi che il progetto ministeriale, nell'atto che provvede compiutamente alla rete stradale provocata dai bisogni dell'isola, pone la medesima in tale condizione da essere in grado nel corso di trent'anni di elevarsi a quella floridezza cui è chiamata dalla sua posizione topografica, dalla qualità del suo suolo e dalle svariate sue ricchezze, e di porre al tempo istesso lo Stato nella situazione di ritrarre da lei tutto quell'utile che è in dritto di percepire e che si volle con indolenza trascurare.

A fronte di cotali beneficii che venivano assicurati dal progetto ministeriale, informato dal vero spirito di vantaggiare coi modi più sapienti gli interessi generali del regno, se io mi faccio per poco a considerare il progetto della Commissione, debbo ingenuamente asserire che quest'ultimo, abbenchè sembri ammettere in massima gli stessi principii che informano quello del Ministero, sebbene non disconosca in gran parte le ragioni sviluppate nel progetto ministeriale, tende però in effetto a respingerle nell'applicazione, privando in tal modo l'isola di quei molti e larghissimi vantaggi che le proferiva nel suo progetto il Ministero, che le erano in certo qual modo assicurati con una legge che emanava fin da ora vent'anni, legge che già da tempo avrebbe ottenuto il suo effetto se tristi vicende non si fossero fatte ad impedirlo.

Si riconosce da entrambi i progetti urgentissima la necessità di provvedere a così sentito bisogno; stabiliscono entrambi primo modo di soddisfarvi essere quello di mettere in comunicazione i principali punti dell'isola tra loro e colle coste marine, onde a tutti riesca facile il trasporto e lo smercio delle derrate; ma l'uno dall'altro grandemente differiscono nella forma e nel modo più o meno ampio di conseguire lo scopo propostosi, nella maggiore o minor facilità di venire la Sardegna dotata di quella rete di strade che le si vuole concedere.

Ed infatti se la Commissione non disconobbe la necessità di mettere in comunicazione i diversi punti dell'isola colle spiagge e coi porti, comunicazione sperabile delle trasversali carreggiate indicate dal Ministero, per mezzo delle quali facilissimo rendesi da ogni parte l'accesso al mare, dessa però credeva nella sua saviezza di dover anteporre a queste un'altra linea longitudinale che, partendo da Cagliari, facesse capo a Terranova; linea questa che, se nessuno disconosce di una utilità incontestabile allorquando fossero già eseguite le trasversali, non presenterebbe però in oggi tutta quella grave importanza da doversi preferire a queste ultime, sia perchè lunghissima è la distanza tra i due porti che congiunge, sia perchè il difetto delle strade trasversali farebbe sì che non tutti, quanto converrebbe, possono profittare dai vantaggi della medesima.

Nè vale il dire che cotesta linea longitudinale combina colla traccia della strada romana, onde per tale motivo doverla preferire alle trasversali, perchè se da cotali basi dovesse stabilirsi la preferenza, questa starebbe piuttosto a favore delle strade proposte dal Ministero, le quali, informate di quello stesso principio che guidava i Romani, di facilitare cioè ogni modo di comunicazione da una spiaggia all'altra per l'estrazione dei prodotti, coincidono per una singolare

combinazione gran parte colla giacitura delle romane carreggiate.

Ognuno vede che io non voglio punto con ciò impugnare che la strada proposta dalla Commissione sia utile e coincida in parte anch'essa colle vestigia della strada romana; affermo però che, considerato il sistema stradale romano, questa non deve pregiudicare alcuna delle trasversali, come quella che deve essere destinata a rendere più comodo e generale l'uso di queste ultime; ed infatti nel romano itinerario questa longitudinale da Terranova a Cagliari viene, se mal non mi appongo, precisamente indicata in quella linea che chiamavasi *Olbia Calarim iter per compendium*, che è quanto dire una strada per mezzo della quale venisse agevolata la comunicazione da una trasversale all'altra, e quindi al rispettivo porto con risparmio di tempo e con profitto delle distanze; dal che è facile il conchiudere che una tale linea quanto ravvisasi utile eseguite le trasversali, altrettanto riconoscerebbersi insufficiente a sopperire ai bisogni dell'isola, ove per essa venissero ad escludersi le trasversali colle quali deve di necessità esser collegata, perchè possa risulturne un interesse, un vantaggio immediato e generale per tutta la Sardegna.

Passando indi la Commissione ad esaminare le strade di secondo e di terzo ordine, per l'esecuzione delle quali il Ministero proponeva un prestito senza interessi alle singole divisioni e provincie, dessa credette di non doversi punto fermare su cotale riguardo; epperò, sospinta affatto l'idea del proposto prestito, non si fece alcun carico di indicare quelle linee, e limitandosi precisamente a stabilire in massima un sussidio che datane l'occasione verrebbe accordato con legge speciale, si fa pressochè a disconoscere la necessità di eseguire quelle strade, rendendo così inutili gli studi fatti, e scoraggiando le divisioni e le provincie di potere tra breve mettersi in relazione tra loro.

Non ignoro che la Commissione fu guidata in cotale sentimento dal riflesso di rimandare ad altra legge la classificazione di queste strade, la quale, partendo da basi più larghe e più eque di quel che fossero le precedenti, sarà per stabilire dietro gli studi di apposite Commissioni, ed il voto dei consiglieri divisionali e provinciali, una diversa e più ragionata classificazione di strade, determinando al tempo istesso la competenza delle relative spese. So bene che appunto per non pregiudicare i risultati di simili Commissioni e le norme da tenersi in questo nuovo regolamento limitavasi il progetto della Commissione ad indicare per ora alcune linee le più notabili, sulle quali non potea cader dubbio di sorta, rimettendo alla legge futura la specifica destinazione di quelle altre che si conobbero ravvisate di maggiore o di minore importanza. E su cotesto riguardo non avrei punto da oppormi se avessi rilevato che la Commissione coerente con sè stessa si fosse curata di esprimere chiaramente e nel progetto da lei formulato una tale idea, della quale apparisce informata la relazione che lo precede, se avessi rilevato che alla estensione del primo articolo ed alla limitazione del secondo ne avesse fatto succedere un altro col quale venisse espressamente dichiarato che la determinazione definitiva delle altre linee necessarie per compiere la rete delle strade di cui parlasi nel primo articolo, sarebbe stabilita con una legge generale, la quale provvederebbe al sistema stradale di tutte le parti dello Stato, dichiarando però fin d'ora a carico di questo le linee più principali.

Ma siccome nulla di ciò apparisce nel progetto, sebbene trovisi ampiamente sviluppato nella annessa relazione, perciò tra i due progetti io non posso che conchiudere piuttosto per il progetto ministeriale anzichè per quello della Commis-

sione, ove non vogliansi entrambi conciliare in modo da supplire nell'uno ciò che si desidera nell'altro, e così promuovere gli interessi dell'isola e dello Stato insieme, senza punto pregiudicare alle ulteriori provvidenze che verranno in appresso sancite colla nuova legge sul sistema stradale del regno tutto. Laonde mi riservo a proporre gli opportuni emendamenti nella discussione particolare degli articoli.

PRESIDENTE. Devo avvertire che gli oratori iscritti sono ancora in numero di nove, e siccome i deputati che hanno presa fin qui la parola han parlato in favore della legge, domanderò a quelli che sono ancora iscritti se alcuno di essi intenda parlare contro. Vi sono i signori Cossu, Spano G. B., Bartolommei, Pietri, Corsi, Farina P., Fagnani, Menabrea.

Varii deputati della Sardegna. Noi parliamo tutti in favore.

PRESIDENTE. E il signor Fagnani?

FAGNANI. Io parlerò certamente in favore della Commissione, ma siccome quelli che finora han parlato sono della Sardegna...

