

TORNATA DEL 2 APRILE 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Convalidazione delle elezioni dei collegi di Valenza e del 6° di Genova — Proposizione dei deputati Avigdor e Valerio L. di omettere la discussione del bilancio 1849 e passare a quella del 1850 — Osservazioni dei deputati Di Revel, Riccardi e Sappa — Approvazione della proposta — Seguito della discussione degli articoli del progetto di legge pel sistema stradale di Sardegna — Ragioni del ministro dei lavori pubblici e del relatore Santa Rosa Teodoro — Osservazioni del deputato Chiò, e risposte del ministro — Approvazione dell'articolo 2 — Proposizione del deputato Spano per l'articolo 3 — Emendamento del relatore Santa Rosa — Osservazioni dei deputati Valerio L., Pietri, Spano G. B., Lions, Fagnani e Cossato — Emendamento del deputato Menabrea — Approvazione dell'articolo 3 del deputato Santa Rosa, relatore — Aggiunta del deputato Bartolommei — Rinvio dei diversi emendamenti alla Commissione.*

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

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

FRANCHI, questore, espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate:

2496. Saltacorti Pietro e Mangiagalli Angelo, di Voghera, muovono lagnanze contro la nomina di due sudditi austriaci ad impiegati presso il consolato sardo in Milano, e chiedono che siano rimossi.

2497. Bertone Danieli e due altri militari giubilati del Governo napoleonico eccitano la Camera ad occuparsi senza indugio del progetto di legge presentato dal ministro di guerra, relativo alle pensioni di ritiro accordate ai militari del Governo francese.

2498. Polleri Felice propone che, a compimento della legge di riforma delle tasse postali, si adottino alcuni provvedimenti risguardanti il personale dell'amministrazione.

2499. Orselli, di Torino, allegando di essersi già inutilmente indirizzato al comando della piazza, al comando del reggimento ed al ministro di guerra per ottenere di essere soddisfatto di un credito che ha verso di un ufficiale del reggimento Guardie, che nomina, ricorre ora alla Camera perchè voglia compiacersi di provvedere.

2500. Otto notai residenti fuori del capoluogo della provincia di Voghera chiedono che sia derogato all'articolo terzo delle regie patenti sul notariato del 25 luglio 1822, epperò venga loro accordata la stessa facoltà di esercizio ch'è concessa ai notai stabiliti nel capoluogo, di rogare cioè atti notarili in qualunque luogo della provincia, e in pari tempo sia loro eziandio accordata la franchigia postale per la corrispondenza cogli uffizi d'insinuazione e di conservazione delle ipoteche da cui dipendono.

2501. Biffignandi Augusto, notaio di Vigevano, propone alla Camera di adottare una legge, la quale dichiari libero a chiunque abbia preso gli opportuni esami e soddisfatto ad altre relative condizioni di esercire il notariato.

2502. Becaroli P. ed altri tre individui chiedono s'inviti il Governo a premiare il questore di Torino che con tanto zelo faceva eseguire la legge e provvedeva al buon ordine il di 1° aprile nella piazza di San Giovanni.

2503. Ventiquattro cittadini della provincia di Saluzzo si

lagnano dei danni cagionati ai fittaiuoli, all'agricoltura, al commercio ed alla salute pubblica dalla libera introduzione dei cereali, e chiedono analoghi provvedimenti.

2504. Casalis Biagio Andrea, da Savigliano, capitano in ritiro, naturalizzato francese, prega la Camera a voler appoggiare presso il Governo la sua domanda di riabilitazione alla naturalità piemontese, ottenendogli ad un tempo dal Governo francese la conservazione della sua pensione di ritiro.

2505. Corte F., proprietario, di Torino, fa voti perchè si provveda alla sicurezza individuale, che dice compromessa in vari modi, per le ragioni da lui allegate.

ATTI DIVERSI.

(Il deputato Carta presta giuramento.)

PRESIDENTE. L'onorevole deputato Giuseppe Siotto-Pintor fa omaggio alla Camera d'una sua operetta che ha rapporto al sistema stradale proposto per l'isola di Sardegna.

La Camera non essendo in numero, si procede all'appello nominale.

(Da questo risultano assenti i seguenti deputati):

Baino — Barbavara — Benso Giacomo — Berghini — Bertolini — Bes — Bianchetti — Bianchi Alessandro — Blonay — Bolmida — Botta — Bottone — Brignone — Brofferio — Bronzini-Zapelloni — Buraggi — Cabella — Cagnone — Cavalli — Cavour — Chapperon — Cornero — Correnti — D'Azeglio — Decastro — Demartinel — Di San Martino — Di Santa Rosa Pietro — Durando — Galli — Galvagno — Garibaldi G. B. — Gastinelli — Ghigliani — Gianoglio — Incisa — Iosti — Jacquemoud Giuseppe — La Marmora — Malan — Mantelli — Mellana — Mezzena — Novelli — Pescatore — Pettiti — Quaglia — Radice — Rattazzi — Ravina — Regis — Riccardi — Rulfi — Sanguinetti — Sauli Francesco — Scappini — Simonetta — Sineo — Tamburelli — Tecchio — Torelli.

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

(La Camera approva.)

Il deputato Ricci V. domanda un congedo di 15 giorni.

(La Camera accorda.)

Il deputato generale Solaroli scrive da Berna abbisognargli di molto tempo per compiere la missione avuta dal Governo. Chiede pertanto un congedo indefinito.

Voci. Si accordino due mesi.

Altre voci. Un mese solo.

PRESIDENTE. Pare che la Camera sia d'accordo nel voler limitare il congedo domandato dal deputato Solaroli. Alcuni propongono sia limitato a due mesi, altri ad un solo.

Metto ai voti la prima proposta, come quella che è più larga.

• (La Camera approva.)

Il deputato Antonini ha presentato un progetto di legge che sarà fatto passare negli uffici.

GERBINO. Diversi cittadini della provincia di Saluzzo colla petizione 2503 lamentando i gravi danni che essi allegano derivare ai proprietari, al commercio ed all'agricoltura dalla libera introduzione delle derrate, soggiungono di più che l'introduzione delle farine provenienti per lo più da granaglie fuori commercio espongono la pubblica salute a gravi pericoli, e chiedono perciò al riguardo pronti e convenienti provvedimenti.

Qualora sussistano i denunciati inconvenienti, come pur troppo lo scarso lavoro dei giornalieri e degli artisti sembra giustificato, pare che, ad esempio di altre nazioni che vivono sotto il regime costituzionale, sia urgente di provvedere; io pregherei perciò la Camera di dichiarare d'urgenza la presente petizione.

CADORNA. Per quanto dipende da me io mi oppongo alla dichiarazione d'urgenza di questa petizione, la quale tenderebbe ad introdurre, o quanto meno a domandare pel nostro paese il sistema proibitivo, che è condannato presso tutte le nazioni civili.

GERBINO. Faccio osservare che fra i motivi che si adducono in questa petizione vi è anche quello della pubblica salute. Essendosi verificato essere queste farine generalmente prodotte da granaglie che hanno sofferto, e che in conseguenza se ne permette l'introduzione libera senza alcuna visita la pubblica salute può essere grandemente pregiudicata, si scorge chiaramente che un provvedimento in proposito è necessario. Quindi anche per questo solo motivo insisto perchè questa petizione venga dichiarata d'urgenza.

CADORNA. A questo riguardo io non avrei difficoltà a lasciar dichiarare l'urgenza di questa petizione, perchè in tal caso avrebbe per iscopo di richiamare l'amministrazione del Governo all'esecuzione delle leggi che esistono sulla pubblica igiene.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, si intenderà dichiarata d'urgenza la petizione accennata dal deputato Gerbino.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

VALERIO E. Colla petizione 2500 parecchi notai della provincia di Voghera chiedono alcune modificazioni alla legge sul notariato, che paiono urgenti. I notai che abitano nei villaggi chiedono di poter esercire il notariato nei capoluoghi, poichè i notai abitanti i capoluoghi possono esercire il notariato nei paesi da essi abitati; e questa pare a me sia uguaglianza dinanzi alla legge, sia giustizia, e giustizia voluta dallo Statuto. Colla petizione 2501 il notaio Biffignandi di Vigevano chiede disposizioni più larghe nell'ammissione all'esercizio del notariato. Quanto il notariato influisca, quando sia regolato da buone leggi, sulla vita privata dei cittadini, nessuno vi ha che noi riconosca. Chiedo quindi che queste petizioni sieno decretate d'urgenza.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

RELAZIONE DI ELEZIONI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta verificaazione di poteri.

Invito alla ringhiera i relatori che hanno rapporti in pronto.

VALERIO G., relatore del *V ufficio*, riferisce e propone all'approvazione della Camera l'elezione del signor cavaliere Maurizio Farina a deputato del collegio elettorale di Valenza.

(La Camera approva.)

BERRUTI, relatore del *II ufficio*, riferisce e propone all'approvazione della Camera l'elezione del signor marchese Nicolò Gavotti a deputato del 6° collegio di Genova.

(La Camera approva.)

MOZIONE PER LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL 1850.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca relazioni di Commissioni, se ve ne hanno in pronto.

Prendo quest'occasione per sollecitare i lavori della Commissione del bilancio. Poichè abbiamo già alcune relazioni in pronto, sarebbe conveniente di poter al più presto intraprenderne le discussioni.

DI REVEL. La Commissione del bilancio è scompartita, come è noto alla Camera, in quattro sezioni. A ciascuna sezione fu attribuito un numero di bilanci proporzionato ai membri di cui si componeva. Esse si occuparono dell'esame del bilancio del 1849. Per alcuni de' membri di essa l'esame di questo bilancio era cosa affatto nuova; quindi pensarono di occuparsene più profondamente, non già perchè a tale bilancio potessero occorrere modificazioni, essendo per la maggior parte consunte le somme che furono stanziare in esso, ma solo per essere in grado di poter somministrare ogni schiarimento a quelle interpellanze che fossero fatte da alcuni membri della Camera. Di più si osservò che questo lavoro che si sarebbe fatto più profondo sull'esame del bilancio del 1849 avrebbe giovato moltissimo all'esame del bilancio del 1850, il quale avrebbe poscia potuto progredire con maggiore alacrità.

Tre relazioni furono già esaminate dalla Commissione; due si riferiscono all'esame de' conti del 1847, e le altre relazioni sono ormai in pronto. La Commissione si raduna ogni qual volta il lavoro è preparato.

Io sono persuaso che tutti i membri della Commissione si adopereranno colla maggior efficacia e sollecitudine possibile per poter portare al più presto in istato di discussione l'esame del bilancio.

Dirò di più che la Commissione del bilancio ideò di fare le relazioni ripartitamente su ogni bilancio di ciascun dicastero e di ciascuna azienda, onde, formandone tante leggi speciali, poterle tramandare, a misura che sarebbero votate dalla Camera, all'azienda rispettiva, e così arrivare più presto all'approvazione del bilancio. Intanto sin da ieri l'altro si posero in distribuzione i bilanci del 1850, e sono persuaso che il lavoro progredirà colla massima celerità possibile.

PRESIDENTE. Per rendere più agevole alla Commissione del bilancio la prosecuzione de' suoi lavori, io proporrei alla Camera di dispensare i membri componenti la Commissione suddetta dall'intervenire alle sedute pubbliche, fuorchè in caso di bisogno per compiere il numero legale, e che essi si riuniscano in quelle ore istesse in cui è adunata la Camera,

onde poter intervenire alle pubbliche sedute, qualora la Camera mancasse nel numero.

DI REVEL. La Camera, accogliendo la proposta dell'onorevole nostro presidente, farebbe un favore ai membri della Commissione del bilancio. Del resto tal cosa è in uso presso altri Governi costituzionali, ove i membri della Commissione del bilancio sono dispensati dall'intervenire alle sedute pubbliche della Camera.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, si intenderà che i membri della Commissione del bilancio...

AVIGDOR. Je prends la liberté d'observer à la Chambre qu'au lieu de commencer par discuter les bilans de 1847 et 1849 il me semble que pour le moment il vaudrait mieux laisser de côté la vérification de ces deux budgets et passer immédiatement à celui de 1850. Dans tous les autres Parlements on commence la Session par discuter le bilan de l'année courante. C'est ainsi qu'on le pratique, par exemple, en France, en Belgique, en Angleterre et dans la plupart des pays constitutionnels. Nous devrions même, déjà dans cette Session, pouvoir passer à la vérification du budget de 1851. Maintenant si on vient à examiner le budget de 1847 et 1849, il nous sera impossible d'arriver à l'examen de celui de 1850 et encore moins à celui de 1851, attendu que l'examen du budget n'est pas une chose très-facile; c'est un tas, un amas de broussailles dans lequel les hommes les plus éclairés ne voient pas grande chose. Il faut des études longues, minutieuses, réfléchies pour arriver à se rendre raison de chacune des parties qui le composent. Très-souvent même il y a des sommes qui manquent complètement, et dont il n'y a aucune possibilité de retrouver les traces. Je répète donc qu'il vaudrait mieux discuter immédiatement le budget de 1850 à l'exemple de ce que proposa en 1845 le baron Louis à la Chambre des députés en France.

VALERIO L. Io appoggio la proposizione dell'onorevole deputato Avigdor, e spingo anche la cosa più in là, facendo la proposizione che già da qualche giorno avevo in mente di fare (che ho ritardata soltanto stante la prolungata assenza dalle nostre sedute del signor ministro delle finanze) riguardante la formale domanda della presentazione del bilancio del 1851, affinché possa essere al più presto esaminato ed approvato in tempo utile. Egli è evidente non esservi speranza che, procedendo noi di questo passo, il bilancio del 1850 possa essere discusso ed applicato, ed è necessità, urgente necessità che noi entriamo una volta in una linea d'azione seria a questo rapporto. Abbandeniamo il passato, poichè sovr'esso non possiamo esercitare azione utile, e provvediamo a fare qualche cosa di vero, di reale, di serio per l'avvenire. Se il signor ministro delle finanze vorrà presentarci presto, siccome è suo dovere, il bilancio del 1851, lavorandovi attorno con molta assiduità ed attività, forse potremo esaminarlo in tempo abbastanza utile affinché questo bilancio del 1851 venga ad essere fruttuosamente applicato, così potremo dire di essere entrati finalmente davvero nella via costituzionale. Ma se noi esaminiamo prima il bilancio del 1849, oramai consunto, e poscia quello del 1850, è impossibile che noi possiamo giungere ed esaminare il bilancio del 1851 in tempo utile onde poterlo immediatamente applicare. Dico in tempo utile, e con ciò intendo che le diminuzioni, le economie che verranno ordinate nell'esame di questo bilancio possano essere applicate a tempo con giustizia ed ottengano il loro effetto.

Io appoggio dunque la proposta del deputato Avigdor, ed inoltre in assenza del ministro delle finanze faccio formale istanza al Ministero affinché voglia al più presto presentarci

il bilancio 1851, e chieggo che su questo venga più specialmente fissato l'esame della Camera. (*Segni d'approvazione*)

DI REVEL. Quanto al bilancio del 1849, gli studi essendo già inoltrati sino a questo punto, io credo che l'esame del medesimo per parte della Camera non possa condurci tanto per le lunghe.

Il deputato Avigdor ha parlato del bilancio del 1847, ma non si tratta di un bilancio, ma si solo del resoconto di quell'anno e la Camera non avendo ancora deciso se esaminerà o non esaminerà questo conto, non è per ora il caso di occuparci di questo.

Riguardo al bilancio del 1849, gli studi fatti dalla Commissione sono già abbastanza inoltrati perchè si possa, come dissi, farne in breve tempo l'esame, e questi studi fatti sul bilancio del 1849, possono servire in gran parte per l'esame del bilancio del 1850. Se poi si volesse lasciar da parte l'esame di questi due bilanci e dar mano al bilancio del 1851, la Camera ben vede che ciò non sarebbe possibile, perchè questo bilancio non è ancora stato presentato. Quando poi questo bilancio fosse presentato, io non so se la Camera potrebbe votarlo senza farlo previamente stampare.

Quindi, poichè già trovasi assai inoltrato il lavoro relativo al bilancio del 1849, io credo che si debba proseguire l'esame di questo bilancio.

E poichè il signor Avigdor disse che questo bilancio è un ammasso di *broussailles*, io credo difficile che ce ne possiamo fare una giusta idea se non si va a cercare l'ordine e la causa delle spese che sono portate in bilancio.