Voci. È lo stesso.

PRESIDENTE. Il signor Menabrea?

MENABREA. Je parle pour la loi.

PRESIDENTE. Ed il signor Farina?

FARINA P. Io aveva chiesta la parola per ispiegare come erano state poste varie questioni, che han rapporto alla legge, alla Commissione, e per far anche presentè alla Camera come la Commissione nella risoluzione delle proposte questioni non sia stata unanime.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha pure chiesto di parlare.

VALERIO L. Io ho chiesta la parola sull'ordine della discussione, e non farò lunghe parole a tal proposito.

Mentre nessuno ha chiesta la parola contro la legge, e dinanzi alle molte preghiere, supplicazioni e deprecazioni che partono dagli onorevoli deputati della Sardegna onde ottenere da questo Parlamento giustizia, io sentii il bisogno di dire una parola che sia udita dalla Sardegna intera.

Dico dunque che noi non abbiamo bisogno che ci si venga tante fiate invocando la pietà e la giustizia; perchè la giustizia l'abbiamo in cuore e quando essa lo comanda torna inutile invocare altri sentimenti; perchè noi amiamo la Sardegna quanto la ponno amare i rappresentanti della Sardegna medesima; perchè se il Piemonte del dispotismo fu ingiusto colla Sardegna come colle altre terre, il Piemonteliberò, per mezzo de'suoi rappresentanti in questa e nelle passate Legislature, ha mostrato sempre di prendere altamente a cuore gli interessi dell'isola, perchè quei discorsi combattono contro un nemico che non esiste; chè quando una cosa è voluta dalla giustizia è voluta altresì (*Con forza*) da tutto il Piemonte, da tutta la Liguria, da tutta la Savoia. (*Bravo!*) Pertanto, torno a dirlo, ed altamente il dichiaro, non ci fa mestieri di tante supplicazioni per noi onde soddisfarvi per quanto sta nelle nostre forze; basta che una cosa sia richiesta dalla giustizia, dai bisogni di quell'isola, che noi consideriamo come sorella (*Bene! Bravo!*), come abitata da fratelli che amiamo quanto quelli che sono nati su questo suolo. (*Bravo! bravo! — Applausi*)

PRESIDENTE. Ora la parola è al deputato Farina.

FARINA P. Le questioni che si presentarono alla Commissione erano quattro: sovra alcune delle quali la Commissione si pose di accordo, su alcune altre non le fu possibile di convenire; talchè si era pregato il relatore di stender la relazione in nome della maggioranza, e non già in nome anche di coloro che da essa dissentivano.

Le questioni, come dissi poc'anzi, che si affacciarono alla

Commissione erano quattro: la prima sulle disposizioni generali per la caratterizzazione delle strade; la seconda sulla designazione delle strade reali; la terza sulla designazione delle strade divisionali e provinciali; la quarta sui mezzi di eseguire sì le une che le altre.

Quanto alla prima parte che concerneva le disposizioni generali per la caratterizzazione delle strade, la Commissione fu unanime nel credere intempestiva questa caratterizzazione, perchè quando si vogliono caratterizzare delle strade io non vedo il bisogno che si adottino per la Sardegna principii diversi di quelli che si debbono adottare per la terraferma.

Nè mi muove a questo riguardo quanto andava osservando l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici.

È vero che le condizioni della Sardegna sono diverse da quelle della terraferma, ne convengo con lui, ma questo non toglie che quando si voglia scendere ad una caratterizzazione dei vari generi di strade non si possa seguire lo stesso sistema e per un paese e per l'altro; nelle applicazioni si deve prendere in considerazione le diverse circostanze di fatto, ma nei caratteri generali io non vedo che sia necessario seguire un sistema per l'isola ed un altro per la terraferma. Altronde rifletteva essere pericolosa ogni definizione specialmente quando non è necessaria. Conseguentemente a questo riguardo la Commissione fu d'accordo che questa parte del progetto ministeriale si dovesse lasciare da parte.

Molti membri della Commissione avevano inteso che era assai dubbio se nelle riforme che si sono preparate nel sistema attuale si sarebbero conservate le distinzioni attuali fra le divisioni e le provincie, ed era cosa strana che si ammettessero tali distinzioni per la Sardegna quando non si sapeva se queste distinzioni saranno conservate o no per la terraferma.

Quanto alla designazione poi delle strade divisionali e provinciali, la Commissione ravvisava affatto intempestivo che la facesse il Parlamento prima che fossero consultati i Consigli divisionali e provinciali; quando si avrà il parere dei Consigli divisionali e provinciali sulle loro strade, allora si potrà caratterizzarle con fondamento; ma prima che questi Consigli si siano pronunciati, mettere il Parlamento a prendere una misura, e sottoporre poi le sue deliberazioni all'approvazione dei consigli provinciali e divisionali, era invertire l'ordine delle cose; perchè la legge dee sanzionare il voto, se si vuole, dai corpi consultivi, ma pretendere che il corpo legislativo presmetta la sua deliberazione al parere del corpo consultivo, era fare una cosa al rovescio; per conseguenza la Commissione fu d'accordo che il progetto ministeriale non si potesse ammettere, ma che si dovesse soprassedere a questa caratterizzazione finchè fosse intervenuto il parere dei Consigli, che deve naturalmente precedere e non venir dopo; mentre operando in tale guisa si sarebbe implicitamente annullata la legge che si sanciva, lasciando in facoltà di quelli che dovevano eseguirla di dichiararla ineseguibile. Dunque anche su questo punto la Commissione fu d'accordo che il progetto ministeriale non si potesse sostenere. Quanto ai mezzi da assegnarsi per l'esecuzione dell'opera, la Commissione osservò, che esaminato quanto era successo nel passato, difficilmente si sarebbe trovato nella popolazione dell'isola, almeno finchè non si fosse procurato maggiore sviluppo di locale prosperità, come potere spendere fra gli abitanti di essa più di un milione all'anno, per conseguenza essa ha creduto che per ora non fosse opportuno di aumentare questa somma, lasciando pur sempre nell'esecuzione dell'opera medesima al Ministero di prevalersi di quella larghezza che somministra il metodo attuale dei bilanci per spendere un anno qualche centinaio di

mila lire di più, ed un altro qualche centinaio di meno a seconda che lo richiedessero le circostanze.

Si obiettava da alcuni che si sarebbero fatti venire operai stranieri; ma l'esperienza dimostrò (e vi era nella Commissione chi sapeva questo per esperienza), che quando si chiamano operai stranieri bisogna pensare non solo alla loro andata, ma eziandio per le spese del loro ritorno: il che si deve tanto più calcolare in Sardegna, ove non si può lavorare tutto l'anno, e conseguentemente i lavori fatti dagli stranieri in Sardegna in cinque o sei mesi devono compensare tali spese, e conseguentemente non possono che riuscire più dispendiosi che quelli fatti dagli abitanti dell'isola.

Conseguentemente si è creduto di dover adottare questa limitazione che era anche stata suggerita dalla massima parte degli uffici. Restava la designazione delle strade reali. È vero che era stata sporta alla Camera una petizione nella quale si chiedeva che venisse annoverata fra le strade reali anche quella che venne sostituita dalla Commissione al progetto ministeriale. È vero che i tre Consigli divisionali dell'isola avevano suggerita questa strada, ma due di essi non hanno domandato che fosse dichiarata reale.

Ne nacque nella Commissione una fortissima scissura, perchè una parte credeva di avere cognizioni sufficienti per designare quella strada a preferenza dell'altra che era stata suggerita dal Ministero; e l'altra parte della Commissione rispondeva non aversi dati sufficienti per sostituire un progetto ad un altro come si voleva fare degli altri.

Su questo la Commissione non poté mai mettersi d'accordo; la maggioranza credette opportuno di sostituirlo; ma tre votanti, fra i quali ebbi l'onore di essere anch'io, ci opponemmo sostenendo che mancavano assolutamente alla Commissione i dati sufficienti per fare questa sostituzione, e per poter presentare tale progetto in forma di legge alla Camera.

In conseguenza se sugli altri punti la Commissione fu unanime, su questo non poté mai mettersi d'accordo, perchè, ripeto, per sostituire un progetto ad un altro si richiedono dati tecnici e precisi da presentare al Parlamento: si deve indicare a un dipresso la spesa alla quale ascenderà; insomma vi vuole un corredo di cognizioni che alla Commissione assolutamente mancavano e che era impossibilitata a procurarsi, tanto più quando non solo non si fa semplicemente una proposizione, ma questa paragonando ad un'altra la si vuole sostituire a quella del Ministero già stata presentata munita dei documenti opportuni. Conseguentemente su questo la Commissione si scisse, ed io persisto a sostenere l'opinione che ho difeso nella Commissione medesima, che cioè, se si vuole adottare il progetto del Ministero, questo si può votare, ma che per sostituirvene un altro, e la Commissione e la Camera mancano dei dati sufficienti.

SANTA ROSA T., relatore. Come relatore, mentre domanderei la chiusura della discussione generale, faccio osservare che le osservazioni del deputato Farina verrebbero piuttosto in proposito della discussione degli articoli. Mi riservo in allora di fare pur anche le mie osservazioni; ma intanto domanderei, a nome anche della Commissione, la chiusura.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata questa proposta. (È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la metto ai voti.

(La discussione generale è chiusa.)

SANTA ROSA T., relatore. In seguito alla discussione avuta coll'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, e specialmente alle risposte che avrebbe fatto alle mie osservazioni, pare che la differenza non sia poi tale da essere in pieno disaccordo tra la Commissione ed il Ministero.

Ond'è che credo poter dichiarare come si potrebbe rimandare la classificazione delle strade divisionali e provinciali all'esame di una Commissione speciale da recarsi nell'isola di Sardegna, e dopo aver sentito in proposito i Consigli divisionali e provinciali. E come si potrebbero quindi togliere dalla legge la classificazione e la determinazione delle strade reali, divisionali e provinciali sia dopo che questo lavoro fosse compiuto. Se il ministro aderisce a questa proposizione, che faccio anche a nome di alcuni membri della Commissione, allora la discussione degli articoli verrebbe molto più facile; si porterebbe subito l'esame sull'articolo primo, pel quale la Camera, credo, sarà d'accordo, cioè sulla necessità di stabilire che la Sardegna avrà un sistema generale di strade. Si verrebbe quindi a stabilire quali linee sieno a carico dello Stato, ed allora verrebbero in acconcio tutte le osservazioni che si sono fatte e dall'onorevole deputato Farina, dal ministro, dalla maggioranza della Commissione, dai deputati sardi e quelle che mi riservai di fare nel mio particolare; quindi si passerebbe ad un altro principio di massima che forma il terzo articolo del progetto della Commissione, cioè quello di stabilire la somma annua da darsi per l'esecuzione dei lavori stradali nelle linee comprese nell'articolo precedente. Per quanto poi riguarda alle strade divisionali e provinciali, se il Ministero acconsente, se ne rimanderà la sanzione sino a che la Commissione, testè proposta, abbia fatto il suo progetto. Spero che vi aderirà il Ministero, sia per le spiegazioni fatte alla Camera in questa tornata, sia anche per le stesse parole accennate nella relazione. Allora basterà di vedere se si debba dichiarare il principio che la Sardegna avrebbe diritto ad un sussidio per le altre strade che non sono comprese fra le principali a carico dello Stato. Nè questa disposizione può incontrare opposizione in quanto che il sussidio alle provincie continentali è parimente accordato. Ora essendovi unità di principio e uniformità di sistema credo che non si possa contestare questo principio, sul quale la Commissione non dissente dal Ministero.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io acconsento perchè sono ammessi due principii che io riguardo come cardinali: la prima condizione è che si nomini una speciale Commissione che determini queste classificazioni di strade da unirsi in apposita categoria; e il motivo per cui mi opposi al progetto della Commissione era, come ho spiegato, perchè non credeva possibile di assoggettare allo stesso principio di classificazione le strade di terraferma e quelle della Sardegna. Quindi quando si istituisca una Commissione speciale, composta di uomini che conoscano perfettamente il paese, e nominata in concorso dei Consigli comunali e divisionali dell'isola, io acconsento perfettamente che per ora la Camera non si occupi di questo; tanto più facilmente aderisco alla soppressione delle definizioni, perchè così rimane sancito che queste in fatto di strade a nulla concludono; ciò che più importa essendo l'assegnare le linee più ad una che ad un'altra classe senza far conto di speciali denominazioni.

Quanto al sussidio sono parimente d'accordo che sia determinato secondo i bisogni, i quali saranno anche a mio avviso diminuiti, in quanto che collo sviluppo delle strade reali io credo che in breve tempo migliorerà la condizione dell'isola, ed oltrecciò questa sentirà meglio il bisogno e l'interesse che ha di concorrere colle maggiori forze possibili all'esecuzione di quel piano che, attesa appunto la sua generalità, non può essere compiuto ad esclusivo carico dello Stato.

PRESIDENTE. Dopo queste dichiarazioni domando alla Camera se voglia passare alla discussione degli articoli.

(La Camera delibera affermativamente.)

PROGETTO DI LEGGE PER LA CONSERVAZIONE DEI SUGHERI IN SARDEGNA.

SANTA ROSA P., ministro di agricoltura e commercio. Avrei da fare una comunicazione alla Camera.

PRESIDENTE. Il signor ministro ha la parola.

SANTA ROSA P., ministro di agricoltura e commercio. Ho l'onore di presentare alla Camera una disposizione legislativa transitoria della massima importanza, e per la quale invocherei la discussione d'urgenza. Quantunque io, secondo l'uso invalso, sia dispensato dal leggere l'esposizione dei motivi di questa legge, credo però necessario di farne alcun cenno per giustificare la domanda d'urgenza che invoco. Una delle principali fonti della prosperità agricola ed industriale della Sardegna è la coltivazione dei sugheri. Questa pianta offre tre prodotti distinti: la ghianda che serve al pascolo dei bestiami grossi e minuti, e di cui per certi abbattimenti fatti senza troppe cautele di questa pianta cominciasi a sentire il difetto. Serve questa pianta ad un'altra industria nazionale che già s'introdusse nella Sardegna, collo scorzamento della prima corteccia che serve all'industria dei turacci per cui potrebbe in breve tempo la Sardegna far utile concorrenza colla Spagna che finora è la sola quasi che introduca da noi questa mercanzia.

Vi è poi un terzo prodotto, che si dice comunemente l'*alburno* della pianta, e questa è la parte esteriore del tronco, che nelle piante giovani produce molto più che nelle piante vecchie. Di questa si servono molto volentieri gli Inglesi per la conciatura delle pelli.

Le disposizioni legislative danno un'intera e libera facoltà ai proprietari di selve di far abbattere qualunque specie, e qualunque numero di piante nelle loro proprietà.

Per tutelare i sugheri della Sardegna vi è poi una disposizione che impone una tariffa per l'esportazione di questo *alburno* all'estero, ma non vi è proibizione per l'importazione.

Questa disposizione non era tanto per proteggere l'industria agricola di queste piante, quanto per proteggere l'industria nazionale delle concierie, e far sì che da noi non si difettesse delle materie necessarie a conciare le pelli: ma si osservò che i nostri conciatori non fanno nessun caso di questa materia perchè si servono di quell'altra comunemente detta *rusca*, che si ottiene con maggiore facilità, e non mai si fa acquisto di quest'*alburno* della Sardegna.