Relativamente poi al bilancio del 1851, io farei pure istanza presso il signor ministro perchè ci venga presentato al più presto, ma finchè non abbiamo sott'occhi un tal bilancio noi possiamo intanto occuparci di quelli che ci sono stati comunicati, e più specialmente di quello del 1850, perchè vi è ancora margine a poter su di esso fare quelle riduzioni che la Camera stimerà opportune. Quindi io non crederei, poichè i lavori sono portati a questo punto, che si debba intervertire l'ordine della discussione dei bilanci.

FRANCHI. Aggiungerò una sola parola alle cose che furono dette dagli onorevoli deputati Avigdor e Revel.

La questione principale si è che mancherà il tempo, per quanto sollecitamente si voglia procedere nella discussione del bilancio del 1849; se si intavola questa discussione è impossibile che non sia protratta a un certo numero di sedute: quindi non resterà più tempo per la discussione del bilancio del 1850, imperocchè verrebbe l'epoca nella quale noi dobbiamo pur troppo prevedere che la Camera non sarà più in numero stante la prossimità della stagione estiva in cui molti deputati, anche non volendolo, difficilmente potranno rimanere nella capitale. E quindi se il tempo si sarà speso nella discussione del bilancio del 1849, che sarà una discussione inutile, perchè solo potrà dare qualche notizia sul bilancio del 1850, la quale notizia potremo procurarci discutendo lo stesso bilancio del 1850, noi giungeremo alla fine dell'anno che non avremo potuto nè discutere, nè votare il bilancio del 1851; e nel corrente del 1851 noi ci troveremo ad un dispresso all'istesso punto in cui siamo ora. Quindi io appoggierei la proposta del deputato Avigdor, la quale vuole che si tralasci la discussione del bilancio 1849 per passare direttamente a quella del bilancio del 1850 e quindi a quella del 1851. Certamente, per quanto vogliano essere caldi gli inviti che facciamo e faremo al Ministero per presentarlo, non potrà questo aversi che verso l'autunno, ed allora vi avrà tempo, se non a discuterlo affatto, quanto meno a trattarne prima che cominci il 1851.

Per conseguenza io proporrei alla Camera che deliberasse di cominciare tosto la discussione del bilancio del 1850.

AVIGDOR. Je ferai observer à l'honorable M. De Revel que la proposition que j'ai faite est consacrée par plus d'un précédent. En France nous l'avons vu faire deux à trois fois sous l'empire, et entre autres en 1815 par le baron Louis, ainsi que je l'ai dit, il y a un moment. M. le député De Revel a dit que l'examen du bilan de 1847 se réduirait à un simple compte-rendu, et que chacun pourrait très-facilement le vérifier. Quant à moi, je soutiens que ce n'est pas aussi facile qu'on le croit et qu'on le dit, surtout que les personnes peu pratiques avec les chiffres se trouveront fort embarrassées d'y comprendre quelque chose. En outre, la vérification d'un budget ne devrait pas seulement être faite par les députés, elle devrait pouvoir l'être encore par tous les contribuables. Elle devrait être si simple, si claire que tous ceux qui contribuent aux charges de l'État pussent se rendre compte des dépenses.

Quant à la comparaison que j'ai faite d'un bilan à un amas de broussailles, et que l'honorable M. De Revel a paru vouloir contester, je la soutiens encore et à cet égard je me fonde sur le témoignage de plusieurs personnes fort habiles dans cette spécialité, et qui comme moi se trouvent arrêtées sans pouvoir comprendre où ont passé certaines sommes, et comment elles ont été employées, et il me semble partout où il y a confusion, on peut se servir du mot que je maintiens.

Je répète donc qu'on ne peut s'y reconnaître qu'avec beaucoup de difficulté.

Quant à l'invitation à faire au Ministère, dont on vient de nous parler, j'ai l'honneur de répondre que le Ministère ne peut que nous faire des promesses et rien de plus. Nous savons déjà par expérience à quoi nous en tenir sur ces promesses décevantes; c'est toujours pour gagner du temps et en faire perdre à la Chambre. Si le Ministère ne sait pas faire son devoir, j'en suis fâché, mais la Chambre doit faire le sien. Si nous ne prenons pas une détermination, nous ne vérifierons ni un bilan ni l'autre, et nous marcherons toujours dans les ténèbres. A ce sujet je ferai observer que j'ai sollicité moi-même le ministre des finances pour obtenir les certificats de rente de l'emprunt forcé: il y a 18 mois que diverses provinces attendent ces certificats de rente; hé bien! ces certificats n'ont pas encore été remis. On a beau solliciter le Ministère, il promet toujours, et jamais on ne peut rien obtenir de lui. Personne n'est dupe de ce retard, on sait pourquoi il a lieu; et dans cette circonstance les intérêts nationaux sont sacrifiés à d'autres. Si le ministre le voulait bien, deux surnuméraires pourraient activer ce travail, et satisfaire les provinces qui se plaignent amèrement de ce retard.

Je maintiens donc ce que j'ai dit et ce que l'honorable M. Franchi a bien voulu appuyer. Je demande que nous passions avant tout à l'examen du bilan de 1850, et que nous laissions pour une époque postérieure la vérification des comptes de 1847 et du budget de 1849.

VALERIO L. Aggiungerò poche parole a quanto hanno detto gli onorevoli signori Avigdor e Franchi.

Se i signori membri della Commissione vogliono fare degli studi sul bilancio del 1849 sono ben padroni, ma io chieggo che gli studi attivi, quelli sui quali sarà chiamata la Camera a deliberare, si facciano almeno sul bilancio del 1850. Ora che vennero già stampate alcune parti di questo bilancio, io credo che questi studi, i quali dalla qualità di studi possono passare a proposizioni deliberative, si possano fare a dirittura sul bilancio del 1850.

Insisto poi specialmente affinché la presentazione del bi-

lancio del 1851 sia fatta al più presto possibile, perchè io lo dico schiettamente: nello stato attuale delle cose io non ho speranza che la discussione del bilancio del 1850 possa condurci a niente di reale.

Laonde io chieggo che venga presentato il più presto possibile il bilancio del 1851, perchè questo almeno ho un bagliore di speranza che possa essere esaminato in tempo utile, e possa venir applicato, ond'è che io propongo il seguente ordine del giorno:

« La Camera, invitando la Commissione del bilancio ad occuparsi senz'altro del bilancio del 1850, ed invitando il Ministero a presentare il più presto possibile il bilancio del 1851, passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. Faccio osservare alla Camera che circa il bilancio del 1849 vi sono già parecchie relazioni in pronto, ed altre che sono prossime ad esserlo; ma circa quello del 1850 non vi è ancora assolutamente nessun lavoro preparato. Forse per lo scopo indicato dai signori deputati Valerio e Avigdor potrebbero anche servire gli studi sul bilancio del 1849, e le osservazioni che si farebbero su questo potrebbero poi servire di norma al Ministero nella proposizione del bilancio del 1851, cosicchè si potrebbe forse tralasciare il bilancio del 1850; e dal bilancio del 1849 e dalle discussioni sul medesimo potrebbe il Ministero trarre elemento per la presentazione di quello del 1851.

DESPINE. En considérant la situation actuelle des travaux faits relativement aux différents budgets, je crois devoir appuyer l'opinion de l'honorable M. De Revel. A ce sujet, je ferai d'abord observer, quant au compte de 1847, que le rapport a déjà été présenté au Parlement, et qu'il n'y a plus qu'à en discuter et approuver la loi.

Le compte administratif de la Sardaigne pour l'année 1847 a également été présenté; la Chambre pourrait conséquemment s'occuper immédiatement aussi de ce budget.

Quant au bilan de 1848, les comptes n'ont pas encore été présentés, et c'est dans ce sens que, selon moi, il faudrait surtout inviter le Ministère à hâter son travail.

J'en viens au budget de 1849, qui est celui qui a été plus spécialement étudié par la Commission du bilan. Comme l'a très-bien dit l'honorable M. De Revel, la Commission a jugé à propos de diviser tous ces bilans en proposant une loi spéciale pour chacun. Chacune de ces lois se compose d'un ou deux articles, et il dépendra de la Chambre de les voter sans discussion, si elle le juge convenable.

Quant au budget de 1850 l'honorable M. De Revel nous a dit qu'une partie en était déjà distribuée; elle pourra déjà conséquemment être soumise à l'étude de la Commission et des membres de la Chambre; l'autre partie n'est pas encore imprimée; il nous est par conséquent impossible de passer immédiatement à sa discussion. Je suis donc d'avis qu'on passe d'abord à la vérification du bilan de 1849, puis ensuite à celle du bilan de 1850. Il peut bien se faire que le nombre des députés diminue au bout d'un ou deux mois; néanmoins j'ai lieu de croire que la Chambre ne s'ajournera pas avant d'avoir voté les deux budgets 1849 et 1850.

Pour celui de 1851 il faut inviter le Ministère à le préparer; et si le Ministère venait à faire ce qui se pratique chez les autres Gouvernements représentatifs, c'est-à-dire, s'il le faisait imprimer et distribuer lui-même au lieu d'obliger la Chambre à cette opération, ce budget pourrait être distribué lors de la nouvelle convocation qui aurait lieu en octobre ou novembre. La Chambre, se trouvant ainsi immédiatement saisie des rapports imprimés du budget de 1851, pourrait le voter encore avant le premier janvier 1851. On parviendrait

de cette manière au même résultat que veulent atteindre les orateurs préopinants, et cela sans rien changer au système actuellement établi.

PRESIDENTE. Vi sono due proposte: una del deputato Avigdor che sarebbe di lasciare il bilancio del 1849, e di entrare tosto in discussione del bilancio del 1850; l'altra del deputato Valerio il quale intenderebbe di invitare il Ministero a presentare il bilancio del 1851.

VALERIO L. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha la parola.

VALERIO L. La mia proposta non esclude punto quella dell'onorevole signor Avigdor, anzi io credo che vadano d'accordo e si compiano a vicenda. Ciò detto io risponderò alcune parole all'onorevole signor Despine. L'onorevole deputato dietro i suoi calcoli, i quali, sia detto fra parentesi, mi paiono un poco calcoli di ottimista, dice che egli vede la probabilità di discutere il bilancio del 1849, il bilancio del 1850 e quello del 1851. Io per me questo non lo credo possibile, e porto convincimento che se noi entriamo nella pubblica discussione del bilancio del 1849 noi rendiamo problematica la discussione di quello del 1850, e impossibile la discussione in tempo utile del bilancio del 1851. Le relazioni che i membri della Commissione hanno in pronto sopra il bilancio del 1849 io penso che possa tornare utile che siano distribuite.

Ma io chieggo che gli studi i quali attualmente fa la Commissione del bilancio si rivolgano sopra il bilancio del 1850. Alcune parti di quest'ultimo sono già distribuite, ed io penso che i membri della Commissione potranno stendere sopra di esse le loro relazioni tanto più facilmente, inquantochè hanno già studiate le parti stesse sopra il bilancio del 1849. D'altronde io non credo essere necessario che tutte le parti del bilancio del 1850 siano stampate perchè la Commissione possa sopra ciascuna di esse applicare i suoi studi e stendere le relazioni. Egli è vero che vi è un nesso tra le varie parti di un bilancio col suo insieme, ma è pur non meno vero che la maggior parte delle necessarie economie e delle utili modificazioni che sono da farsi possono statuirsi in ciascuna delle grandi sue divisioni, indipendentemente dall'insieme, dal nesso di un intero bilancio. Io rinnovo quindi la mia proposta, che è pur quella del deputato Avigdor, che si cessi cioè dall'esame del bilancio del 1849; che la Commissione applichi gli studi già fatti sul bilancio del 1849 a quello del 1850, che sopra di quest'ultimo sia portata, se pur saremo in tempo, la discussione della Camera, e che intanto venga invitato il Ministero a presentare quanto più presto sia possibile il bilancio del 1851, affinchè le economie gravi ed importanti, le quali saranno frutto delle nostre discussioni, possano essere efficacemente applicate; affinchè in fine, come ho già detto altra volta, lo Statuto sia una verità e non un'illusione, e lo Statuto sarà sempre un'illusione sintantochè la Camera non avrà votato un intero bilancio.

DI REVEL. Io desidero rispondere alcune parole a quanto ha detto il signor Avigdor su quello che successe in Francia nel 1815. Allora si trattava di bilancio non preparato, nè presentato; qui invece si tratta di un bilancio che fu presentato in tempo utile, cioè fin dal mese di novembre 1848. Si tratta adunque di un bilancio che fu presentato prima che si principiasse l'esercizio 1849, quantunque in seguito agli eventi non fosse più possibile di occuparsene. Anche il bilancio del 1850 fu presentato prima del 1850: che anzi il bilancio del 1849 venne riprodotto per la terza volta nel mese di agosto del 1849 e ne fu allora ordinata la stampa, ma prima che la stampa fosse compiuta, la Camera fu sciolta, e non poté la Commissione presentare alcun lavoro in proposito. È vero che

la Commissione d'allora mentre faceva stampare il bilancio del 1849 aveva creduto poter prescindere dalla stampa di quello del 1850, e che anzi a questo proposito aveva ordinato che si facessero quattro o cinque copie, se non isbaglio, di ciascun bilancio del 1850, onde se ne servissero per gli studi i membri della Commissione; ma quando, dopo sciolta la Camera dello scorso anno, venne l'attuale Legislatura, queste copie del bilancio più non si trovarono perchè parecchi dei membri di quella Commissione le avevano portate a casa. Quindi la Commissione che fu poi nominata dalla presente Camera non fu più in grado di occuparsi del bilancio del 1850, perchè non vi era un numero di copie sufficiente, l'originale avendo dovuto essere consegnato allo stampatore. Pertanto io persisto a credere che sia più conveniente di procedere all'esame del bilancio del 1849 sulle relazioni che stanno per essere compiute dalla Commissione.

Gli studi stessi fatti su questo possono giovare ai membri di essa Commissione per occuparsi di quello del 1850, nel quale potrà poi venire il caso di addentrarsi più profondamente, e di portarvi quelle variazioni e riduzioni che saranno del caso. Questo non implica per nulla per l'ordine del giorno proposto dal deputato Valerio perchè sia anche prontamente comunicato il bilancio del 1851. Ma intanto per me credo, che poichè alla Camera sono presentati in tempo utile, sia il bilancio del 1849, sia quello del 1850, si debba andare ordinatamente nell'esame tanto dell'uno che dell'altro.

SAPPA. Io credo che per giungere allo scopo che la Camera si è prefisso, quello cioè di esaminare quanto più esattamente sia possibile il bilancio, e di esaminarlo a fondo, sia molto più conveniente seguire il sistema di già adottato e sul quale già si sono fatti gli studi anzichè intralciare ed interrompere in questo momento questi studi.

Se trascurassimo i lavori sul bilancio del 1849 per occuparci di quello del 1850, ne verrebbe un ritardo al bilancio del 1849, il quale d'altronde non può far oggetto di grandi discussioni perchè la Camera colle leggi che ha già votate, lo avrebbe di già in gran parte approvato, ed avrebbe autorizzato le spese che sono nel medesimo bilancio portate. Dimodochè io non vedo che possa l'esame del bilancio del 1849 per nulla pregiudicare all'esame dei successivi bilanci, che anzi gioverà assai ai membri della Commissione.

Questa non ha ancora potuto incominciare l'esame del bilancio del 1850, perchè solo ieri si sono distribuite alcune copie di esso. Essa se ne occuperà prontamente, ma non credo però che possa farlo così in breve.

La Camera voglia intanto occuparsi del bilancio del 1849 per quella parte che le è già stata rassegnata, e frattanto la Commissione potrà far progredire i suoi lavori sul bilancio del 1850.

PRESIDENTE. Domando se la proposta del signor Avigdor, perchè tralasciandosi l'esame del bilancio del 1849 s'impreda tosto l'esame del bilancio del 1850, è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la metto ai voti.

PALLIERI. Io concorro pienamente nei principii esternati dagli onorevoli signori Avigdor e Valerio, ma non posso approvare le conclusioni che ne hanno rispettivamente dedotte.

La conclusione delle loro osservazioni questa esser debbe, che si abbia prima di tutto a discutere il bilancio del 1851.

Voci. Del 1850.

PALLIERI. Non il bilancio del 1850, bensì quello del 1851, ed invero s'ingannano e si fanno una grande illusione coloro i quali credono che principiando a discutere i conti del 1847

ed i bilanci del 1849 e del 1850 si possa poi ancora, prima che si cominci il 1851, discutere e ridurre in legge il bilancio di questo ultimo anno.