Gli Inglesi che vi trovarono l'utile proprio vorrebbero incellarne in grandissima quantità, dimodochè il Governo si trova nella condizione di non aver mezzi di togliere la facoltà ai proprietari dei boschi di questa specie di piante, di abatterle anche a danno della prosperità dell'isola intera, ma ha poi il mezzo di fare che queste piante riescano inutilmente abbattute col proibire l'esportazione all'estero di quest'*alburno*.

Per ovviare a questi due inconvenienti, io vengo a chiedere dalla Camera una disposizione di legge che limiti questa intera libertà dei proprietari di disporre di queste piante così preziose, e prescriva di abatterle solo dietro un permesso particolare ottenuto dall'intendente generale della provincia, il quale per concederlo debba anche consultare gli ispettori forestali, onde regolare il suo permesso dietro una norma che non impedisca la coltivazione di tutte quelle piante che possono servire all'esercizio sia dello scorzamento della corteccia esteriore, sia della produzione dei sugheri.

Il motivo dell'urgenza poi proviene da ciò che un partico-

lare ottenne fin dal tempo in cui la Sardegna non era parificata al Piemonte di fare acquisto di queste piante, e di farne l'esportazione in quantità assai grande all'estero. Quest'individuo al presente compie quasi settimanalmente nuovi contratti con molti proprietari, ed abbatte in tutte le parti dell'isola una quantità enorme di queste preziose piante.

Atterra, non tanto quelle che sono in età vetusta, per cui il loro abbattimento è meno dannoso alla produzione delle ghiande, e le quali sono ormai inutili anche per lo scorciamento della corteccia esteriore, ma abbatte specialmente le giovani, quello che importa maggiormente di poter conservare per la prosperità industriale dell'isola.

Il Governo non ha nessuna facoltà di far arrestare questa dilapidazione, questo vero estermio di piante così utili; e per provvedervi viene a presentarvi questa legge, la quale, quando sarà sancita, porrà almeno un termine a tutti i contratti mal concepiti di questo concessionario, sicchè potrà il ministro del commercio fare in allora quello che non ha potuto prendere sopra di sé di fare fino al presente, dare cioè anche nuove concessioni quando egli sia certo che esse non torneranno a danno del prodotto dell'isola. (Vedi *Relazione e Progetto di legge* vol. *Documenti*, pag. 514.)

PRESIDENTE. La Camera dà atto al ministro d'agricoltura e commercio della presentazione di questa legge che sarà stampata e distribuita.

Porrò ai voti anche l'urgenza della medesima.

(È approvata.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SUL SISTEMA STRADALE DELLA SARDEGNA.

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione particolare della legge sul sistema stradale della Sardegna.

Progetto del Ministero :

« Art. 1. La Sardegna sarà dotata di un sistema di strade principali, che coordinate in una rete stesa su tutta l'isola, assicurino o immediatamente o mediante le strade comunali, una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola stessa tra loro, e colle coste marine. »

Progetto della Commissione :

« Art. 1. La Sardegna sarà dotata di un sistema di strade principali che, coordinate in una rete stesa su tutta l'isola, assicurino una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola stessa tra loro, e colle coste marine. »

Domando se il Ministero aderisce a questa redazione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non metto grande importanza per verità a questa esclusione, ma faccio osservare, che parmi si renda così l'articolo 1 troppo lato e generico nelle sue disposizioni, perchè dicendo che si vuole fare una rete di strade principali che assicurino una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola stessa fra loro e colle coste marine, verrebbe a prescriversi una rete di strade principali troppo estesa, forse se dovesse veramente assicurare questa comunicazione dei punti estremi fra loro: e questo si è il motivo appunto per cui nel progetto ministeriale si disse *immediatamente o mediante le strade comunali*, mezzo più certo per assicurare le comunicazioni sino ai punti estremi.

Non ho quindi ad oggettare se non che parmi essere la disposizione di quest'articolo troppo lato nel senso di assicurare che le strade formanti la rete delle comunicazioni saranno

tutte strade principali. Del resto, lo ripeto, non metto in ciò molta importanza, e lascio alla Camera di vedere se non venga con tale disposizione generica a darsi troppa estensione alla rete di strade principali.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. La Commissione non pose neppure grande importanza nell'ammettere le parole *immediatamente, o mediante le strade comunali*, soltanto si fece a riflettere che, siccome non si ammetteva la classificazione delle strade, pareva miglior consiglio di soltanto ammettere un principio generale senza parlare delle strade comunali, e senza porre importanza a che tutti gli articoli speciali vi corrispondessero come vi corrispondevano gli altri articoli susseguenti del ministeriale progetto. Ora, dietro la discussione che ebbe luogo sin qui, e dietro le spiegazioni testè date dal signor ministro, non ho difficoltà ad acconsentire a che si mantengano quelle parole che nel fondo, parmi, spieghino meglio la cosa.

FAGNANI. Le ragioni che addusse l'onorevole preopinante sono quelle che si sono agitate nella Commissione, ed era per dirlle io che aveva dimandata la parola. Ma siccome poi vedo che l'onorevole preopinante si dispone ad ammettere ancora le espressioni stesse colle quali è redatto l'articolo ministeriale, quindi mi trovo in debito di dover dire, che le parole *mediante le strade comunali* io non le vorrei ammettere, perchè pregiudicano all'idea che in tutta questa legge non si dovesse parlare di classificazione, imperciocchè se si parlasse di classificazione bisognerebbe venire a discutere come sia più conveniente che le strade si avessero da fare a carico generale dello Stato, tranne le strade ora chiamate comunali, le quali sarebbe più conveniente che fossero fatte e mantenute a spese delle provincie. Ma poichè questa questione non si agita ancora a questo momento, mi limiterò a ripetere, come non mi par conveniente che in questo articolo non si abbia intanto ad ammettere le parole *di strade comunali*. In quanto al rimanente io mi rimetto alla proposta del deputato Santa Rosa.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non mi pare che sia necessario di fissare attualmente una classificazione di altre strade, poichè già vi sono quelle principali; qualunque classificazione però si stabilisca, non credo che possa esservi dubbio se una classe di strade così dette comunali debba o non esistere.

La mancanza di queste non può verificarsi in alcun sistema stradale bene organizzato, ed è per ciò che mi parve troppo lata la disposizione dell'articolo 1, del quale risulterebbe che tutti i punti dell'isola dovrebbero essere messi in comunicazione con strade principali. Io non vedo ancora come saranno classificati questi tronchi principali, ma le strade che sono a carico del comune, qualunque latitudine si dia alle strade principali, dovranno sempre esistere, ed è per questa ragione che credevo utile l'indiarlo nell'articolo di cui si tratta.

FARINA P. Mi pare che si possono conciliare tutte le idee, e togliere qualunque dubbio che possa nascere dalla classificazione delle strade comunali col lasciare semplicemente la espressione dei due averbi *o immediatamente o mediante*, nel qual caso ne viene per conseguenza che ci vuole naturalmente un veicolo che metta in comunicazione la strada principale col punto secondario col quale si vuole comunicare. Propongo quindi che si sopprimano le parole *le strade comunali* dall'articolo 1 del progetto ministeriale, conservandolo nel resto, e leggendo: « *immediatamente, o mediamente assicurino una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola stessa fra loro, e colle coste marine.* »

FAGNANI. Io non voglio ora contestare al ministro che

fra le strade della Sardegna vi abbiano ad essere anche strade comunali. Qualora si avesse a discutere questo principio, direi che le spese delle strade comunali dovrebbero essere sostenute a spese della provincia. Però non entrerei oggi in questa questione, la quale potrebbe essere prematura su ciò, dovendosi attendere la discussione del progetto che ha promesso il Ministero sul sistema generale delle strade di tutto lo Stato. Crederei quindi più opportuno che non si avesse ora a far parola di strade né comunali, né provinciali, ma di doversi invece attenere ad una parola che, essendo generica, abbracciasse tutte queste denominazioni speciali.

PRESIDENTE. La proposta del signor Farina tende appunto a ciò ottenere: senza togliere la denominazione di *strade comunali*, si direbbe *mediante od immediatamente*; così vi restano comprese tutte le altre strade che non sono principalmente a carico dello Stato.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

IOSTI. Io propongo la soppressione totale del primo articolo, per la ragione che lo trovo inutile secondo lo spirito della nuova legge proposta dalla Commissione. Questo articolo, come prima della legge stava bene nel progetto ministeriale, perchè almeno indicava che il Ministero aveva un concetto completo e generale di un sistema stradale da adottarsi per la Sardegna, al qual concetto egli subordinava tutte le altre idee e disposizioni della sua legge.

Ma adesso, secondo il nuovo progetto della Commissione, il sistema, il concetto primitivo del Ministero diventerebbe un corollario della legge attuale. La legge, quale la ridusse la Commissione, non riguarda un progetto stradale per la Sardegna secondo l'antico sistema di strade regie, divisionali e provinciali, ma assegna un fondo per la costruzione di determinate strade, le quali, considerate come le principali, daranno la spinta allo sviluppo delle altre strade provinciali e comunali per le quali il Governo promette soccorrere con anticipati prestiti. Non è dunque più il sistema primitivo del Ministero.

Dietro queste viste, a me sembra che la legge dovrebbe essere concepita tutta diversamente, cosicchè l'articolo terzo dovrebbe essere il primo, cominciandosi cioè col dire:

« È assegnato un credito al ministro de' lavori pubblici per la costruzione delle strade in Sardegna. »

Poi verrebbe la designazione di quelle strade, e per ultimo un altro articolo specificerebbe l'obbligo che incombe al Parlamento ed al Governo di provvedere, per quanto sarà necessario alle provincie della Sardegna, quando dietro la costruzione di queste strade, che sono ora in discussione, verrà quell'isola eccitata a fare le altre che si richiedono per collegarne la rete, e mettere così in comunicazione tutti i punti necessari della Sardegna.

Per queste ragioni adunque io trovo affatto inutile l'articolo 1° della legge, e propongo che sia soppresso.

PRESIDENTE. La soppressione proposta dal deputato Iosti è ella appoggiata?

(Non è appoggiata.)

SANTA ROSA TEODORO, relatore. Dispensato dal fare osservazioni intorno alle proposte del preopinante, mi limito solo a proporre che sia tolta dall'articolo proposto dalla Commissione la parola *principale*: allora il primo articolo sarebbe così concepito:

« La Sardegna sarà dotata di un sistema di strade che, coordinate in una rete estesa su tutta l'isola, assicurino una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola fra loro e colle coste marine. »

In questo modo si eviterebbe l'inconveniente segnalato dal signor ministro dei lavori pubblici, e non si verrebbe ad eccitare la questione delle strade comunali accennate dal signor Fagnani, e si sancirebbe un principio il quale sta a cuore alla Camera, che cioè la Sardegna venga equiparata alla terraferma.

SPANO G. B. Io voto per la redazione proposta dalla Commissione, poichè non trovo necessario di aggiungere quelle parole: « o immediatamente o mediante le strade comunali. » Quando nel progetto della Commissione è detto che la Sardegna sarà dotata di un sistema di strade principali, il buon senso stesso ci porta a concludere che questo sistema non può essere esteso in modo che debba abbracciare tutti i punti dell'isola.

Dunque dalla natura stessa, dall'importanza delle strade si viene a dedurre che queste non debbono essere, per così dire, che le arterie principali che metteranno in comunicazione i vari punti del paese col sussidio però di altre accessorie strade, nella specifica denominazione delle quali non è punto necessario l'entrare.

VALERIO L. Io ho trovate sapienti le ragioni per cui il mio amico deputato Iosti ha chiesta la soppressione del primo articolo della legge, in vista del progetto della Commissione; tuttavia non ho appoggiata questa soppressione, perchè io nutro speranza che in seguito alla discussione venga mantenuto il progetto ministeriale, il quale parmi di gran lunga più utile, più ragionevole e molto più soddisfacente ai bisogni della Sardegna. Se si accettasse il progetto della Commissione, la legge rimarrebbe un corpo senza capo e senza gambe; sarebbe una specie d'aiuto di un milione che si darebbe alla Sardegna senza la legale certezza che questo danaro sarà intieramente impiegato a suo utile, e senzachè per legge le venga solennemente guarentito un completo sistema stradale, il quale le restituisca quella prosperità a cui da tanto tempo ha diritto, e per ottener la quale da tanto tempo essa soffre.

Qualora impertanto il signor ministro abbandonasse intieramente il sistema che aveva proposto e che io colle deboli mie forze appoggerò, lo riproporrei io stesso.

Ma ripeto che non appoggerò la soppressione proposta dall'onorevole Iosti, perchè son persuaso che il Ministero vorrà mantenere il suo progetto, stato elaborato da una Commissione di persone distinte dell'arte, che ebbe per autore principale uno dei più alti luminari della scienza stradale, se così lice esprimersi, uno dei nostri più distinti ingegneri, che conosce la Sardegna palmo a palmo; progetto insomma che mi pare solo confacente a soddisfare i bisogni così grandi e stringenti di quell'isola. (*Dalla destra e dai banchi dei deputati sardi*: Bravo!)

FARINA P. L'articolo 1° era stato così concepito dalla Commissione, perchè credendosi opportuna la soppressione, non il cambiamento del progetto, quanto alle strade che si dovevano dichiarare provinciali e divisionali, tutta la Commissione d'accordo aveva creduto opportuno di stabilire ora quali saranno le strade che verranno dopo, se divisionali, comunali o provinciali. Nello stesso tempo pure voleva dare un affidamento agli abitanti dell'isola, che i vari punti del loro paese sarebbero stati messi in comunicazione. Conseguentemente conservava l'articolo 1°, perchè fosse data questa certezza, e si vedesse che era intenzione del potere legislativo di mettere tutti i punti dell'isola della Sardegna in comunicazione.

Per dare poi quest'affidamento, e nello stesso tempo per non entrare a parlare di strade secondarie che non devono formare l'oggetto di questa legge, io crederei opportuno dire

che le strade metteranno in comunicazione tutti i punti dell'Isola, e ciò o *immediatamente* o *mediante*, per evitare ogni dubbio che possa nascere in taluno, che le strade principali dovessero realmente mettere in comunicazione anche i punti meno interessanti dell'isola stessa, sebbene, come saviamente osservava il signor deputato Spano, l'istesso naturale criterio possa supplire senza ulteriore spiegazione.

Ad ogni modo, se si vuole inserire questa dichiarazione, io per me non la trovo per niente sconvenevole, opinando del rimanente che quanto alla designazione delle strade reali si debba mantenere il progetto ministeriale.

FAGNANI. Domando la parola.

Prego la Camera di volermi permettere di dire alcune parole; è necessario di riflettere che il principal divario tra il progetto del Ministero e quello della Commissione consiste in due cose: la prima si è che se si fa la classificazione delle strade in reali, divisionali e provinciali, si urta di necessità in questo inconveniente, che troppe volte una divisione od una provincia sono obbligate a sostenere delle spese che, per essere proporzionate alla lunghezza o all'entità delle strade da cui vengono attraversate, non sono proporzionate alle forze della provincia o divisione stessa.