L'unico mezzo da adottarsi presentemente per ottenere approvato prima del 1851 il bilancio dell'anno medesimo, consisterebbe nel soprassedere a tutto ciò che riguarda i conti ed i bilanci anteriori, e di occuparsi anzi tutto del bilancio del 1851. Io pertanto sottoemendo l'ordine del giorno del deputato Valerio nella seguente conformità:

« La Camera invita il Ministero a presentare nel più breve termine possibile il bilancio del 1851, e dichiarando che si occuperà dei conti del 1847, e dei bilanci del 1849 e 1850 dopo la discussione di quello del 1851, passa all'ordine del giorno. »

RICCARDI. Ben volentieri mi unisco con quelli che vorrebbero che il bilancio del 1851 potesse discutersi e votarsi prontamente; ma non vedo che cosa si guadagnerebbe col sopprimere la discussione dei conti del 1847 del bilancio del 1849, ed anche di quelli del 1850, fino a tanto che quello del 1851 sia stato presentato dal Ministero alla Camera. Vorrei, quanto meno, si potesse al più presto discutere il bilancio del 1850, ma se la stampa di esso non è per anco terminata, profitiamo almeno dei pochi giorni che ci vorranno, affinché le Commissioni abbiano tempo a fare i loro studi per fare qualche cosa pel bilancio del 1849.

Adunque, tuttochè io sia d'avviso che si debba accelerare per quanto sia possibile la discussione del bilancio del 1850, ed anche di quello del 1851, parmi però che se la Camera ha tempo possa senza pregiudizio di quella sollecitudine anche occuparsi del bilancio del 1849.

VALERIO L. Io credo impossibile ottenere quanto viene richiesto dall'onorevole mio amico deputato Riccardi. La Commissione del bilancio in quest'anno è poco numerosa e il numero dei bilanci è grande; se questa Commissione medesima deve continuare ad occuparsi del bilancio del 1849 per poterne poi sostenere la discussione nel seno della Camera, come potrà essa fare uno studio efficace sul bilancio del 1850? Per me lo credo assolutamente impossibile, e credo che il passaggio dei lavori della Commissione dal bilancio del 1849 a quello del 1850 possa farsi comodamente perchè, secondo vengo assicurato in questo momento, i bilanci sono quasi tutti stampati.

Io credo che si potrebbero presentare alcune relazioni sul bilancio del 1850, e che queste potranno discutersi; presentandosi quindi il bilancio del 1851, è su di esso che conviene portare tutta l'attenzione e le cure della Camera.

Egli è incontrastabile che se si discuteranno prima i bilanci del 1849 e del 1850, non che il rendiconto del 1847, non si avrà più tempo a discutere il bilancio del 1851, ed anch'esso cadrà nella voragine del provvisorio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno proposto dal deputato Pallieri è concepito in questi termini:

« La Camera invita il Ministero a presentare nel più breve termine possibile il bilancio del 1851; dichiara che si occuperà della discussione dei conti del 1847, del bilancio del 1849 e di quello del 1850 dopo approvato quello del 1851, e passa all'ordine del giorno. »

Il deputato Valerio propone il seguente:

« La Camera commette alla Commissione del bilancio di occuparsi senz'altro del bilancio del 1850, ed invitando pure il Ministero a presentare nel più breve spazio di tempo l'altro bilancio del 1851, passa all'ordine del giorno. »

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

(È appoggiato.)

Domando se è appoggiato pure l'ordine del giorno proposto dal deputato Pallieri.

(Non è appoggiato.)

DI REVEL. Mi pare che volendo accettare l'ordine del giorno proposto dal deputato Valerio sarebbe più opportuno dire in esso: *La Camera decide che la Commissione si occuperà di questo bilancio.*

VALERIO L. Accetto la rettificazione.

AVIGDOR. Quant'à moi je me joins à la proposition de M. Valerio.

PRESIDENTE. Unendosi anche il deputato Avigdor alla proposta del deputato Valerio, la pongo ai voti.

RICCARDI. Io domanderei, qualora si adottasse quest'ordine del giorno, se la Commissione dovrebbe sì o non riferire ancora sul bilancio del 1849. Su ciò mi sembrerebbe necessaria una spiegazione.

PRESIDENTE. Invito il deputato Valerio a dar questa spiegazione.

VALERIO L. Io rispondo se la Commissione tiene già dei lavori in pronto sul bilancio del 1849, io credo che farà bene di comunicarli alla Camera, la quale potrà forse giovare di quegli studi. Ma qualora non avesse dei lavori in pronto, io intendo che debba immediatamente rivolgere le sue cure al bilancio del 1850. Posteriormente se vi resterà tempo si compiranno gli studi sul bilancio 1849; poichè in sostanza io riguardo questi studi come puramente storici ed archeologici. *(Ilarità ed approvazione.)*

PRESIDENTE. Dunque l'idea del deputato Valerio non è di precludere la via alla discussione delle relazioni sul bilancio del 1849, ma bensì che si debbano intralasciare gli altri lavori sopra il bilancio del 1849, e che la Commissione debba volgere interamente i suoi studi sul bilancio del 1850.

Date queste spiegazioni, metto ai voti l'ordine del giorno del deputato Valerio.

(La Camera approva.)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul progetto di legge per il sistema stradale della Sardegna.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Nella tornata di giovedì scorso venne alla Camera approvato il primo articolo del progetto di legge di cui si tratta, col quale si assicurò alla Sardegna un sistema stradale.

Nella mia proposizione primitiva proponendo per primo articolo questo generale sistema, io intendevo che la legge lo applicasse a tutte le strade principali, accennando poi che ciascun punto dell'isola sarebbe stato congiunto a questo sistema di strade per mezzo di quelle comunali, ed avevo detto: « o mediatamente, o immediatamente, » perchè la mia mente era rivolta a questo, che alle comunicazioni secondarie dovesse supplire un sistema di strade comunali. La Commissione ha creduto di togliere le parole « mediatamente od immediatamente. »

Mi perdonerà la Camera se rientro in questa discussione,

ad oggetto di rendere più chiaro il discorso successivo: si tolsero, dissi, le parole: *mediatamente* e *l'immediatamente*, colle quali io avvisava alle strade comunali, epperò osservai che tolta questa relazione colle strade comunali era poi necessario sopprimere pure la parola *principali*, perchè certamente un sistema di strade principali non poteva mettere in comunicazione fra di loro, e colle coste marine, tutti i punti dell'isola. La Camera si è compiaciuta di sopprimere anche la parola *principali*, e per conseguenza il primo articolo comprende generalmente tutto il sistema delle strade, e perciò diventò più lato ancora di quanto fosse stato da me proposto, perchè abbraccia una rete di strade tale che deve assicurare in tutta l'isola una facile e pronta comunicazione di tutti i vari punti della medesima fra loro e colle coste marine.

Data questa estensione all'articolo primo, mi pare che si faccia ancora più evidente l'assoluta necessità di stabilire categorie di strade, perchè nessuno certamente vorrà credere che quelle che mettono in comunicazione fra di loro tutti i punti dell'isola, e questi colle coste marine, debbano essere tutte di una sola categoria.

Posta in principio questa necessità di stabilire categorie, io non intendo di ritornare alle categorie da me specificate e proposte alla Camera nel primitivo progetto.

Vi ritornerò tanto meno perchè mercè la latitudine data all'articolo primo vengono prese in considerazione anche le piccole strade, quelle cioè comunali o vicinali, che chiamar si vogliono.

Non riparerò neanche della proposizione da me fatta di specificare categorie, perchè queste sono state contraddette da molti, ed il mio scopo si è che si conchiuda veramente qualche cosa e si assicuri all'isola il beneficio delle strade, la cui necessità ed urgenza è da tutti riconosciuta. La proposta delle categorie da me fatta incontrò specialmente opposizione pel motivo addotto, che le provincie non costituiscono un corpo morale avente una propria amministrazione, e che le strade, le quali anche in terraferma vengono chiamate provinciali, sono sostanzialmente strade divisionali, perchè sono a carico di tutta la divisione.

Quest'argomento, che in principio può essere buono, mi sembra che tale non possa ritenersi in pratica, perchè io credo che se non esistono questi enti morali che si vorrebbero far concorrere alla costruzione e mantenimento di tali strade, si possano però questi enti morali costituire espressamente a tale oggetto.

In appoggio di ciò citerò l'esempio della Francia, dove vi sono strade reali, dipartimentali, e per ultimo vicinali.

Le strade reali si dividono in varie classi, ma tutte sono riguardate a carico dello Stato, perchè appartengono a tutto il regno; quelle dipartimentali sono a carico dei dipartimenti, e le vicinali sono a peso di quelle località, di quei cantoni a cui esse profitteranno: e certamente tutte queste categorie di strade esistono senza l'esistenza di corpi morali.

Citerò anche l'esempio del regno Lombardo-Veneto, che si può vantaggiosamente invocare, perchè là vi è un eccellente sistema stradale, tuttochè la legge non ammetta che strade reali e comunali.

Riconosciutosi però l'inconveniente di questa semplice classificazione in due parti, vi si sono introdotte strade a cura ed a spese dei distretti di un certo numero di comuni, che si costituiscono in corpi morali ed amministrativi al solo scopo di far quelle strade. In Sardegna però, dove non è così facile costituirli spontaneamente per la condizione eccezionale in cui è l'isola, io avrei inteso che si costituissero per

legge; ciò mi limito a rilevare per dimostrare che nella mia proposizione non vi era assurdo; ad ogni modo, affinché la latitudine data al primo articolo non renda ora imputabile quella mia proposta, ed anche in adesione ai principi che trassero la Camera a fissare la categoria delle strade reali, io ho rinunciato a quella divisione da me specialmente proposta, ma ho dichiarato che non poteva rinunciare a che nella legge venga stabilito il principio della divisione in categorie, senza la quale mi pare che si farà un provvedimento speciale, insufficiente, poichè questa legge diventerebbe una deliberazione d'assegnamento di fondi per costruire alcune strade, ma questa non è la questione vitale che si agita per la Sardegna.

Essa ha bisogno di essere sin da questo momento assicurata di avere un sistema di strade, e ciò essendo già stato dichiarato nel primo articolo, mi pare che la legge sarebbe in contraddizione con sé stessa, se dopo questa premessa passasse senza altro a determinare l'esecuzione di alcune linee.

Io dunque vorrei tener fermo il principio, abbandonando però le speciali categorie per le ragioni accennate; ed anche perchè non si avrebbero studi ben maturati che per la rete delle strade reali, ma lo stesso non potrebbe dirsi per le altre categorie state prima proposte. Io aveva proposto che si consultassero i Consigli divisionali e provinciali dell'isola; che si facessero nuovi studi per determinare quelle linee che andavano assegnate alle altre categorie, riputando assolutamente necessario che sia adottato per la Sardegna un piano generale di comunicazioni su basi diverse di quella della terraferma, motivo per cui non potrei associarmi all'avviso di quelli che vogliono attendere la redazione del nuovo sistema stradale del continente per farne applicazione a quell'isola, ciò che non condurrebbe ad alcun risultato utile, perchè non mi è dato comprendere come si voglia fare una cosa sola, un sistema solo, regolare assolutamente cogli stessi principi la sistemazione delle strade di terraferma e quella dell'isola; nel sistemare e fissare una rete di strade è argomento principale il concatenamento e la relazione che queste hanno le une colle altre, e certamente le strade di terraferma possono averne moltissima fra loro, ma assolutamente non possono averne alcuna con quelle dell'isola.

Non posso nemmeno approvare questa uniformità dei due sistemi, perchè, come ho detto e mi si perdonerà se lo ripeto, ora in terraferma non si tratta punto di creare un sistema stradale, ma solo di perfezionarlo; nell'isola di Sardegna all'incontro bisogna assolutamente crearlo, e non posso immaginarmi come i principi che praticamente valgono ad istituire un nuovo sistema di strade dove non ne esistono possano e debbano anzi essere gli stessi di quelli coi quali si intende a perfezionare un sistema esistente, estesissimo, e per sé stesso buono.

Dietro queste considerazioni, io ammetterei che fosse determinata nella legge una classificazione di strade, e con dichiarazione che la prima di queste classi è quella delle strade reali che si fanno a carico dello Stato, e con fissare definitivamente le linee che appartengono a questa classe, che fosse lasciata indeterminata la ripartizione di altre linee, ed anche la precisa divisione in categorie per le altre strade, ma fosse fin d'ora adottato il principio che vi saranno categorie di strade non a carico dello Stato, per le quali però lo Stato presterà sussidio all'isola: io vorrei sancito il principio che la determinazione di categorie, e l'assegnamento ad esse delle varie linee, sarà fatta indipendentemente da quelle della terraferma, e dietro studi propri da compiersi nell'isola; in conseguenza io avrei l'onore di proporre alla Camera che in

luogo di sopprimere interamente, come ha suggerito la Commissione, l'articolo secondo col quale io stabiliva tre categorie di strade che allora erano principali, perchè così portava l'articolo primo, si adottasse il seguente articolo.

Premetterò l'articolo primo: « 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. »

L'articolo secondo sarebbe il seguente: « Le strade costituenti la detta rete saranno divise in categorie: alla prima categoria appartengono le strade reali, quelle cioè che sono costrutte e mantenute a tutto carico dello Stato; le altre categorie verranno proposte da una Commissione speciale istituita nell'isola, sentiti i Consigli divisionali e provinciali. »

PRESIDENTE. Rileggo la proposta del signor ministro che sarebbe l'articolo secondo. (*Vedi sopra*)

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La parola è al relatore Santa Rosa Teodoro.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. Io credo di poter accettare questa proposta anche a nome di una parte dei membri della Commissione; ed a questo riguardo mi occorre di spiegarvi le circostanze che determinarono il progetto della Commissione. Si trovava divisa la Commissione in due parti. Alcuni membri della Commissione credevano che si dovesse sin d'ora precedere ad una classificazione di strade reali, altri opinavano che si dovesse rimandare all'epoca in cui una nuova classificazione fosse fatta sul continente. La maggioranza poi in via di conciliazione si formò per dichiarare soltanto le linee principali da costruirsi a carico dello Stato. Se poi fra queste nell'articolo secondo non si compresero tutte le strade che già erano dichiarate a carico dello Stato nella legge del 1850, ciò proviene da che nella maggioranza non si mantenne più quando si trattò di fissare le linee principali, e vennero queste limitate alle due comprese nell'articolo secondo, senza pregiudizio però di quanto sanzionava a quel riguardo la legge 1850.

Premesse queste circostanze, io concordo pienamente col signor ministro nella necessità delle disposizioni proposte con questo secondo articolo.

Postochè lo stesso ministro ha desistito dal mantenere nella legge la classificazione delle strade provinciali e divisionali, mi dispenso dal parlarne, e mi limito a ripetere, che la Commissione fu unanime a quel riguardo. Essa aveva osservato che non si possono per legge dichiarare le strade divisionali e provinciali se preventivamente non sono sentite le proposizioni dei Consigli divisionali e provinciali secondo la legge del 1848, e che non si può derogare a quella legge ed al sistema che venne colla stessa introdotto in Sardegna.

Abbandonata così la questione della classificazione delle strade divisionali e provinciali rimane quella delle strade reali.

Questa è in ora sottoposta alla Camera coll'articolo proposto dal signor ministro.

Ove quest'articolo sia adottato, mi riservo di trattare la questione delle linee a classificarsi come reali, e di proporre un apposito articolo.

PRESIDENTE. Vi sono dunque tre proposte sopra questo articolo; vi è quella del ministro testè letta, vi è quella del deputato Sulis stata proposta nell'ultima tornata. . . .

SULIS. L'ho già ritirata, e se non l'avessi ritirata la ritirerei ora, dietro le spiegazioni del signor ministro.

PRESIDENTE. Vi è in seguito quella del deputato Fagnani così concepita:

« Le strade della Sardegna saranno divise in due categorie: la prima conterrà le strade nazionali che saranno a carico dello Stato; la seconda le strade comunali che saranno a carico delle provincie. »

FAGNANI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Vuole svilupparla, oppure la ritira?

FAGNANI. È necessario che io dica quali sono le ragioni per le quali ho presentato questo emendamento. Una delle principali questioni che mi pare che si debbano trattare in questa occasione, è quella di vedere come si debba ordinare a riguardo del sistema stradale la competenza delle spese. L'altro giorno io ho accennato che avrei creduto più opportuno di rimandare onninamente questa questione delle spese delle strade, come quella della loro classificazione, all'epoca in cui il Ministero sarà per presentare una legge complessiva sulla classificazione generale delle strade di tutto lo Stato; ma poichè il signor ministro già vuole col suo emendamento, or ora presentato, stabilire un principio di classificazione, io sono obbligato a dire che lo scopo a cui io tendeva, e a cui credeva che dovesse anche tendere la Camera, si è questo, che le strade provinciali (e sarebbe lo stesso delle divisionali) dovendo essere, come furono fino al dì d'oggi, costrutte e mantenute a carico delle provincie attraversate, ne avviene troppo spesso, che per pura accidentalità, povere provincie siano attraversate da lunghi tratti di queste strade, e perciò obbligate a spese sproporzionate ai mezzi.

E tale inconveniente fa sì che quelle povere provincie, o sono obbligate a non poter fare le loro strade provinciali a danno loro proprio, e a danno di tutto lo Stato che profitta pur tutto di quelle strade medesime, o sono obbligate, se vogliono eseguire le strade, a tralasciare quelle altre spese che sono di prima e massima necessità, e che specialmente indipendenza del sistema costituzionale e municipale dovranno certamente accrescersi, anzichè essere diminuite. Dalla qual cosa ne avviene che la rete generale delle strade provinciali e divisionali che costituisce un'istituzione complessiva colle reali, e di cui tutto lo Stato ha grande bisogno per poter mettere nella maggiore azione possibile il suo sistema di relazioni commerciali e industriali non può effettuarsi, e dovrà per conseguenza, finchè dura questa sproporzione d'aggravio per la formazione delle strade in diverse provincie, soggiacere lo Stato all'impossibilità di avere il compimento di questo sistema generale stradale.

Evitare un tale inconveniente, questo è l'unico scopo che mi prefiggeva, e per poterlo ottenere non può esservi altro mezzo che quello di sommare in una cifra sola tutte le spese parziali oggidì competenti a ciascuna provincia o divisione, per la formazione e manutenzione delle loro strade, e questa somma dividerla in proporzione delle forze, o scutato, o censimento di ciascuna provincia, o divisione, o, diciam meglio, di ciascun particolare.

Di tal maniera sarà ottenuto il grande vantaggio di fare che il compimento della generale sistemazione delle strade di tutto lo Stato sia un problema eseguibile, e sarà o non sarà possibile di dare delle risposte perentorie a questa proposizione che ora accenno alla Camera; io non voglio discutere. Io non la accenno per ora che in via di dubbio, da essere discussa poi all'epoca in cui sarà presentato il promesso generale progetto di sistemazione di strade: intanto io dico unicamente: non veniamo a pregiudicare con nessun articolo della legge ora proposta le disposizioni che potrà essere utile di prendere a quell'epoca. E solo in via subordinata quando

si voglia assolutamente accennare fin d'ora a categorie, a me parrebbe essere opportuno che si chiamassero nazionali, e a spese della nazione si dovessero fare tanto quelle strade che nelle antecedenti classificazioni si chiamavano reali, come quelle che chiamavansi provinciali; e che solamente le strade le quali oggidì sono dette comunali fossero poste a carico della provincia, e si chiamassero provinciali. Conchiudo in questo caso pertanto che si facciano due categorie: la prima delle strade nazionali, e la seconda delle strade comunali che chiameremo, se così meglio piaccia, provinciali o divisionali.

PRESIDENTE. La proposta del signor ministro lascia in sospenso la questione del modo con cui le strade di seconda categoria sarebbero sostenute. Ella colla sua proposta verrebbe già sin d'ora a stabilire che le strade che non siano a spese dello Stato debbano essere a carico della divisione.

FAGNANI. Quest'emendamento è proposto per il caso in cui la Camera non voglia più accondiscendere all'altro di annullare tutti gli articoli, fino all'articolo 6. Per il solo caso in cui dell'articolo sesto della proposta ministeriale, non si voglia fare l'articolo secondo, come è indicato dalla proposta della Commissione, io non ho presentato il mio emendamento; quantunque creda che anche in questo modo verrebbe pure in alcuna guisa pregiudicata la questione che io avrei voluto piuttosto che restasse affatto vergine.

PRESIDENTE. La proposta dell'annullamento essendo già stata ritirata, se nessuno la ripropone non può essere messa in discussione.

FAGNANI. Io la riprendo, e pel caso non venga approvata insisto nella mia prima proposizione.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la proposta di annullamento dell'articolo secondo.

(Non è appoggiata.)

Domando se è appoggiata la proposta subordinata fatta dal signor deputato Fagnani, così concepita:

« Le strade della Sardegna saranno divise in due categorie: la prima delle strade reali, e questa sarà a carico dello Stato; la seconda delle strade comunali, che sarà a carico delle divisioni. »

Domando se è appoggiata.

(Non è appoggiata.)

Non essendo appoggiata questa proposta, resta in discussione l'articolo proposto dal Ministero.

CADORNA. Io desidererei soltanto di avere uno schiarimento dal signor ministro dei lavori pubblici.

Nella legge proposta dal ministro veggo, rispetto all'indicazione delle strade, due cose assai distinte, cioè: primo la definizione, dirò così, teorica delle varie categorie di strade, la quale definizione si contiene nell'articolo secondo e seguenti; successivamente poi trovo in altri articoli l'indicazione precisa di ciascuna linea, seconda la categoria di cui questa va collocata.

Desidererei sapere, se l'articolo secondo che ora fu proposto dal signor ministro dei lavori pubblici, sia esclusivo di questa seconda indicazione, cioè delle linee che, secondo il primo progetto ministeriale, si dovrebbero eseguire con fondi anticipati dallo Stato.

Dimando questa spiegazione, perchè io sarei d'accordo nell'eliminare ogni definizione teorica la quale tendesse a stabilire in genere le varie categorie di strade; ma non potrei consentire nel sopprimere l'indicazione specifica delle linee, che non sarebbero a carico dello Stato; ma che dovrebbero essere costrutte con fondi da anticiparsi dal medesimo.

Io non potrei consentire in questa eliminazione, perchè se non si specificano le linee che lo Stato si propone di sussi-

diare, anticipandone i fondi, e colla riserva di sentire l'avviso dei Consigli divisionali e provinciali, si muoveranno tanti interessi municipali, da impedire la formazione delle dette strade, la quale io desidero veramente di veder presto mandata ad effetto. Vorrei perciò avere dal signor ministro questa spiegazione, poichè ove l'articolo secondo del Ministero escludesse la suddetta indicazione, io voterei contro il medesimo, e nel caso contrario lo adotterei, salvo a difendere il primo progetto ministeriale alquanto modificato in quella parte in cui le linee sono indicate, e dove è detto, che lo Stato anticiperà i fondi per l'eseguimento delle medesime.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Nel proporre coll'articolo 2 che per ora si tenga sospesa la determinazione della categoria secondaria, per così dire, ma che si fissi assolutamente la prima categoria generale, ne viene la necessaria conseguenza che non si può fare l'applicazione delle linee, perchè non sono determinate le classi a cui devono quelle appartenere; l'applicazione era relativa alle categorie, ma escludendola anche, le definizioni teoriche generali si possono tralasciare senza inconvenienti, poichè l'applicazione delle linee non sussiste quando mancano le categorie in cui fissarle. Osservo poi che coll'escludere anche l'applicazione speciale delle linee e le varie categorie, non si toglie punto il principio di stabilire nella legge che sarà dato un sussidio per le strade delle tre altre categorie, quando queste saranno determinate positivamente dagli studi praticati nell'isola: ed invece di dire che si daranno sussidi per le strade divisionali e provinciali, rimane sancito il principio generale, che si accorderanno sussidi per quelle strade che non sono a carico dello Stato; mi pare però che l'applicazione e la denominazione delle linee speciali da classificarsi in categorie, finchè queste non sono determinate, non si possa fare; in conseguenza il mio articolo non ammette designazione speciale, ed io vorrei annullato l'articolo 4 e l'articolo 5, e mi riservo poi all'articolo 6, che diventerebbe ora il terzo, ad esporre le mie ragioni.

CADORNA. Io credo che si possano indicare le linee che non sono a carico dello Stato, quantunque si ometta la definizione e lo stabilimento teorico delle varie categorie di strade.

A mio credere è certo che attualmente si potrebbe tenere questo sistema, cioè fare due categorie di strade, mettendo nell'una tutte quelle che si faranno a spese dello Stato, e nell'altra quelle che non sono a carico dello Stato, ma che saranno costrutte con danaro da anticiparsi dal medesimo, salvo poi a determinare se si dovranno chiamare provinciali o divisionali, le quali per ora con una indicazione fatta in modo negativo, sarebbero comprese in una sola categoria.

Nè veggo che vi sia verun inconveniente o contraddizione che fin d'ora nella legge si dica che in questa generica categoria sono comprese le linee A, B, C, per le quali lo Stato è disposto ad anticipare i fondi. Ciò non inchiude veruna contraddizione, e si avrebbe il vantaggio di proporre alla Sardegna una rete di strade, che non sono a carico dello Stato, ma per le quali esso è disposto ad anticipare i fondi; se non si terrà questo sistema, io temo assai che quando s'interpellerà la Sardegna sulle linee che dovranno essere eseguite soltanto con un'anticipazione di fondi non si potrà ottenere un accordo, perchè nasceranno contrasti che sono ben naturali quando sono in lotta tra loro gli interessi provinciali, divisionali o comunali. Vorrei dunque che tale contrasto fosse evitato per quanto sta in noi, e che quanto meno se ne allontanasse il pericolo. Lo si allontanerebbe poi, a mio credere, quando la legge, in seguito ai fatti studi maturi e profondi,

indicasse le linee che non sono a carico dello Stato, ma per cui esso è disposto ad anticipare i fondi, salvo l'avviso dei Consigli divisionali e provinciali, il quale è dal primo progetto ministeriale riservato; quindi le provincie sarebbero interpellate onde conoscere le loro deliberazioni e le modificazioni che esse credessero di proporre. Io perciò voterò perchè coll'articolo secondo non sia esclusa l'indicazione di queste linee, e ciò riuscendo, riproporrò a suo tempo l'indicazione stessa, la quale credo utilissima al conseguimento dello scopo che ci proponiamo, di dotare di strade la Sardegna.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Farò riflettere che lo scopo di evitare i contrasti e le gare d'interessi locali a cui il deputato Cadorna accennava, è utilissimo; ma che esso non si potrebbe raggiungere anche attenendosi alle osservazioni dall'onorevole preopinante poc'anzi emesse.

Diffatti, sin da quando proposi la legge io credevo, come credo tuttora, che si fossero compiuti studi bastanti a determinare le linee delle strade reali, quando all'incontro non pensava che si fosse approfondito abbastanza l'esame delle linee di seconda classe.

Per queste non havvi, a parer mio, sufficiente sicurezza e precisione onde prendere al riguardo una definitiva risoluzione, ed è appunto per ciò che stimerei opportuno, prima di determinare queste linee positivamente, d'interpellare i Consigli divisionali e provinciali dell'isola. Essi esamineranno tali linee, le studieranno, interpellando ove d'uopo le autorità locali, fra cui gl'intendenti, ed esterneranno al riguardo il ragionato loro parere, che sarà di grande utilità.

Ma se non si definiscono, se non si indicano concretamente le linee principali, si lascerà sempre luogo a contrasti per quelle secondarie, e sarà ognor impossibile d'evitare le discussioni; per schivare queste sarebbe mestieri prefiggere in modo assoluto quali sono le strade che si dovranno costruire e per le quali si accorderà un sussidio da determinarsi dal potere legislativo; ma a ciò fare mancano tuttora dati precisi e positivi su cui il Governo possa basare le occorrenti istruzioni: quindi altro non gli rimane a questo riguardo che comunicare ai Consigli provinciali e divisionali gli studi e progetti già fatti onde possano colla scorta di questi maturare le loro deliberazioni.

PRESIDENTE. Mi pare che, secondo la dichiarazione fatta dal signor ministro, esso non rinunci a determinare in detta legge quali siano le linee che intende per ora di dichiarare strade nazionali.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non rinuncio.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Tecchio.

TECCHIO. Ho chiesto la parola per appoggiare l'articolo 2 nuovamente proposto dal signor ministro, ritenuto però (ciò che mi pare che abbia accennato il signor ministro sul fine del suo discorso), ritenuto però che abbiano ad essere indicate particolarmente in questa legge le strade reali, o quali erano dianzi specificate nella tabella A, unita all'articolo 6 del progetto ministeriale, o colle variazioni che per avventura la Camera stimasse d'introdurre nella tabella.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Questa è la mia intenzione.

TECCHIO. Quanto poi alle altre strade, che secondo il primo progetto ministeriale si dividevano in divisionali e provinciali, io credo che la Camera non solo non debba, ma nemmeno possa farne la specifica determinazione nella presente legge. Io non so infatti comprendere come, allo stato attuale della nostra legislazione sull'amministrazione comunale, il potere legislativo venga di per sé, e senza che siano stati sentiti i Consigli divisionali e provinciali, a statuire che certe di-

visioni e certe provincie faranno certe linee di strade determinate e concrete.

È vero che lo Stato, mediante la presente legge, si obbligherebbe a fornire sussidi alle divisioni ed alle provincie per la costruzione delle strade che non siano reali: ma è egualmente vero che tali sussidi non avrebbero che il carattere di anticipazioni, e le spese delle strade non reali rimarrebbero sempre a carico delle divisioni e delle provincie alle quali le dette strade rispettivamente appartengono.

Al potere legislativo spetta il determinare immediatamente e senz'altro le linee delle strade reali: ma le linee delle divisionali e provinciali, di quelle cioè che non devono essere costrutte e mantenute dallo Stato, non possono essere determinate senza che prima siano stati sentiti i Consigli divisionali o provinciali, o quegli altri corpi ai quali, in seguito di nuove leggi sull'amministrazione comunale, sia affidata la cura degli interessi dei comuni.

Insisto adunque perchè si mantenga l'articolo 2 tal quale fu letto oggi dal signor ministro alla tribuna, e mi riservo di riprodurre in appresso, se mai nol richiamasse il signor ministro, l'articolo 6 del primitivo progetto ministeriale, del quale la Commissione ha proposto l'annullamento.

CHIÒ. La mia opinione era pienamente favorevole al progetto ministeriale presentato alla tribuna, e mi rincresco che per l'ultimo emendamento proposto dal signor ministro questo progetto venga a ricevere un'essenziale modificazione.

Nella sua primitiva redazione questo progetto presentava un compiuto sistema stradale da applicarsi alla Sardegna; ma dopo l'emendamento proposto e dopo quelli che saremo costretti di adottare in conseguenza del medesimo, non abbiamo più in questo progetto un sistema stradale, ma un mero provvedimento parziale per le strade della Sardegna.

La Legislatura precedente, come anche la presente, ha sempre convenuto in questa sentenza che nelle attuali condizioni del nostro paese sieno necessarie riforme generali piuttostochè provvedimenti speciali, i quali somigliano alle imbiancature date a vecchi edifizii, che per essere salvati, domandano d'essere restaurati sopra nuovi e più saldi fondamenti.

Mi ricordo che la precedente Legislatura respingeva un progetto del signor guardasigilli, tendente a migliorare la sorte dei giudici, perchè era sentito il bisogno d'una riorganizzazione generale dell'ordine giudiziario. Ed ancora nell'ultimo gennaio il signor ministro della pubblica istruzione fu sul punto di vedere respinto un progetto di legge col quale istituiva una scuola di commercio, perchè una gran parte di quest'assemblea era ferma nell'opinione che nell'attuale confusione dei nostri studi convenisse di prendere le mosse da un riordinamento generale di tutto l'insegnamento. Ora fortunatamente uno dei ministri ci propone un progetto che soddisfa precisamente a questo scopo di riorganizzazione generale; noi l'abbandoneremo per accettare un embrione che si vuol sostituire ad un lungo e coscienzioso lavoro stato intrapreso da uno dei più valenti ingegneri che onorano la Penisola? Non posso credere che la Camera voglia commettere un assurdo specialmente riguardo ai principii fin qui da lei invocati, e contrario, direi anche, ai riguardi che si devono ai lumi di quegli uomini che nelle materie tecniche e speciali hanno acquistato fama di valenti.