Non vi ha miglior mezzo di coordinare le spese e l'utilità delle strade colla possibilità di sostenerle, che quello di riunire insieme tutte le spese particolari di queste strade e dividere la somma totale sopra le forze di ciascun particolare. Allora soltanto le opere che lo Stato ha bisogno di fare potrà essere certo di eseguire e si otterrà allora soltanto che siano eseguite colla maggior giustizia possibile.

Pertanto nel seno della Commissione si era pensato che non venisse pronunciata nella legge alcuna parola la quale avesse riguardo a questione; questione che verrà in seguito, quando si presenterà il progetto ministeriale sulle strade.

La seconda differenza tra il progetto ministeriale e quello della Commissione consiste nella scelta delle linee di strade che si debbano eseguire per le prime. Se si parte una volta dal principio che queste strade non possono essere chiamate nè reali, nè provinciali, nè divisionali, viene di necessità di dover domandare quali saranno dunque le strade principali dalle quali s'incomincerà per sostituire il sistema di strade, colle somme che la Camera sarà disposta ad autorizzare dietro la proposizione del Ministero. Ed allora si è detto, non si nominino nè strade reali, nè altre, vediamo unicamente, si è detto, quali possono essere le linee che veramente meritano di avere la preferenza nell'eseguire la sistemazione generale delle strade della Sardegna; ed allora si è osservato che per poter chiarire le vie di questa ricerca vi erano due mezzi: uno di osservare nella storia delle strade della Sardegna che cosa si era fatto in tempi, alla memoria dei quali può esser utile di ritornare oggigiorno; in secondo luogo, anche considerata unicamente la geometria, dirò così, del sistema stradale, si è pensato che una delle linee principali che già esiste è quella che parte da Cagliari e che va passando per Oristano e Sassari a Porto Torres; ma questa qui è una linea fondamentale, la quale si è chiamata talvolta linea centrale, ma realmente non è che una linea occidentale dell'isola; vi rimane dunque tutta la parte orientale dell'isola la quale non è dotata di strade fondamentali; a fine pertanto di poter mettere questa parte dell'isola nella condizione del litorale opposto, era necessario di spingere una linea da Cagliari che andasse a Porto di Terranova; che se poi questa linea si fosse congiunta colla strada di Sassari, e si fosse fatto cioè una linea superiore trasversale tra Sassari e Terranova, si sarebbe venuto ad avere un triangolo inscritto, dirò così, nella figura

rettangolare che presenta l'isola di Sardegna. Ora questo triangolo, che veramente avrebbe provveduto di strade lo sviluppo maggiore delle coste dell'isola, non vi sarà nessuno che voglia contraddire che sia quello che costituisce la linea principale del sistema stradale della Sardegna. Questa è la base fondamentale che resse il giudizio della Commissione, e già si può vedere come il primo articolo è steso in conformità di questo principio.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io crederei che il primo articolo dovesse essere ammesso, perchè si vedrà in seguito se piacerà alla Camera di adottare le varie classificazioni introdotte nell'articolo secondo, ovvero escluderle; ma ad ogni modo parmi necessario un affidamento all'Isola che essa avrà un sistema di strade, per la ragione specialmente che attualmente se ne trova affatto priva. Dunque il primo argomento di questa legge è di assicurarle un piano di strade; epperò io amerei che fosse conservato l'articolo; ciò nullameno mi accosto all'opinione di quelli che vogliono escludere semplicemente quella dichiarazione di *mediante strade comunali*, e dire che assicurino *immediatamente* o *mediatamente una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola stessa tra loro e colle coste marine*. Acconsentirei pure che fosse anche tolta la parola *immediatamente*, escludendo nel tempo stesso la parola *principali*; e quindi direi: *la Sardegna sarà dotata di un sistema di strade che, coordinate in una rete stesa su tutta l'isola, assicurino una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola stessa tra loro e colle coste marittime*: solo desidererei che vi fosse il formale affidamento, che la Sardegna avrà un sistema di strade, perchè questo mi pare che sia lo scopo principale della legge. Assicurate questo piano di strade, ed assicuratelo in modo che non venga a determinarsi essere linee principali quelle che toccano tutti i punti, perchè, quantunque il criterio di ognuno il faccia convinto che non si vuole colle strade principali toccare ogni più piccolo villaggio, ogni frazione di esso, e però meglio dichiarare che saranno linee principali quelle soltanto che metteranno in comunicazione i punti estremi.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Ora viene l'emendamento del deputato Farina, sotto-emendamento al progetto della Commissione, il quale consisterebbe nell'aggiunta di queste parole: *immediatamente* o *mediatamente*; talchè l'articolo rimarrebbe così concepito:

« La Sardegna sarà dotata di un sistema di strade principali che, coordinate in una rete stesa su tutta l'isola, assicurino o immediatamente o mediatamente una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola stessa tra loro e colle coste marine. »

CAGNARDI. Se il signor ministro non vuol ritenere il suo emendamento, lo riprendo io.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il mio emendamento sarebbe di escludere la parola *principali*.

PRESIDENTE. Il signor ministro ha ritenuto il suo articolo, ma appunto perchè lo ha ritenuto, e che vi sono emendamenti e sotto-emendamenti, secondo la regola che questi devono essere posti ai voti prima del testo della legge, io debbo prima mettere ai voti quest'emendamento; coloro che vogliono il progetto ministeriale tale e quale uscì dalla penna del ministro, rifiuteranno l'emendamento ed il sotto-emendamento, e si riserveranno di votare per l'approvazione del progetto governativo.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. Domanderei al signor presidente che mettesse contemporaneamente ai voti la soppressione della parola *principali*.

PRESIDENTE. Non lo posso mettere contemporaneamente, perchè in tal caso cambierei l'emendamento del deputato Farina. Lo porrò ai voti come un altro emendamento.

Pongo adunque ai voti l'emendamento proposto dal signor Farina, il testo del progetto della Commissione, e aggiunge soltanto le parole *immediatamente o mediatamente*.

(Non è approvato.)

Ora il signor Santa Rosa propone che si ritenga il testo del progetto della Commissione, e si sopprima la parola *principali*. Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

Pongo ai voti quest'emendamento.

(È approvato.)

Ora pongo ai voti l'articolo che rimane così concepito :

« La Sardegna sarà dotata di un sistema di strade che, coordinate in una rete stessa su tutta l'isola, assicurino una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'isola stessa tra loro e colle coste marine. »

(È approvato.)

Succede ora l'articolo 2 del progetto ministeriale che porta la distribuzione delle strade in tre categorie, così concepito :

« Art. 2. Le strade costituenti la detta rete saranno divise in tre categorie, cioè : 1° delle strade reali ; 2° delle strade divisionali ; 3° delle strade provinciali. »

La Commissione ne propone la soppressione ; il signor Sulis presenta un emendamento. . .

SULIS. La mia proposta tende specialmente a semplificare molto le cose e rendere più celere l'esecuzione della legge medesima.

Il Ministero, come la Commissione, è ben lontano dall'accettare la divisione delle strade della Sardegna in reali, divisionali e provinciali. Le strade nell'isola muoveranno da una spiaggia marina per giungere ad un'altra opposta spiaggia, o raggiungeranno quella linea partendo da punti non tocchi colla prima.

Queste saranno le due principali operazioni del nuovo sistema stradale. Ma non sono le sole, giacchè vi dovranno essere altre due linee, delle quali una mirerà alla congiunzione dei capoluoghi delle provincie e l'altra la congiunzione di un abitato con qualcheduna delle differenti linee sovraccennate. Sono queste le vere categorie che dappertutto sono introdotte, epperò tale appunto è la divisione delle strade, che vorrei io accertare, la quale divisione d'altronde è già compresa nel senso logico delle parole dell'articolo già votato, il quale ha per iscopo la più facile e pronta comunicazione dei vari punti dell'isola fra loro.