La scienza, o signori, ha i suoi diritti ed i suoi doveri, ed una società libera non deve disconoscerli. Presentemente la scienza ha parlato; uno degli ingegneri che studiò la Penisola pendente 28 anni vi presenta un progetto pazientemente e lungamente elaborato. Io sono ben lontano dal credere

che non debba avere nessun emendamento; fate qualche emenda, ma non respingetelo per sostituire un provvedimento speciale, in virtù del quale la riorganizzazione del sistema stradale, la riorganizzazione cotanto aspettata o sarà troppo ritardata, o forse potrebb'essere mandata alle calende greche. Credete voi, o signori, che la nuova Commissione, la quale presenterà questo compiuto sistema stradale per la Sardegna potrà proporvi un progetto migliore di quello che avete oggi sotto gli occhi? Io sono ben lontano dal negare i lumi degli uomini che comporranno questa Commissione, ma credo di non andar errato affermando che nessuno di quegli uomini potrà stare a petto dell'ingegnere Carbonazzi per le pratiche cognizioni e per la lunga esperienza acquistata dei bisogni economici della Sardegna. Quindi sotto questo punto di vista parmi che sarebbe pericoloso di voler affidare ad una Commissione nuova incaricata di proporre la riorganizzazione del sistema stradale in Piemonte il complemento di un'opera che vi è già presentata da uno degli uomini più competenti in questa materia. Si obiettò che questo progetto introduce una classificazione inopportuna delle strade in reali, divisionali e provinciali; ed io ho udito affermare dall'onorevole relatore che questa classificazione non fosse un'attribuzione esclusiva di un ingegnere; ma mi permetterò di osservare come sia un elemento essenziale d'ogni sistema stradale la diversità non solo di direzione, ma anche d'importanza delle strade che evidentemente lo compongono. Da questa nozione elementare risulta che l'ingegnere, il quale è incaricato di comporre un sistema stradale, è di necessità costretto a studiare non solo la direzione, ma anche l'importanza, l'uso ed il servizio delle diverse strade che devono comporre il sistema. Il che significa che l'ufficio dell'ingegnere è non solo di segnare la direzione delle strade, ma ancora di classificarle.

Vi ha ancora di più: l'ingegnere che deve presentare un progetto di sistema stradale deve ad un tempo indicarne la spesa, ma la spesa d'una strada varia evidentemente, non solamente secondo la sua lunghezza, ma ancora secondo la sua importanza, secondo il suo uso, insomma secondo la classe a cui essa deve appartenere; così nel progetto presente noi vediamo che le strade reali sono valutate in media a 20 franchi per metro, le strade divisionali a 16, e le strade provinciali a 14 franchi per metro.

Adunque se l'ingegnere deve dare un'idea approssimativa della spesa del sistema, deve di necessità entrare nella classificazione delle strade, ciò che è uno degli elementi essenziali dai quali questa spesa dipende.

Parmi quindi che l'ingegnere proponendo una classificazione stradale non ha ecceduto i suoi limiti, anzi ha compiuto un ufficio così necessario, che senza esso il suo sistema sarebbe senza dubbio rimasto incompiuto.

Fu osservato pure che non siamo sicuri che nella riorganizzazione del territorio si conserverà la provincia e la divisione; ma anche questa obiezione non parmi troppo seria, imperocchè l'ipotesi che in una riorganizzazione territoriale si debba togliere o la divisione o la provincia, non parmi probabile nè possibile, e ad ogni modo una riorganizzazione di territorio nel nostro paese non sarà un'opera che si compia tanto presto; essa dovrà venire dopo molte altre riforme più urgenti e più importanti.

Se quindi noi vogliamo che la Sardegna aspetti la costruzione della sua rete di strade dopo che si sarà provveduto alla riorganizzazione del territorio nel continente, vi ha ogni ragione per credere che i poveri deputati della Sardegna ritorneranno alla loro isola colle mani vuote, e non potranno, per servirmi dell'espressione d'uno di essi, dire ai loro com-

patriotti che loro recano una legge, pegno di fratellanza e di giustizia nazionale; io dunque conchiudo che il progetto presentato dal signor ministro essendo un compiuto sistema stradale, sarebbe imprudente di respingerlo per la speranza incerta che una nuova Commissione sia per elaborarne uno migliore. Aggiungo che è probabilissimo che qualunque sia la capacità dei membri che comporranno la nuova Commissione, difficilmente i medesimi potranno proporre un lavoro che vinca di merito quello d'un ingegnere, il quale per i suoi studi pratici fatti nella Penisola merita l'intera nostra fiducia nella presente materia; quindi, per evitare alla Camera il pericolo di rifare con danno un progetto che è già fatto e con vantaggio della nazione, io la pregherei di voler prendere in seria considerazione il progetto ministeriale, studiandolo articolo per articolo ed abbandonando così interamente il progetto della Commissione, il quale non è altro che una negazione del progetto ministeriale. Siccome poi l'articolo secondo emendato dal signor ministro implicherebbe la reiezione di molti altri articoli che seguono, e soprattutto di quelli in cui è presentato il progetto delle linee divisionali e delle linee provinciali, così io proporrei un emendamento a quest'articolo 2, il quale sarebbe in armonia cogli articoli che vengono dopo, e ad un tempo col primo articolo, tal quale fu emendato in una delle ultime sedute; il mio emendamento consisterebbe nel sostituire all'articolo 2 queste parole:

« Le strade costituenti la detta rete, e costrutte a carico dello Stato, e sussidiate dal medesimo, si dividono in tre categorie: strade reali, divisionali e provinciali. »

Così io lascio vergine la questione delle strade comunali e di tutte le altre strade che potrebbe occorrere d'introdurre nel sistema stradale, oltre quelle già enunciate, e mi restringo, come era lo spirito del progetto, a parlare esclusivamente di quelle strade alle quali si estende la nostra giurisdizione, perchè o sono costrutte intieramente a carico dello Stato, o lo sono a carico delle divisioni e provincie con sussidi del medesimo.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la proposta del signor deputato Chiò.

(È appoggiata.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se è appoggiata, prendo la parola per dire al signor deputato Chiò che mi pare esista una contraddizione fra le sue conclusioni e gli argomenti da lui premessi, perchè in sostanza gli argomenti suoi consistono in questo, che l'ispettore Carbonazzi ha fatto un perfetto lavoro, e quindi non giova discostarsi dal suo progetto. Partendo da questo principio, egli dovrebbe rifiutare il progetto del Ministero perchè esso ha adottate bensì le linee di strade reali proposte dall'ispettore Carbonazzi, ma non già le linee di strade divisionali e provinciali da lui progettate, anzi per queste ha stabilito il principio generale che si rimandino agli studi dei Consigli divisionali e provinciali dell'isola, perchè vi si facciano quelle modificazioni che si ravviseranno necessarie. Dunque il signor deputato Chiò è in perfetta contraddizione. Nessuno rispetta più di me il mio collega cavaliere Carbonazzi, e lo stimo molto appunto perchè molto lo conosco, ma non ammetto che vi siano uomini incapaci di errare in qualsiasi ramo di scienza, e meno poi in quella d'ingegnere.

Quanto al punto delle spese, secondo l'avviso del preopinante parrebbe che si fosse fatta una tariffa dell'importare delle strade divisionali e provinciali dal lodato ispettore. Egli attribuisce al cavaliere Carbonazzi una cosa che non è, e che sarebbe un vero errore, perchè non è possibile di fissare una tariffa del costo delle strade. Sta bensì che il risultato da lui

accennato potrebbe esser vero, ma intanto non è che approssimativo. Una strada provinciale può in alcuni tronchi costare infinitamente più d'una strada reale: non è il carattere, non è il titolo che determini il costo d'una strada, bensì le circostanze locali, soggette ad infinite variazioni. Dunque come vuole precisare la tariffa di queste strade?

Io credo dunque che l'onorevole deputato Chiò sia contraddicente a lui stesso, poichè non essendo ammesso nè da me, nè dal Governo che siano adottate definitivamente le linee proposte dall'ispettore Carbonazzi per le strade divisionali e provinciali, anzi avendo deciso di comunicarle ai Consigli perchè sieno studiate sulle località stesse, egli cadrebbe in manifesta contraddizione colle sue premesse quando dicesse di accettare il mio progetto.

CHIÒ. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Qui non ravviso alcunchè di personale.

CHIÒ. Mi scusi, c'è un fatto personale nella risposta del signor ministro.

PRESIDENTE. Personale inquantochè contrasta colle sue opinioni.

CHIÒ. Mi scusi, c'è un fatto personale... Il signor ministro non ha forse ben compreso il mio sentimento, nel caso contrario non avrebbe dato una risposta così contraria alla gentilezza che gli ho sempre riconosciuta. (*Rumori di disapprovazione*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non parlo delle persone, parlo delle cose. Domando io se non è contraddizione il dire che non bisogna assolutamente scostarsi dalla proposizione dell'ispettore Carbonazzi e poi adottare il mio progetto, nel quale necessariamente me ne scosto, poichè ricorro all'isola per sapere se ella l'approva od intende modificarla. Questa parmi sia una vera contraddizione.

CHIÒ. Secondo il progetto ministeriale, e perciò del signor Carbonazzi (perchè il progetto del Ministero e quello di questo ingegnere sono un solo e medesimo progetto), e giusta gli articoli 7 ed 8 le linee divisionali e provinciali sono proposte definitivamente, ma sono anzi sottoposte al parere dei Consigli divisionali e provinciali, udito il quale, la Camera dovrà poi deliberare definitivamente; dunque quando io propongo di accettare il progetto del signor Carbonazzi non intendo di far man bassa sulle opinioni dei Consigli divisionali e provinciali, di respingere la loro esperienza ed i loro lumi, ma intendeva solamente di dare appoggio a questo progetto ministeriale, perchè con esso non si escludeva l'opera dei Consigli divisionali e provinciali, e molto più ancora perchè i prospetti uniti al medesimo offrivano a questi Consigli una norma direttrice del loro giudizio. Infatti, quando questi Consigli debbano deliberare sopra queste linee senza alcuna norma loro data dagli uomini dell'arte, chi non vede come essi correranno pericolo di errore, perchè sarebbero chiamati a giudicare una materia che esce dalla sfera della loro competenza? Saggiamente il signor Carbonazzi propose i suoi due prospetti come norma alle loro deliberazioni, e saggiamente questa idea fu introdotta nel progetto ministeriale agli articoli 7 e 8. Io poi non sono in contraddizione con me stesso, imperocchè, proponendo l'adozione di questo progetto coll'emendamento che ho proposto, non ho voluto altro se non che conservare al Parlamento la via di adottare l'articolo 7 del progetto ministeriale, col quale è fatta facoltà ai Consigli divisionali e provinciali di emettere il loro parere sulla convenienza di adottare le linee accennate in questo prospetto. Se invece io mi fossi associato all'idea del signor ministro, era troncata questa via alla Camera di conservare gli articoli 7 e 8, perchè allora la formazione del prospetto delle linee

divisionali e provinciali era rimandata ad una Commissione che sarebbe ancora da nominarsi, e così coll'emendamento del signor ministro, qualora sia adottato, la Camera annulla un lavoro già fatto, nell'aspettazione d'un lavoro che dovrebbe fare una Commissione che ha ancora da sorgere.

Io poi, facendo osservare alla Camera come gli oratori della scienza debbano essere rispettati, non intendeva con questo che la Camera... (*Bisbiglio prolungato*)

Scusi la Camera, il ministro ha fatto cenno di questa mia frase, ed io ho il dovere di rispondere: dicendo adunque che gli oracoli della scienza erano sacri, non intesi che la Camera dovesse ciecamente abbandonarsi ai consigli degli uomini dell'arte e della scienza, io diceva soltanto che questi consigli dovevano essere presi in considerazione, ed emendarli in quella parte in cui possano essere difettosi, ma non essere respinti ad esempio di quanto praticava il regime assoluto, sotto il quale vedemmo troppo spesso la presunzione e l'ignoranza farsi arbitra di questioni alla cui soluzione appena bastava il sapere degli uomini più esperti. (*Mormorio*)

SULIS. Per avere un'idea chiara di questa discussione delle strade provinciali e divisionali bisogna riflettere che il nuovo concetto ministeriale esposto non ha guari non è altro che una più esplicita e precisa designazione del progetto ministeriale medesimo. Diffatti, in questo progetto ministeriale v'era la tabella delle strade divisionali e provinciali. Ma il Ministero questa tabella l'approvava egli definitivamente? No al certo, giacchè basta volgere lo sguardo all'articolo 7 o all'articolo 8 del progetto ministeriale per vedere che questa tabella veniva sottoposta all'esame dei Consigli divisionali e provinciali. A quale oggetto sottoponeva la tabella all'esame di questi Consigli? Per sentire il loro parere, onde udire le modificazioni che da questi Consigli sarebbero suggerite. Ora, ritenendo questo fatto, mi pare che nel primitivo progetto ministeriale vi era una leggera contraddizione, giacchè da una parte si ammetteva questa tabella e dall'altra se ne sospendeva l'esecuzione sino a che si ottenesse il consenso dei Consigli divisionali e provinciali. Questa leggera contraddizione viene tolta coll'articolo 2, sostituito ora dal Ministero al suo progetto.

Di più bisogna considerare che questi Consigli divisionali e provinciali, a cui ora si dà il mandato, contemporaneamente alla Commissione, di studiare questa legge, non potranno allontanarsene, perchè la tabella è cosa inerente alla località.

Dunque tutto lo studio di questi Consigli si raggia anche su di questa tabella per accettarla o modificarla, giacchè veniva subordinata la tabella medesima all'approvazione dei Consigli divisionali e provinciali. Mi pare che la cosa sia più chiara e precisa, ed anche sia più utile di non fare dappoi ciò che dapprima si dovrebbe fare, ed il concetto ministeriale, tendendo a correggere questo, io l'approvo. (*Ai voti! ai voti!*)

PRESIDENTE. Leggo l'articolo 2, proposto dal signor ministro dei lavori pubblici:

« Le strade costituenti la detta rete saranno divise in categorie. Alla prima categoria appartengono le strade reali, quelle cioè che sono costrutte e mantenute a tutta spesa dello Stato. Le altre categorie verranno proposte da una Commissione speciale, istituita nell'isola, sentiti i Consigli divisionali e provinciali. »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Viene ora l'articolo 6, ora 5, cessando naturalmente di sussistere gli articoli 3, 4 e 5.

SPANÒ G. B. Domando la parola.

Nell'articolo proposto dall'onorevole signor ministro dei

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

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

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

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

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

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

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

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

Voci. Ai voti! ai voti!

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

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

(Non è approvato.)

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

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

1° Da Cagliari a Terranova per Isili e Nuoro.

2° Da Bosa ad Orsei per Macomer e Nuoro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

larghi ancora di quelli proposti dal Ministero, tornerà inutile o di poco giovamento quanto sarà per farsi. Ond'è che credo ancora insufficienti le linee da me proposte in ora a carico dello Stato. Qui viene a proposito l'osservazione che facevano il signor ministro ed altri onorevoli oratori, che i principii che determineranno la classificazione delle strade di terraferma non sono quelli che debbono determinare la classificazione delle strade dell'isola di Sardegna.

In quell'isola non si tratta di perfezionare. Le circostanze locali sono diverse da quelle continentali.

Si ponga mente che nella Corsica la Francia non ha punto seguito i principii che determinavano la classificazione delle strade del continente francese, ma adottò principii ben diversi, e fece spese gravissime per le strade ed i porti di quell'isola.

Negli anni 1839 e 1845 si accordarono per lavori pubblici nella Corsica crediti speciali per la somma di nove milioni. Ciò basterà a provare che la proposizione attualmente fatta per la Sardegna è moderata anzi che esagerata, anche quando si aggiunga questa linea. Quanto alla proposta variazione della linea della strada d'Iglesias, cioè alla necessità di portarla sino a Porto Palmas, mi limito ad osservare che a Porto Palmas si offre una spiaggia molto più importante che non a Portoscuro, dove si vorrebbe terminar quella linea. Voglio quindi concedere ch'essa stato piuttosto un errore l'aver detto Portoscuro piuttosto che Porto Palmas. Mi lusingo che il ministro dei lavori pubblici aderirà alle variazioni che ho testè accennate, e sono comprese in un articolo già deponso sul tavolo della Presidenza.

Ove si facessero opposizioni, mi farò a sviluppare maggiormente i motivi che mi vi determinarono. Intanto mi limitai nello sviluppare la mia proposta, onde non fare parole inutili e ripetere quanto aveva già osservato nella precedente tornata.

Opino infine che sia più opportuno di sacrificare nello stesso articolo le linee che devono costituire le strade reali, che non di comprenderle in uno stato annesso alla legge; in quanto che se il metodo degli stati adottato dal Ministero era utile quando si trattava di definire le strade reali, e di occuparsi pure nella stessa legge delle divisionali e provinciali, non lo sarebbe più ora che la Camera ha adottato il principio di solamente determinare quali sieno le linee costituenti le strade reali.

Propongo pertanto perchè all'articolo 6 del Ministero, ed al 2° della Commissione, sia sostituito quello che ho deponso sul banco della Presidenza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Fin dalla prima discussione io aveva detto che dagli studi fatti posteriormente, dalle informazioni pervenutemi da giudici più competenti e conoscitori dell'isola, da quel poco studio che io pure poteva aver fatto delle condizioni della Sardegna, dalle deliberazioni del Consiglio di Cagliari e di Nuoro, mi venne addimostrata la grandissima importanza della linea che la Commissione aveva proposto di aggiungere, modificando però le altre proposte dal Ministero. Io consento dunque di buon grado, massime dopo aver consultato il ministro delle finanze, che è penetrato egli pure dell'importanza di questa linea, per far valere i considerevoli possedimenti demaniali esistenti nell'isola, che sia aggiunta tale linea.

Questa io ritengo convenientissima, anche perchè sta in fatto che Porto Palmas è un seno di grandissima importanza, ed è tanto vero che la flotta francese spessissimo viene ad ancorarsi in quel porto; i legni da guerra e mercantili che frequentano le coste d'Africa e che non possono stare in

quelle coste, vengono tutti in questo porto, dove sono sicurissimi e tranquillissimi, dolenti solo di non poter poi mettere piede a terra e penetrare nell'interno dell'isola, perchè non vi sono strade.

Riconosco anche la convenienza di fare queste due modificazioni, cioè l'introduzione della linea proposta dalla Commissione, e la prolungazione fino a Porto Palmas, e credo quindi per maggior semplicità e per evitare equivoci, che le linee costituenti le strade reali, siano definitivamente determinate e sancite come nel progetto A unito alla legge, nel quale si accennerebbe alla promulgazione da Iglesias a Porto Palmas.

PRESIDENTE. La proposta del deputato Santa Rosa è così concepita:

« Le linee costituenti le strade reali sono le seguenti:

« 1° Da Cagliari a Porto Torres;

« 2° Da Cagliari a Terranova per Isili, Nuoro ed Ozieri;

« 3° Da Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro;

« 4° Dalla Cantoniera di Sestu ad Assimili, Iglesias, Porto Palmas;

« 5° Da Alghero ad Ozieri per Torralba;

« 6° Da Serri a Tortolì per Lanusei. »

Il Ministero accetta questa redazione?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. In quelle definizioni di linee sarebbero comprese tutte quelle del Ministero e quelle della Commissione. Io avrei più semplicemente ritenuto la tabella tal quale era, e ci avrei aggiunto le linee della Commissione e la prolungazione da Iglesias a Porto Palmas. Siccome però in sostanza è lo stesso, io sono indifferente che sia espressa questa dichiarazione di linee reali o in un modo o in un altro.

PRESIDENTE. Il signor Valerio propone:

« Sono dichiarate sin d'ora spettanti alla prima categoria le linee già stabilite col regio editto 13 aprile 1850, ed inoltre altra linea longitudinale, la quale, passando per Isili, rimanga, per quanto il comportino i luoghi, centrale all'isola, riunendo ad un tempo fra loro le tre linee trasversali dell'Ogliastra, di Nuoro e di Terranova. »

La parola è al deputato Valerio.

VALERIO L. Con quest'articolo non si fa altro che mantenere la legge del 13 aprile 1850, non essendovi verun motivo di derogarla, rispettando così i diritti che si possono dire acquistati, ciò che pare d'altronde consentaneo alle dichiarazioni del relatore della Commissione ed a quelle del Ministero. Solo si aggiunge la linea longitudinale di levante, ma con quella larghezza di indicazioni che valga a far conseguire più utilmente lo scopo avuto di mira. Passerà per Isili, capoluogo di provincia, e sarà, per quanto possibile, centrale; e si dice per quanto possibile, perchè in materia di strade bisogna pure aver riguardo non solo alla carta geografica, non solo alla linea retta traversata sulla medesima, ma ben anche alla conformazione del suolo, e ciò massime nei paesi di montagna. Seguitammo noi forse la linea più retta per andare da Torino a Genova? Dio sa che strada ne risulterebbe da una mutazione di traccia che si volesse fare con tal divisamento, cioè di andar più diritto senza tener conto dei monti e delle valli! Infine questa strada di levante riunirà le tre trasversali: cioè Nuoro, Terranova e tutti gli altri paesi che sono sulle due trasversali dello stesso nome avranno la più breve e la più facile comunicazione colle due primarie città di Cagliari e di Sassari.

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

(È appoggiata.)

BARTOLOMMEI. Avrei a fare un emendamento all'aggiunta all'articolo 2 proposta dalla Commissione. Approvando interamente l'articolo 2, io aggiungerei: *da Sassari passando per Tempio e ponendo termine a Terranova.*

PRESIDENTE. Domando se quest'emendamento sia appoggiato.

(È appoggiato.)

PIETRI. Consentitisi dalla Camera la necessità e la giustizia di venir la Sardegna dotata d'una rete di strade, alcune delle quali investite del carattere di principali, a spese dello Stato, alla designazione di queste ne viene in oggi ristretta la questione; designazione che la Commissione lasciò nell'incertezza partendo dal principio che, uniforme dovendo esserne la legislazione, attendersi dovesse che sancita ne fosse la legge portante le norme, sulle quali seguire la classificazione delle strade negli Stati continentali.

La discussione generale seguita nella tornata 28 marzo rende superfluo ogni ragionamento sull'inapplicabilità di siffatto principio, avuto riguardo alla posizione insulare della Sardegna, ed al diverso stato; poichè troppo per l'addietro negletta, all'incontro di quello che praticato siasi per le provincie continentali, non può esser compatibile colla giustizia, che applicata ad essa ne sia una uniforme legislazione, primachè nelle opere stradali posta venga a livello di queste.

Superflua del pari rendesi ogni osservazione sul sistema stradale dai Romani adottato, e che volle portarsi ad esempio dalla Commissione in appoggio alla linea longitudinale introdotta nel progetto della medesima, dappoichè la preceduta discussione ne ha dimostrato l'incongruenza, non potendo le opere stradali disgiungersi dallo Stato e dalla maggiore o minor prosperità delle popolazioni. Tuttavia credo indispensabile il rilevare, non doversi mai subordinare il principale all'accessorio, e quindi i paesi alle sole considerazioni astratte della località, e loro topografica o geografica posizione. Bisogna andar sempre incontro ai paesi, nei quali manifesta si è la tendenza al commercio, forniti di persone colte e facoltose, e favoriti di terreni più ubertosi.

Mi è pur inoltre indispensabile d'istruire la Camera dell'erroneità del giudizio di chi deserti, improduttivi ed insignificanti per il commercio ha voluto sopporre i luoghi che traversar dovrebbero le strade reali dal Ministero designate; ed in ciò fare non mi farò a riandare particolarizzatamente i bisogni delle diverse provincie dell'isola, e gli utili speciali per caduna di esse; mi limiterò bensì a quella che ho l'onore di rappresentare, alla provincia di Ozieri, che (senza pregiudicar le altre) da sè sola è sufficiente a dimostrare la gratuità di ogni asserzione contraria al progetto dal Ministero presentato.

Ozieri, che fra le popolazioni centrali dell'isola a niuna è seconda nell'estensione dell'industria agricola e commerciale, paese centrale fra le coste orientale e di ponente, e situato quasi ad ugual distanza fra le due opposte spiagge di Alghero e Terranova, e le altre due di Porto Torres ed Orosei; che a misura delle diverse esigenze del commercio versa i suoi prodotti nei primi tre; che adottandosi la linea longitudinale dalla Commissione progettata, ove transitasse nella medesima, lascierebbe disponibili alla parte occidentale estrema della Sardegna due strade per recarsi a Cagliari, profitando così della salubrità del clima, che in appoggio del suo progetto invocava la Commissione nella sua relazione; Ozieri, centro dei tredici paesi componenti la provincia, distinta fra le altre provincie per l'agglomerazione dei villaggi in minor estensione territoriale, e per la fertilità del suolo, che a fronte dell'imperfezione dei metodi di coltiva-

zione, comune a tutta l'isola, produce una quantità rilevante di frumento e di lino disponibile all'estrazione; Ozieri, sede del bestiame in Sardegna, e per la produzione, e per l'esteso negozio, che somministra al commercio una quantità ingente di formaggi propri, ed incettati dai paesi delle altre provincie, provvede al maggior consumo nei macelli di Sassari, Alghero e Sorso; che in parte concorre a soddisfare i bisogni di quello di Cagliari e di altri diversi comuni dell'isola; che mentre avvennero le richieste per l'Algeria, ne somministrò a solo maggior quantità di tutte le altre provincie; che con i suoi speculatori provvede fissamente alla vicina Corsica, cercò di estendere lo smercio alla Toscana, nei di cui mercati fece comparire i suoi bestiami, dei quali, non è molto, sono sene pur da speculatori esteri trasportati nella Romagna; Ozieri, ove confluiscono per la vendita le produzioni di più di quindici villaggi, e che fra le città e paesi centrali dell'isola presenterebbe preferibilmente un utile immediato all'apertura delle strade; che per l'industria, cultura ed attività dei suoi abitanti, trovasi più di ogni altra in grado di fruire dei benefici inerenti all'attivazione delle medesime nell'interesse proprio e dello Stato; Ozieri non riscontra nel progetto della Commissione, stando ai termini espliciti, quei vantaggi che dal ministeriale può ripromettersi; sia perchè insufficiente il cenno fattosene nella relazione della Commissione, sia perchè, non estendendosi alla comunicazione colla strada maestra già aperta, non avrebbe le facilitazioni per i trasporti verso la parte occidentale dell'isola, colla quale è vivo il suo commercio.

Se la moltiplicazione dei prodotti è in ragione diretta della coltura, industria e fortuna degli abitanti, e del facilitato smercio; se l'aumento di essi costituisce il vero interesse dello Stato, e questo riscontrar si deve, quanto più possibilmente immediato alle spese che incontransi, ed al sistema che vuole attivarsi per rendere l'isola produttiva e di vantaggio allo Stato, non vi è strada che in linea di pubblica economia presenti un interesse maggiore di quella che porrebbe in comunicazione Ozieri colle città e coi litorali tutti della Sardegna. Conseguentemente non potrebbe andar disgiunta dalle altre strade, che a spese dello Stato fossero le prime ad aprirsi, e lodevole si è il progetto del Ministero, che annoveravala fra le principali.

Quanto a riguardo della provincia che rappresento ho avuto l'onore di esporvi, o signori, e che niuno avente piena conoscenza della Sardegna potrà rivoicare in dubbio e giudicare esagerato, non tende ad escludere od attenuare l'interesse che presentano le strade delle altre provincie; poichè a tutti, ripeto, devono desse estendersi, anche per le seguenti speciali circostanze di fatto, che mi credo in debito di soggiungere.

Il difetto di numerario, le di cui cause non è il momento di riandare, è generale in tutta l'isola. La classe degli operai non ha ove spargere i suoi sudori per lucrarsi colla giornaliera mercede i necessari alimenti, stantechè i possidenti, per mancanza di mezzi, non che procedere ad opere di miglioramento, inabilitati sono persino alla coltivazione delle loro proprietà. Bisogna pertanto che agli uni con i lavori si apprestino i mezzi di sussistenza, ed agli altri facilitato indilatamente venga lo smercio dei loro prodotti col maggior consumo, che pendente l'esecuzione delle opere ne seguirebbe dalla classe degli operai, abilitata alla provvista del necessario, di cui in ogni difetta.

Posta, come è indubitabile, la necessità di strade principali in ogni provincia, caduna ha diritto di fruire contemporaneamente dei benefici annessi all'esecuzione dei lavori; ed

in tal modo operandosi, non che eccedente, discreta ne risulterà in fatto, perchè facilitato il concorso dei lavoranti quasi tutti dell'isola, la somma annua dal Ministero richiesta. L'urgenza del bisogno esige pure nell'interesse dello Stato che in tutte le provincie diasi contemporaneamente opera ai lavori stradali, poichè, accresciuto il numerario, spariranno le difficoltà nella riscossione dei tributi: ciò si conseguisce adottando il progetto del Ministero, e vieppiù fondendosi nel medesimo quello della Commissione sulla strada da Cagliari a Terranova per Isili e Nuoro, e che, giusta la relazione, traverserebbe anche Ozieri.

Isolatamente però, considerati siffatti progetti, quello del Ministero aver deve la preferenza, siccome sotto ogni rapporto più nazionale, soddisfacendo con pari dispendio ai bisogni di più provincie. Il progetto ministeriale facilita immediatamente alle popolazioni centrali il trasporto delle loro derrate, e lo smercio nei porti delle opposte spiagge del Sud, e nel Nord, di Levante e di Ponente. Per esso si conseguiscono le comunicazioni fra tutte le opposte coste marine dell'isola, ed a misura delle richieste e delle diverse esigenze del commercio, le produzioni si trasporterebbero con facilità ai mari opposti. Per esso, colla spesa designata per le strade ivi denominate reali, la Sardegna vien divisa in più parti nella sua longitudine. All'incontro il progetto della Commissione con aumento di spesa, per dividerla con una strada nella sua latitudine, annichila tutte le divisioni traversali, una soltanto conservandone, qual si è quella da Bosa ad Orosei; ed intanto le coste marine di Porto-Torres, Alghero ed Iglesias, coi paesi che vi corrispondono, sarebbero prive di comunicazione diretta colle opposte di Terranova, Tortoli, e viceversa, rimanendo così per un tempo più o meno lungo inutili le spese dello Stato, per le strade già iniziate, incontrate.

Sì, le annichila implicitamente, imperocchè, non ostante nel progetto di legge in discussione, niun cenno facciasi di deroga alla legge 15 aprile 1830, siccome l'esecuzione dipende dal voto del Parlamento, che ne sancisce le spese, vincolato già a determinate strade, il Governo nell'impiego della somma che ne verrà assegnata ad altre non potrebbe distoglierla, ed esaurita dessa, niuno può prevedere quali in progresso di tempo ne sarebbero le deliberazioni della Camera. Tale incertezza sussisterebbe anche per le strade già iniziate, e per il proseguimento delle quali trovansi proposti dei fondi nel bilancio 1849. Non essendo desso tuttora approvato, egli è chiaro che i richiesti fondi potrebbero essere denegati, inquantochè, tutto considerato, pare che dovessero formar parte della somma totale, di cui nella legge in discussione se ne chiede l'assegnamento.

Per quanto poi riflette il tronco di strada da Torralba ad Ozieri, ove pure abbiasi riguardo non ai termini dell'articolo della Commissione, ma al concetto della relazione, l'esclusione ne risulta dall'esame della quantità dei progettati chilometri di strada, confrontando le distanze rispettive, e tenuto conto di quella fra Torralba ed Ozieri.

Infatti da Torralba a Terranova calcolansi chilometri	85
Dai quali da Torralba ad Ozieri se ne devono detrarre chilometri	50
Risultano quindi da Ozieri a Terranova chilometri	53
Da Serri ad Ozieri sonosi calcolati chilometri	135
Da Macomer ad Orosei chilometri	95

Salva quindi la differenza minore di mezzo chilometro, si ha il totale uguale a quello designato dalla Commissione, di chilometri 283 escluso il tronco di strada da Torralba ad Ozieri.

Ben vedete, o signori, come in atto il progetto della Commissione annichilava le strade traversali preaccennate, non ostante, giusta le spiegazioni del relatore della Commissione, in tornata 28 marzo datesene, s'intendessero conservare. Ripeter ciò si deve dal non essersi nella redazione del progetto di legge seguito un sistema consono alle date spiegazioni, un sistema esplicito, chiaro e preciso, quale sarebbesi conseguito, adottando l'articolo 6 del progetto del Ministero, ed unendovi la strada da Cagliari e Terranova, per Isili ed Ozieri.

Siffatte strade prego la Camera a voler con un solo voto dichiarare principali, per evitare le questioni su di un terreno affatto disagiata, ove, facendosi luogo alla divisione, si dovesse divenire a confronti, e ragionare sui maggiori o minori titoli alla preferenza, giusta il debito che ne corre ai rispettivi rappresentanti delle diverse provincie; insorgere forse potrebbero questioni che ecciterebbero molte suscettività che la Camera e la nazione non gradirebbero, e che perciò stesso conviene di evitare le cause che si rappresenterebbero probabili colla divisione. Propongo quindi di passare anzi tutto alla votazione dell'intero articolo 6 del Ministero, aggiungendovi la linea da Cagliari a Terranova, per Isili, Nuoro, Ozieri.

SPANO. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Io proporrei che si votasse la tabella del Ministero per capi e non complessivamente, coll'aggiunta adottata dal signor Santa Rosa Teodoro.

PRESIDENTE. Io osserverò che quando si verrà alla votazione, io debbo prima porre ai voti l'articolo proposto dalla Commissione, perchè il signor Santa Rosa ha bensì presentato un altro articolo, ma solo in suo nome proprio, dimodochè io non posso allontanarmi dal sistema della Commissione. Quando poi si voterà, si procederà per divisione.