Accettando questa proposta, viene ad evitarsi l'inconveniente che rilevai dall'esame di questa legge. Giacchè gli articoli 2, 3, 4 e 5 proposti dal Ministero serviranno a sviluppare quali siano queste quattro categorie da me accennate ; e medesimamente non s'impedisce per nulla a che, facendosi una legge generale per la classificazione delle strade dello Stato, essa venga applicata anche alle strade dell'isola. Laonde mi pare che a questo modo salvisi ed il presente, quale venne accennato dal ministro, e il futuro, in nome del quale la Commissione ha rifiutati questi articoli.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la proposta del deputato Sulis.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. La Commissione non potrebbe accettare quest'emendamento per le seguenti ragioni. Il motivo per cui la Commissione non ha aderito all'articolo secondo del progetto ministeriale, e ne propone l'annullamento, sarebbe quello appunto che non è ancora ben deciso se convenga che vi siano queste quattro categorie di

strade. In conseguenza non può la Commissione accettare che ne sia ammesso il principio. L'emendamento presenterebbe un vantaggio nell'ordine delle idee esposte dalla Commissione che non dichiarerebbe quali sarebbero queste quattro categorie, e ne tralascierebbe la definizione. Ma ciò non ostante quell'emendamento pregiudicherebbe l'idea della legge generale.

Mi giova a questo proposito osservare che il progetto della Commissione non fu meno largo, nè meno benefico alla Sardegna che quello del Ministero. E qui rispondo anche ad una osservazione fatta dall'onorevole preopinante ; e credo il progetto della Commissione molto più largo, in quantochè non pregiudica la classificazione fatta colla legge del 1850, come si fa col progetto del Ministero ; ed in quantochè la Commissione aggiunse una linea essenziale, acconsentita dal Ministero stesso, e vivamente desiderata. Proporrei pertanto che si passasse a votazione sopra l'articolo 6 proposto dal Ministero, che corrisponde all'articolo 2 proposto dalla Commissione. Tutti quelli che riconoscono con me l'interesse che vi è per lo Stato in generale, e per l'isola in particolare, di dotare sin d'ora la Sardegna di maggior quantità di linee principali, onde attuare un sistema compiuto di comunicazioni stradali, potranno in proposito di quell'articolo associarsi alla Commissione col Ministero o con quelli che proporranno aumenti di linee come mi propongo di fare. Ma gli articoli 2, 3, 4 e 5, non fanno altro che stabilire : il 2° il numero delle categorie, e gli altri tre, darne le definizioni. Io credo quindi per le ragioni già dette, e dietro lo stesso consenso del ministro, di rigettare a nome della Commissione questi quattro articoli, sostituendone un solo conforme alla dichiarazione già fatta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi pare ora che la questione non sia sugli articoli successivi, ma sibbene sull'emendamento del signor deputato Sulis.

Ciò posto, oltre le cose dette, per cui non potrei accettare quell'emendamento, devo ancora aggiungere che a mio avviso implicherebbe desso una contraddizione, perchè stabilisce 4 categorie distinte di strade, e quindi sancisce che tutto il sistema stradale sarà uniformato a quella legislazione che su tale materia s'introdurrà per tutto lo Stato. Il dire che questa legislazione a studiarla porterà 4 categoria di strade, è forzar la mano a chi sancirà quella legislazione o rendere inutile la decisione attuale.

A questo proposito ricorderò alla Camera, che quando il signor relatore della Commissione, prima di passare alla discussione degli articoli, ci ha proposto che si recedesse dalla definizione delle varie categorie, dall'assegnamento speciale delle medesime, io dissi che non aveva difficoltà di aderire, perchè la sola obbiezione da me fatta era di non volere che si uniformasse il sistema stradale della Sardegna a quello che s'intendeva d'introdurre nella sistemazione delle strade continentali. Laonde io mantengo questo principio, lasciando indecisa questa definizione delle categorie successive, e desidero, perchè lo trovo necessario, che questa divisione in categorie sia fissata indipendentemente dal sistema che si adotterà per la terraferma.

IOSTI. Dietro le osservazioni del signor relatore e del signor ministro, non volendo rendere tutt'affatto inutile questo articolo eccezionale, io dirò che le strade costituenti la detta rete saranno divise in categorie come tutte le altre del regno. Ma aggiungerei questa preliminare osservazione come primo alinea dell'articolo 2° : « Per intanto le linee principali a costruirsi a principiarsi del 1850 sono le seguenti, » ecc.

Così non si pregiudica al principio delle categorie che si

stabiliranno nella legge che verrà proposta dal Governo o dalla Commissione a quest'oggetto istituita.

VALERIO L. Io sarei disposto, per le seguenti considerazioni, a sostenere l'articolo del progetto ministeriale quale venne proposto. Coloro che lo combattono s'appoggiano alla ragione che si dovrà fare una legge generale per stabilire il sistema stradale di tutto quanto lo Stato, sistema che dovrà anche essere applicato alla Sardegna...

Voci. No! no! no!

VALERIO L. Questo è però scritto esplicitamente nella relazione della Commissione.

Coloro che a nome della libertà vogliono tutto centralizzare, che richiegono in tutto una sistematica uniformità, che vorrebbero far del paese un letto di Procuste, non si avvedono che danneggiano al principio, in di cui nome credono ed affermano di combattere.

Che cosa dovrà fare la Commissione incaricata di redigere una legge generale sul sistema stradale dello Stato? Dovrà tener conto necessariamente del sistema stradale che già attualmente esiste in terraferma, e prenderlo per base fondamentale. Ma son ben altre le condizioni della Sardegna. La Sardegna ha la maggior parte de' suoi terreni vergini ancora, le sue popolazioni sono molto diversamente distribuite; essa non ha le correnti delle acque che calano dalle nostre Alpi, e che anch'esse danno un'indicazione agli ingegneri, i quali devono stabilire un sistema stradale; di più essa è un'isola, e conseguentemente deve portare tutti i suoi prodotti verso il mare, dov'è il maggior mercato per la consumazione de' suoi prodotti.

Tutti questi motivi mi fanno credere che quest'uniformità di legge, che anche io desidero per molte altre cose, non sia applicabile in questo caso alla Sardegna, avuto riguardo, come dissi, alla sua condizione così diversa da quella della terraferma, e tenendo conto anche di quanto venne operato per lo passato, e delle condizioni economiche, territoriali e commerciali della terraferma, le quali dovranno servire di base al sistema che si adotterà per le strade del Piemonte.

Ho già detto che il progetto di legge, quale viene presentato, è opera d'un ingegnere illustre, il quale ha vissuto lungo tempo in Sardegna, e che ha cooperato moltissimo all'attuazione delle poche strade che esistono attualmente nell'isola. Inoltre, quando questo progetto venne redatto, fu interrogata una numerosa Commissione, alla quale vennero pure chiamate le persone le più intelligenti di quell'isola.

Io non conosco la Sardegna e non sono ingegnere; ma tra il progetto della Commissione, verso cui del resto professo tutta la mia riverenza, e tra il progetto del Ministero, la mia opinione non può rimanere incerta. Ponendo mente alle cognizioni speciali del ministro che ha presentata la legge, ed a quelle del redattore di essa, ingegnere Carbonazzi, il quale gode l'estimazione e la confidenza delle persone aventi nella questione maggiori cognizioni teoriche e pratiche, e maggior interesse per la buona riuscita della nobile impresa di cui si tratta, ricordando che il redattore della legge fu coadiuvato dai lumi delle persone più distinte e più pratiche della Sardegna, io voto per il progetto ministeriale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Voleva osservare che nell'assentire di non occuparmi per ora di cotesta categoria delle strade, ciò feci a condizione che non si adottasse un solo ed uniforme sistema di strade per la terraferma e per la Sardegna.