LIONS. Io vissi tre anni in Sardegna, e la percorsi a piedi nella massima sua parte, il tutto osservando, indagando, registrando che potesse riflettere agli interessi materiali e morali di quel paese infelicissimo fino ad ora. L'ubertà di suolo grandissima, e la miseria del popolo senza pari che in ogni dove incontrai mi destò nell'animo un senso di meraviglia e di sdegno. Non ne stupii però, perchè non poteva essere altrimenti, soggiacendo questo paese al più cieco despotismo. Anch'io ho dovuto riconoscere quanti mali derivino all'isola dalla mancanza di strade; ma su ciò essendo tutti d'accordo, non parlerò della loro importanza.

Epperò io saluto con vera soddisfazione l'innesto che il Ministero ha fatto al suo del progetto della Commissione, coll'accettare la linea centrale da Cagliari a Terranova, ammettendone la reale importanza, e coll'aggiungervi il prolungamento proposto dall'onorevole relatore del tronco di strada, cioè che da Iglesias va al golfo Palmas, la quale è, come ognun potrà vedere, importantissima.

Il carattere della linea accettata dal Ministero, che da Serri mette al golfo di Terranova, cioè da Cagliari alla Cala degli Aranci, è di tale importanza, che il signor ministro stesso ha dovuto riconoscerla; ma io vorrei si riconoscesse del pari la sua urgenza, imperocchè questa strada partendo da un capoluogo di divisione amministrativa, che è Cagliari, taglia o tocca quattro altre provincie che sono quelle d'Isili, Oristano, Nuoro, e di Gallura, ossia di Tempio.

Questa strada passa fra le popolazioni forse le più intelligenti, certo le più solerti e le più industri ed energiche, alle quali fino ad oggi fu chiuso ogni adito non solo al commercio, ma persino quasi all'istruzione.

La Sardegna si può a buon diritto dividere in tre zone: la

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

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

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

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

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

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

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

addimostrare come convenga assolutamente se ne ammetta l'urgenza.

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

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

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

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

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

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

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

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

Avverto adunque che, posto ai voti questo primo articolo, si dovrà poi ancora votare sulla questione di maggiore urgenza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io aderisco pienamente alla nuova introduzione di linee proposta dal signor Di Santa Rosa.

Sono anche indifferente a che si specifichino nell'articolo le linee, o che veramente si riferisca alla tabella annessa all'articolo 6, aggiungendo la linea da Nuoro, e la prolungazione sino a Porto Palmas; ma quanto all'articolo 2, quale è proposto dalla Commissione, mi pare che non possa star qui, perchè dice: *Lè linee principali di questa rete che saranno cominciate nel 1850 sono le seguenti*; cioè ammette due linee le quali ho dimostrato essere per sè stesse imperfette, perchè ammesse, quali erano, lasciavano lacune nelle linee trasversali, una lacuna cioè tra Torralba ed Ozieri ed un'altra fra Assemini e Sesto; dunque, come da principio io dissi, quelle linee erano imperfette, motivo per cui mi attenevo al compimento di quelle due traverse lasciate imperfette dalla Commissione. Rispetto poi all'introdurre nuovamente quell'articolo ad oggetto di dimostrare la maggiore urgenza della costruzione di questa strada, dirò solo che non mi pare per ora il caso di occuparsi di quest'urgenza. Convengo che possa essere più conveniente cominciare dalla linea introdotta dalla Commissione, da quella che passa da Nuoro od Ozieri; ma quanto al prolungamento sino a Torralba per il capo degli Aranci, farò riflettere al deputato Lions che non si è mai trascurata la comunicazione col capo degli Aranci, perchè prima assai di questa proposizione del Ministero esisteva la strada da Alghero per Torralba, Ozieri e quindi da Terranova al capo degli Aranci; introducendo la linea nuova si dà una comunicazione col capo degli Aranci andando sino a Nuoro; comunicazione questa creduta una delle principalissime linee, quale quella che andava da Alghero ad Ozieri; perchè appunto era prolungata fino al porto degli Aranci. Adunque riconosco la necessità e l'assoluta convenienza d'introdurre la linea di Nuoro. Conosco anche l'opportunità di avere quei due progetti.

Desidero solo che la Camera non imponga al potere esecutivo il vincolo di non lavorare da principio che sopra quella sola linea; perchè, come farò vedere quando si tratterà degli assegni, vi sono spese a farsi pure su altri punti, e principalmente per il tronco da Torralba ad Ozieri, il quale è di una grande importanza, perchè in difetto resta senza comunicazione il comune di Ozieri.

Un altro breve tronco pericolosissimo a costruirsi si è quello da Assemini a Sesto; eppure finchè questo non è compiuto non si può andare assolutamente da Iglesias a Cagliari, perchè manca quel breve tratto di strada.

Con ciò voglio dire che vi sono circostanze locali speciali che costringeranno il Governo non certamente ad impiegare tutta la somma, ma sibbene una parte di quella che sarà assegnata in alcuni siti nei quali con poco lavoro si ottiene un gran risultato. Vi sono poi località dove bisognerà costruire alcuni punti per aprire un passo che attualmente non esiste, dunque io desidererei che la Camera lasciasse una latitudine al potere esecutivo nell'esecuzione dei lavori, onde procedere ordinatamente dalle linee di maggiore importanza a quelle che anche di più ristretto lavoro danno il miglior risultato per l'isola.

PRESIDENTE. Perchè prosegua con ordine, sarebbe bene che la discussione si restringesse al punto della classificazione di quelle strade che debbono essere considerate come reali, ossia a carico dello Stato.

FAGNANI. Domando la parola per un semplice schiarimento, o per fare in caso diverso una rettificazione, ed è che ho sentito accennare dal deputato Di Santa Rosa e mantenere dal signor ministro che il passaggio della strada da Cagliari a Terranova abbia da farsi non solo per Isili e Nuoro, ma anche da Ozieri.

Se si va a Nuoro non si può più andar ad Ozieri; per andar da Nuoro a Terranova bisogna prendere la strada che va dritto a Garofai, Allà e Monti; d'onde, volgendo a destra, si va appunto a Terranova.

Se si vuole al contrario passar per Ozieri, giunti che si sia ad Orotelli, invece di volgere a dritta per Nuoro, bisogna prendere la sinistra per Illorai, di dove si va poi dritto ad Ozieri per rivolgersi a destra a Monti e Terranova.

Ma questa seconda è inconveniente perchè è più lunga di forse 30 chilometri; ed a ciò si ha da aggiungere, come l'onorevole deputato Lions ha fatto osservare un momento fa, che sulla strada da Nuoro a Monti ci sono delle foreste della più grande importanza.

Dunque questa è la strada da prendersi, sia perchè essendo la più diretta è pure la più naturale, e poi perchè avvicinandosi a quelle foreste che si sono indicate, se ne trarrebbe subito un diretto profitto.

Dunque se anche il signor ministro crede che questa sia la strada migliore, faccia il piacere di dirlo, altrimenti accenni alla Camera quale strada crede che si debba fare per andare da Nuoro ad Ozieri onde mettersi sulle vie di Terranova.

Prendano la carta geografica e vedranno, o signori, come è osservabile l'inconveniente che ho indicato.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. Domando la parola una spiegazione. Si è indicato la strada per Ozieri, perchè appunto io rendo omaggio all'esperienza che ha delle cose sarde l'ingegnere Carbonazzi, e mi sarei quindi ben guardato dal designare un tracciamento di linee diverso da quello proposto dal medesimo. Si è designata questa linea centrale come si trova descritta nell'opuscolo che ha distribuito alla Camera intitolato: *Cenni sulla condizione attuale della Sardegna*. Questa strada passa per Isili, Laconi, Orani, Orotelli, Patacla, Ozieri e traversa così i luoghi più centrali, in cui abbondano le foreste, e tra i quali il Goceano che è una parte importantissima della Sardegna, molto ricca, molto fertile e molto popolata. L'altra strada accennata dall'onorevole deputato Fagnani sarebbe composta di tre linee diverse, quindi sarebbe più costosa. Non ne contesto l'importanza e l'utilità, ma siccome non parmi conveniente di fare cangiamenti alle linee già tracciate negli stati uniti al progetto ministeriale e compilati da chi è competente in questa materia, aderisco all'opinione del Ministero, il quale designò la linea di Ozieri come più conveniente, perchè meno costosa, ed importante, perchè attraversa quei comuni di cui sviluppava l'importanza il deputato Lions con ragioni alle quali mi unisco. Del resto importanti sono ambedue quelle linee.

SULIS. Io ritengo che ora si voti sul modo accennato dal relatore della Commissione per la tabella delle strade reali. (*Il presidente ed il relatore della Commissione accennano di sì*) Adunque mi occorre di fare osservare che il signor ministro quando ha consentito di accettare la linea proposta dalla Commissione l'accettò in aggiunta della sua proposta; ed io vorrei che questo modo si tenesse dalla Camera nell'adottare queste norme; giacchè non vorrei che dall'ordine d'iscrizione nella tabella potesse poi dipendere la più celere o la più tarda attuazione dei lavori delle strade, poichè quest'attuazione assolutamente, naturalmente deve dipendere dallo stato attuale degli studi già fatti sui vari punti.

Ciò dico onde poi non accada che si sospendano i lavori di una linea già studiata per attendere agli studi di un'altra, tanto più che, secondo il corso medesimo delle stagioni, si può contentare tutte le provincie che sono impazienti di vedere aperti questi lavori. Diffatti nella stagione estiva si potrà benissimo lavorare sulla linea indicata dalla Commissione, giacchè ivi, per lavorar si per i monti, non c'è alcun pericolo della mal aria tanto celebrata della Sardegna; al contrario nella stagione invernale bisogna abbandonare quelle montagne e tenersi alla pianura, dove i lavoranti non possono incontrare pericolo di sorta. Quindi è mestieri, a mio credere, che la Camera si persuada di questo vero che se noi vogliamo fare un beneficio non solo di strade, ma anche un beneficio materiale di lavoro a tutti i Sardi, bisogna che il signor ministro badi bene a fare in modo che i lavori vengano distribuiti su tutte le linee nella lunghezza possibile, tanto più che con questa lunghezza avremo anche un massimo bene dall'attuazione pronta e celere di tutte le strade. *(Il ministro accenna di sì)*

Quanto disse l'onorevole deputato Lions sull'importanza della linea della Commissione io lo riconosco verissimo, ma bisogna osservare anche che l'importanza stessa, la quale è grande, della linea della Commissione, verrebbe a mancare se non esistessero contemporaneamente anche le altre linee proposte del Ministero.

PRESIDENTE. Ora si discute sulla classificazione delle strade reali, non su l'urgenza d'una linea piucchè dell'altra.

SULIS. Riducendo dunque al punto indicatomi la discussione, io ritengo le dichiarazioni fatte dal signor ministro che accetta la linea della Commissione; ma senza invertire l'ordine della tabella, ossia, anzi meglio, con che tal ordine non nuoca ai lavori.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa; ho chiesto alla Camera che acconsentisse qualche confidenza nel potere esecutivo per le disposizioni a darsi intorno al dar principio ai lavori, poichè ho dimostrato che non si possono concentrare tutti i lavori ad un tratto su di una linea sola, che molte circostanze esigono la costruzione contemporanea di quei tronchi che possono dare molto profitto.

Già nella precedente tornata della Camera ho rilevato essere urgente di attirare tutti i lavori più in un punto che in un altro dell'isola; la difficoltà della stagione, delle località e la mal aria che obbliga a lavorare per alcuni mesi in un sito piuttosto che in un altro, sono circostanze talida comprovare la necessità che la Camera confidi al Ministero bastante facoltà a poter egli stesso determinare a quali tronchi di strada si dovrà dar la preferenza.

PRESIDENTE. Siccome alcuno degli oratori propose che si dovesse procedere per divisione in questa votazione, io credo che essendosi ora la discussione abbastanza estesa sul principio generale, sarebbe opportuno che si prendessero in considerazione parte per parte ciascuna di queste linee proposte, sulle quali si aprirà, ove occorra, il dibattimento, per procedere poscia alla votazione particolare in ciascuna linea.

Comincio adunque a leggere l'articolo così proposto:

« 1° Linea da Cagliari a Porto Torres. »

Una voce. Esiste già.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Esiste, ma bisogna metterla nella tabella.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la classificazione della strada da Cagliari a Porto Torres fra le strade reali dello Stato.

(La Camera approva.)

Segue: « Da Cagliari a Terranova per Isili, Nuoro ed Ozieri. »

FAGNANI. Sarebbe necessario di distinguere se si possa fare o no questa strada, come la sento indicare, da Isili a Nuoro, Ozieri, Monti e Terranova; perchè io dico che sulla carta sulla quale è tracciato il progetto del Ministero vi sono due traccie, una che va da Orotelli a Terranova, passando per Nuoro e Monti; l'altra che da Orotelli si allontana dalla direzione che porta a Terranova per volgersi ad Illorai, d'onde va ad Ozieri e quindi a Monti e Terranova.

Ora, se il progetto ministeriale dice che la strada ha da andare da Cagliari a Terranova, passando per Isili e Nuoro, come potrà essere che giunta a Nuoro abbia da andar ad Ozieri?

Qui vi è un errore che vuol essere rettificato; ed è per questo che mi rivolgo al signor ministro onde avere quanto meno uno schiarimento.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho detto di adottare la linea proposta dalla Commissione, la quale precisamente da Serri ad Isili, Nurallao, Laconi ai campi d'Orotelli va ad Ozieri per il Goceano, paese che a me pare importantissimo. Non è giusto poi il dire che il signor Carbonazzi non abbia proposta questa linea, mentre il medesimo tra le strade divisionali aveva collocata anche questa ed anzi nell'ordine successivo con cui intendeva fossero stabilite le dava la preferenza. Osserverò ancora che emettendo io il principio di largheggiare nella classificazione delle strade reali non intendo perciò che si dia a questo principio troppo vasta applicazione, non essendovi ragione per cui non debba sussistere l'altra categoria di strade che saranno a carico dell'isola, ossia a carico di ciascun territorio, di ciascuna provincia.

In conseguenza di questi riflessi mi accostai alla linea proposta a nome della Commissione dal deputato Di Santa Rosa, anche perchè aprendo una comunicazione col golfo degli Aranci si avrà un minor numero di strade reali, poichè ripeto essere mio desiderio che si dia la maggior estensione alle strade reali, ma che non se ne facciano delle superflue.

Ammetto la convenienza di aprire altre strade eguali a quelle di cui si fa cenno, ma queste saranno divisionali.

Lo Stato costruirà a sue spese tutta la strada da Ozieri al golfo degli Aranci, ma è naturale che non faccia che quella che traversa il Goceano, e viene appunto ad Orotelli a raggiungere un'altra strada reale. In somma io adotto il progetto della Commissione.

COSSATO. La designazione che dà l'onorevole relatore della Commissione a questa strada da Serri al porto degli Aranci mi pare imperfetta ad anzi direi che non può sussistere, che se si passa per Nuoro, come dice il signor relatore, non si può più tornare indietro da Cagliari a Terranova per Isili, Nuoro ed Ozieri; ma quegli che vuol dirigersi in via diretta verso il porto, se passa per Nuoro non può toccare ad Orosei.

Una voce. Vi è una strada trasversale.

COSSATO. Di questa strada trasversale non si è ancora fatto parola. A me pare che non si debba dire per Nuoro, ma piuttosto per Orotelli, Ozieri al porto di Terranova; perchè, ripeto, per andare a Nuoro bisogna tanto scostarsi dalla direzione che deve tenere la strada che si formerebbe una deviazione considerevole, il che non può essere che di grave pregiudizio. In conseguenza propongo che parlando di questa linea non si faccia menzione veruna del luogo di Nuoro, ed anzi sarei d'avviso che si dovessero semplicemente accennare i due punti estremi senza parlare dei luoghi intermedi.

SANTA ROSA T., relatore. Per evitare ulteriori discussioni a questo riguardo, si potrebbe prendere la stessa

indicazione data dall'ingegnere Carbonazzi nel suo libro, la quale, per essere un po' lunga, aveva creduto di poter abbreviare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'osservazione dell'onorevole generale è giusta, solo difetta nell'espressione. Questa linea andrebbe da Serri per Isili, Laconi ad Orotelli, e da Orotelli volgerebbe poi verso Ozieri; ne viene dunque di necessaria conseguenza che non tocca Nuoro perchè da Nuoro si andrebbe ad Orotelli, e per quella via a raggiungere la strada grande che va da Alghero al golfo degli Aranci.

Dunque vi sarebbe realmente una rettificazione a fare nell'indicazione della linea la quale potrebbe così concepirsi:

Da Serri sino ad Orotelli, e da Orotelli passando per il Goceano ad Ozieri; in altri termini, la linea sarebbe questa: da Serri per Isili, Laconi, Orani ed Orotelli; e quindi io direi: della traversa da Bosa ad Orosei ad Ozieri, passando per il Goceano.