Ciò mediante rinuncia alla classificazione da me proposta, in quanto che temeva di frapporre un ostacolo all'adozione di questa legge; ma, lo ripeto, non vi rinunciai se non colla

formale riserva che la Sardegna non venisse assoggettata alla stessa sistemazione stradale che vuoi introdurre nel continente, ed invece se ne sancisse uno apposito e più specialmente appropriato alle condizioni ed ai bisogni di quell'isola. (*Bene!*)

SULIS. Io aveva presentato quest'emendamento sospettando che, sia per parte del Ministero, sia per parte della Commissione si volesse venire a qualche contesa negli articoli 2, 3, 4 e 5. Ma siccome tanto dalle dichiarazioni del Ministero che da quelle del relatore della Commissione apparisce che entrambi intendono di passare all'articolo 6, io non sono alieno dal ritirare il mio emendamento. (*Bene!*)

Dal modo con cui il mio emendamento era redatto se ne poteva trarre un'altra conseguenza, vale a dire che intendeva far la riserva che queste categorie venissero classificate dalla legge generale delle strade, ma questa parte non era la prima, non era la principale, dacchè, si dica o non si dica, per necessità dovrà venire il caso che la legge generale dello Stato si applichi anche alle strade che si stanno per fare in Sardegna.

Ma dacchè vedo cessato il pericolo d'un conflitto, per così dire, tra il Ministero e la Commissione, sul valore e la redazione degli articoli 2, 3, 4 e 5, io ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Egli rinuncia dunque al suo emendamento?

SULIS. Sì, perchè la cosa è già chiara, e questo deve venire per necessità.

PRESIDENTE. Se il Ministero rinuncia a tutti quattro gli articoli, allora...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il Ministero vi rinuncia nel senso che ho detto.

PRESIDENTE. Bisogna però che la Camera si spieghi.

VALERIO L. Domando facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Ora la parola è al deputato Spano.

SPANO G. B. Ho preso la parola per sostenere assolutamente il progetto del Ministero.

A questo progetto io mi attenni nel seno della Commissione, e qui pure voglio sostenerlo. In che consiste qui la difficoltà? La difficoltà è in ciò che si sta cioè elaborando da una Commissione un'organizzazione generale del sistema stradale dello Stato; ma qui lo stesso ministro ci ha detto, e noi possiamo di ciò facilmente convincerci, che il sistema generale che verrà adottato per la terraferma non potrà mai adottarsi per la Sardegna, attesa la sua posizione geografica, e attesa la differenza che passa tra il continente ed un'isola.

Or dunque, posto che il Ministero ci somministra gli elementi di una legge compiuta, perchè vi rinunceremo noi?

Discutiamo partitamente i diversi articoli; se vi saranno emendamenti da proporre, se vi saranno correzioni da fare al progetto ministeriale si faranno, ma non rinunciamo a definizioni che possono essere esatte, precise, che possono costituire una legislazione compiuta del sistema stradale in Sardegna.

Quindi insisto perchè gli articoli 2, 3 e 4 del Ministero sieno posti in discussione, e quindi, se la Camera lo crederà, sieno approvati, o con qualche modificazione, o come si trovano redatti, ma mi oppongo formalmente alla loro soppressione.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. La Commissione ed almeno la maggioranza della medesima persiste nel sostenere il suo principio.

Le osservazioni che furono fatte da quelli che sostengono la necessità di ammettere questi articoli del progetto ministeriale consistono in che loro non sembra giusto di appli-

care alla Sardegna, che si trova in condizioni così diverse della terraferma, le stesse leggi generali del continente.

A queste osservazioni parmi abbia già risposto in parte il signor ministro dei lavori pubblici; mi farò solo ad aggiungere alcune riflessioni.

Nel continente si classificano fra le reali quelle strade che dal centro vanno all'estero, e quelle che sono riconosciute giovare agli interessi generali.

In Sardegna si è forse proceduto dietro tali principii. No, signori, in Sardegna si riconosce la necessità di fare un'eccezione al principio di classificazione adottato nel continente; la Commissione ha proposto ed ha consentito il Ministero che si dovesse fare una Commissione speciale in Sardegna per determinare i caratteri delle varie categorie delle strade.

Cadono quindi tutti i ragionamenti fatti in senso contrario.

All'osservazione poi addotta che un illustre ingegnere fu l'autore del progetto ministeriale, e che sentì questi prima le osservazioni di una Commissione di sardi, questo è perfettamente ignorato dalla Commissione. Sono però il primo a consentire coll'onorevole deputato Valerio che il cavaliere Carbonazzi, ispettore del genio civile, è benemerito della Sardegna per lo zelo e per l'intelligenza con cui diresse i lavori stradali; ma qui non entrano le conoscenze speciali di un ingegnere.

Questi quattro articoli non concernono altro che la parte legislativa per la quale è meno adatto un ingegnere, che non un legale, o un amministratore. Questi quattro articoli stabiliscono la competenza delle spese, cioè se le spese di queste strade debbano essere a spese dello Stato, o della divisione, o delle provincie, o delle comuni, e poi definiscono quali debbano essere queste strade per rapporto sempre alle spese, se cioè debbano essere piuttosto poste in una che in un'altra categoria. Questo non è studio esclusivo d'ingegnere. L'ingegnere determina le linee per lo schema stradale, non già se le spese debbano essere a carico dello Stato o delle provincie. La Commissione rispettò talmente le linee tracciate dagli ingegneri, che non fece altro se non di dichiarare a carico dello Stato una linea dichiarata per metà divisionaria e per metà provinciale. Essa solo ripartì diversamente le spese. Ecco dove sta la differenza tra l'ingegnere e la Commissione. L'ingegnere avrà cognizioni pratiche e relative all'arte tecnica, ma in fatto di cognizioni economiche e legislative la Commissione si crede poterne sapere almeno quanto un ingegnere.

Premesse queste osservazioni, io credo che l'annullamento di questi articoli non pregiudica nè punto nè poco il sistema stradale della Sardegna: non fa altro che rimediare la questione, accennata immatura dallo stesso ministro, a maggiori studi che il Ministero si riserva di far fare da apposita Commissione dopo aver sentiti i Consigli divisionali. Per conseguenza nemmeno in questo la Commissione si discostò dal progetto ministeriale, se non che disse: quando determinerete le linee, allora ne determinerete la definizione. La Commissione credette cosa poco conveniente e logica l'ammettere la definizione di linee stradali, quando non si sapeva ancora se queste linee sarebbero mantenute, o se dovevano appartenere piuttosto ad una categoria che ad un'altra.

Prima poi di passare alla votazione dell'articolo 6, che corrisponde all'articolo 2 del progetto della Commissione, mi farò a parlare sull'emendamento Iosti ed a proporre un altro analogo alla dichiarazione fatta rispetto alla Commissione speciale. (*Ai voti! ai voti!*)

PRESIDENTE. Faccio osservare che non siamo più in numero. Prima poi che la Camera si sciolga debbo dirle che vari deputati della Savoia hanno presentato un progetto di legge, che sarà distribuito negli uffici.

SULLI. Vorrei far gradire alla Camera il mio desiderio di continuare domani la discussione della legge che abbiamo cominciato. So che fu detto doversi domani riferire le petizioni; ma osservo che tal ordine del giorno fu provocato da una petizione che il deputato Michelini provò esser urgentissima, la quale non intendo io d'impedire. Però dopo la relazione di essa desidero che si proseguia nell'esame della legge. Quindi pregherei il signor Farina, autore dell'ordine del giorno di domani, di voler modificare la sua mozione di ieri in questo modo, che dopo la petizione anzidetta si continuasse la discussione di questa legge.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero non può prendere alcuna deliberazione.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Relazione di petizioni.