SPANO GIOVANNI BATTISTA. Io non saprei adattarmi a questa nuova redazione.

Qui si tratta di una delle principali strade della Sardegna, di quella che in una data epoca, che speriamo non sia molto lontana, quando, cioè, sarà attuata la legge doganale italiana, sarà la vivificatrice dell'isola. Il porto di Terranova è precisamente quello che è in faccia a tutta Italia, è quello dove i Romani avevano i maggiori stabilimenti.

Le strade che da Terranova dovevano comunicare ai punti principali dell'isola sono per Nuoro e Cagliari, e per Tempio e Sassari. Se noi nel tracciar la linea di questa strada evitiamo che essa tocchi Nuoro, e la facciamo divergere verso Ozieri, noi facciamo un gomito immenso, e questi gomiti così grandi nelle strade reali ognun sa che sono da evitarsi perchè oltre a tante altre considerazioni egli è evidente che ritardano la celerità dei trasporti invece di abbreviare le comunicazioni tra i vari punti.

Farò ancora osservare al signor ministro che fra Nuoro, Ozieri e Monti esistono i migliori terreni, esistono foreste immense, le quali sono finora state, direi così, inviolate, non sono state ancora tocche dalla scure appunto per mancanza di comunicazioni, le quali foreste essendo esplorate potrebbero dare un prodotto immenso allo Stato, e che se si fa passare la strada per Orotelli, e se per conseguenza essa si fa congiungere colla strada di Bosa ad Orosei, si manca a questo scopo. Rammenterò inoltre che il Ministero promise, o almeno lasciò fiducia che sarebbesi aperta una diretta comunicazione fra Genova, la Sardegna, la Corsica e Bona, nella quale promessa rimane implicitamente dichiarato che le comunicazioni di Cagliari con Bona devono prendere necessariamente due direzioni principali: una per Terranova e l'altra per Porto Torres. Ora che cosa avverrebbe se noi allungassimo la strada per Ozieri? Ne avverrebbe che la linea principale che noi vogliamo introdurre nel progetto ministeriale diverrebbe una linea insignificante.

Sostengo quindi che debba essere conservata la strada per Nuoro quindi per Bichi, Alà, Monti.

PRESIDENTE. Prego il signor deputato Spano a presentare il suo emendamento.

CHIÒ. Vorrei chiedere uno schiarimento al signor ministro, al quale domanderei se le strade unite al progetto di legge sono già state tracciate in tutti i loro punti, o se invece sommariamente i punti principali per i quali debbono passare: io propenderei a credere che sono tracciate in tutti i loro punti, riflettendo che si vedono già determinate le loro larghezze...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. (*Interrompendo*) Se permette, rispondo subito; queste sono state tracciate appunto per le ragioni da esso notate, e secondo le designazioni del signor Carbonazzi; come pure quella stessa che io avevo accettato è una di quelle che aveva proposto lo stesso ingegnere come più importanti tra le strade divisionali.

CHIÒ. Questo schiarimento mi pare che sia molto importante, poichè basta riflettere che il semplice cambiamento di qualche parola nell'indicazione di queste strade potrebbe far variare sostanzialmente la linea stessa che si discute.

MENABREA. Tout la Chambre est d'un accord unanime pour adopter un système général de routes en Sardaigne, considérant que cela est non-seulement dans l'intérêt de l'île elle-même, mais encore dans celui de toute la nation; seulement il me semble dans le cas dont il s'agit que la Chambre est tout à fait incompétente pour juger si une ligne doit passer par tel point plutôt que par tel autre. La Chambre est d'autant plus incompétente, en cette circonstance, que je vois désaccord entre M. le ministre des travaux publics, la Commission et plusieurs députés de la Sardaigne. Cela prouve que la question n'a pas encore été suffisamment étudiée. Maintenant ce qui importe le plus c'est de voter que la Sardaigne aura un système général de routes, et de déterminer les lignes principales que ces système doit embrasser, en fixant les points extrêmes. Puisque les ministres sont responsables, il faut leur laisser la responsabilité des points intermédiaires; la Chambre ne peut l'assumer sur elle-même, car elle manque des éléments nécessaires pour porter un jugement exact dans cette question. La Chambre pourrait donc se borner à fixer la ligne de la manière suivante: « La linea tra Serri e Terranova per il centro dell'isola. » Le ministre ordonnera ensuite les études qu'il croira convenables pour déterminer la direction intermédiaires la plus opportune. Nul, mieux que lui, n'est à même de se procurer les éléments nécessaires dans ce but; en procédant ainsi, le Parlement restera dans les limites de ce qu'il peut sagement faire, et il évitera une responsabilité qui ne doit pas peser sur lui.

PRESIDENTE. La proposta del deputato Santa Rosa sarebbe questa:

« Da Serri per Isili, Laconi, Orani, ai Campi d'Orotelli, e successivamente dal ponte d'Illorai da Bono, Patada e ad Ozieri. »

Il deputato Spano propone invece:

« Dal golfo di Oristano per Villerbona, Isili, Lanusei e Tortoli. »

Domando se questa seconda proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

PIETRI. Ho chiesta la parola per sostenere la linea di strade che fu proposta dalla Commissione.

La difficoltà elevata dall'onorevole deputato Fagnani dipendeva da che non si poteva conciliare scambiamiento di direzione da Orotelli a Nuoro, e indi ad Illorai ed Ozieri.

Se avesse osservato esattamente la carta avrebbe veduto che la linea appunto che parte da Macomer e va ad Orosei, passando per Nuoro e nelle vicinanze di Orotelli, viene annoverata fra quelle poste a carico dello Stato, e questa linea appunto che andava ad essere intersecata dalla strada divisionale percorreva per un buon tratto che indi abbandonava per incontrare in Ozieri nuovamente l'altra strada traversale. Non vi era per conseguenza da Nuoro ad Ozieri che ad eseguire un piccolo tronco di strada. All'incontro se da Nuoro si dirige per Buddusò, Alà, Monti e Terranova, allora la longitudine sarebbe portata ad 80, 90, 100 chilometri; io sto

dunque per la linea proposta dalla Commissione, passando cioè per Nuoro ed Ozieri.

PRESIDENTE Il signor Menabrea propone quest'emendamento :

« La linea che passa da Serri per andare a Terranova passando per il centro dell'isola. »

BOYL. Domando la parola su questo emendamento, che credo l'unico che possa mettere d'accordo tutte le gare municipali.

SIOTTO-PINTOR. Io mi oppongo a quest'emendamento. Il Ministero ha segnato i paesi principali per i quali le strade debbono passare.

LIONS. Non è possibile accettare quest'emendamento attesa che sarebbe troppo vago.

Importa sopra tutto nell'aprire le grandi vie di comunicazione di abbreviare le distanze. Ora, volendo che questa strada da Cagliari a Terranova, giunta che sia a Nuoro, pieghi a manca verso ponente fino al ponte Illorai, per poi volgere a tramontana fino Ozieri, indi piegarsi a levante su Monti, è, a parer mio, un grave errore. Infatti Nuoro, Illorai, Ozieri e Monti sono i quattro vertici degli angoli d'un trapezio, e non mi pare quindi ragionevole di far correre questa strada su tre lati di questo trapezio, quando invece si dovrebbe aprirla sul quarto, non solo per questo motivo, ma ancora perchè passando per Alà essa attraverserebbe i paesi più abbondanti in boschi, come già ebbi l'onore di accennarlo precedentemente. Poichè ho la parola, me ne varrò per osservare al signor ministro dei lavori pubblici che ragionando dell'utile della strada d'Iglesias al golfo Palmas, non accusai punto il Governo di non essersene curato. Nell'addimmostrare poi l'urgenza della linea da Cagliari a Terranova, non intesi punto di farlo a pregiudizio di tutte le altre, e soprattutto di quelle a cui poco manca per tosto usufruuarle. Il signor ministro si è compiaciuto di dare un senso troppo assoluto alla mia proposta.

Tuttavia dopo date queste spiegazioni io non saprei ancora acconsentire alla domanda di lasciare il disporre d'ogni cosa in questo negozio all'arbitrio del Governo, ed insisto ancora si riconosca l'urgenza della mia proposta.

PRESIDENTE. Appoggia adunque la proposta del deputato Spano ?

LIONS. Appoggio quella dei deputati Spano e Fagnani.

SERPE. Faccio osservare alla Camera che questa linea si era progettata dalla Commissione per supplire al difetto della prima stata eseguita da Porto Torres a Cagliari, perchè una tale linea non passando per il centro lasciava tutta la parte orientale senza comunicazione. La Commissione volendo supplire a sì grave difetto, ed in certo modo volendo anche conservare il progetto ministeriale, progettava la sua linea per Ozieri. Bisogna osservare che a compiere la trasversale da Alghero per Torralba, Ozieri e Terranova, linea proposta dal Governo, non mancano che pochi chilometri, secondo ciò che ne propone la Commissione, cioè il piccolo spazio da Torralba ad Ozieri.

Il Ministero includendo, come ha incluso nel suo progetto, la linea della Commissione, mi pare che sia inutile di dover fissare che passi per Ozieri, perocchè conservando la già accennata trasversale da Alghero, Torralba, Ozieri, Terranova, io non vedo il motivo per cui si voglia spingere la linea da Nuoro ad Ozieri, cioè addosso alla longitudinale già esistente, e privarne la parte orientale che ne difetta, massime che essa passerebbe per le ricche praterie di Alà, Buddusò, traverserebbe ricchissime selve, e s'avvicinerebbe ai fertili territori dei salti di Gios. Per siffatte ragioni bisogna mantenere que-

sta linea per Nuoro, Oruni, Bitti, Alà, Buddusò, Monti, Terranova, come proponeva l'onorevole deputato Spano.

PRESIDENTE. Sono varie le proposizioni: domando in primo se è appoggiata la proposta del deputato Menabrea.

(È appoggiata.)

Pongo ai voti la proposta Menabrea, essendo la più ampia :

« La linea che da Serri va a Terranova. »

Chi intende di approvarla si alzi.

(È approvata.)

Viene il terzo alinea così concepito :

« Da Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro. »

(La Camera approva.)

Quarto alinea :

« Dalla cantoniera di Sestu ad Assemini, Iglesias e Porto Palmas. »

FOIS. Questo è uno sbaglio. La strada per Iglesias è già cominciata. Comincia dall'estremità di Cagliari ed arriva alla metà di Iglesias.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Questa è indicata fra le strade reali, ma non ne è compiuta che la prima linea.

FOIS. La strada è già compiuta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La più inoltrata di tutte è quella di Porto Torres.

FOIS. Ma questa è già fatta. (ilarità)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. È stata messa fra le strade reali.

FOIS. Mi scusi, ma questa che parte dall'estremità di Cagliari è già terminata.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questo quarto alinea.

(La Camera approva.)

Quinto alinea :

« Da Alghero ad Ozieri per Torralba. »

(È approvato.)

Sesto alinea :

« Da Serri a Tortolì per Lanusei. »

A quest'alinea il signor Spano propone il seguente emendamento :

« Dal golfo d'Oristano per Villambana, Isili, Lanusei a Tortolì. »

Domando se è appoggiato. .

(È appoggiato.)

SPANO GIOVANNI BATTISTA. Questa mia proposta comprende due delle linee già portate dall'editto 13 aprile 1850, le quali riunite in una sola formano precisamente l'alinea che è indicato in emendamento del terzo articolo della tabella ministeriale.

Qui farò osservare alla Camera che negli studi che si fecero nel 1850 si presero in seria considerazione i rapporti commerciali che esistevano tra queste diverse provincie. Ora è a sapersi che la maggior parte dei formaggi e dei grani della provincia d'Isili hanno il loro sfogo al golfo d'Oristano, e che i rapporti commerciali fra la provincia d'Isili e la provincia di Lanusei sono grandissimi, onde si potrebbe dire con verità che la provincia di Lanusei vive della provincia d'Isili.

Per queste considerazioni, a me sembra che questa sia una linea vitale, una tra le linee trasversali più interessanti; quindi, appoggiato anche alla legge del 1850, domando che sia classificata fra le strade reali.

PRESIDENTE. Io metterò ai voti la proposta del signor deputato Spano.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io faccio osservare che il signor preopinante con questa proposizione aggiunge una linea nuova che non era nemmeno designata in

questa legge, allegando essere essa importante per il commercio dei formaggi e dei grani: ma tutte le strade di cui è questione sono più o meno importanti, tutte possono meritare speciali riguardi, e se la Camera intende che abbiano ad essere tutte strade reali, che tutte debbano ricadere a peso esclusivo dello Stato, non si riuscirà più ad averne alcuna.

Dopo il principio proclamato nella legge, che sarebbero dichiarati reali solamente le linee principali, io credo che coll'aggiunta fatta dal signor Santa Rosa e accettata dalla Camera, con quel breve prolungamento da Iglesias al porto di Palmas, si provveda a tutte le linee di maggior rilievo.

Voti. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del signor Giambattista Spano.

(Non è approvata.)

Viene la proposta del signor Santa Rosa accettata dal Ministero.

(È approvata.)

Ora vi sono varie aggiunte. Vi è l'aggiunta proposta dal signor Bartolommei che porterebbe la linea da Sassari passando per Anglona, Tempio e ponendo fine a Terranova.

BARTOLOMMEI. Domando la parola per sviluppare il mio emendamento.

SEMPI. Domando la parola per una semplice osservazione.

Nel progetto del Governo ci era la linea da Ozieri a Terranova, ed osservo al signor presidente che non l'ha messa ai voti.

PRESIDENTE. Ho messo ai voti tutte le linee proposte ordinatamente dalla prima fino alla sesta. Si propone ancora la linea da Sassari a Terranova; questa la porrò ai voti colle altre aggiunte, ma a suo tempo.

Ora è in discussione la proposta del signor Bartolommei.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi pare che qui siavi errore per la linea delle strade reali già proposta prima dal Governo; in questa vi è tutta la traversata tra Torralba e Terranova, e nella sesta linea da Torralba, Ozieri, Terranova e Cala degli Aranci, cui si congiungerà, sia che si vada da una parte, sia che si vada dall'altra.

PRESIDENTE. Mi perdoni, signor ministro. Io ho posto ai voti l'emendamento proposto dal signor Santa Rosa, a cui egli ha aderito.

Ecco l'emendamento del deputato Santa Rosa. (*Lo rilegge*)

FAGNANI. Quella da Ozieri a Porto Torres.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'aggiunta fatta dall'onorevole Menabrea porta di lasciare gli estremi indeterminati. Se questi estremi si lasciano indeterminati sarà interrotta la strada che passa per Nuoro per andare a Terranova.

PRESIDENTE. A quest'articolo 2 successe una discussione tra varii deputati. Vi era una proposta della Commissione, la quale seguiva la linea tracciata dall'ingegnere Carbonazzi.

Vi era la proposizione del signor Spano da Cagliari per Isili, Nuoro, Bitti, Alai, Monti e Terranova; veniva poi l'emendamento proposto dal signor Menabrea, il quale consiste in questo: « La linea che parte da Serri per Terranova passando per il centro dell'isola... »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Appunto, e così restava indeterminato il compimento di questa linea: ad ogni modo dovevano restar ferme le tre trasversali, perchè

altrimenti non esisterebbe più la strada accennata all'articolo 6, non si compierebbe più la traversata da Alghero al porto degli Aranci, che era stata la prima proposta dal Governo.

Il signor Menabrea ha proposto di lasciare indeterminati gli estremi di questa linea nuovamente introdotta; ma non si osservò che se si sopprimesse questa linea, se cioè non si adottasse l'articolo 6, questo emendamento diventerebbe inutile, perchè, siccome bisognerà andare necessariamente da Ozieri a Terranova, e quindi al porto degli Aranci, saremmo costretti di andare colla linea principale ad Ozieri, perchè da Ozieri colla linea determinata si andrebbe a Terranova e al Porto degli Aranci.

SANTA ROSA T., relatore. Siccome la linea da Cagliari a Terranova, secondo la spiegazione data dal ministro, passerebbe per Ozieri, non occorre più comprendere nella linea trasversale da Alghero al porto degli Aranci il tratto posto da Ozieri a Terranova, che servir deve pure alla continuazione dell'altra linea longitudinale, quindi è che mi opposi all'emendamento del signor Menabrea, in quanto che per esso non si toglieva la difficoltà, ma si lasciava il dubbio se dovesse passare per Ozieri e per Bichi. Il signor ministro, il quale sosteneva la linea di Ozieri, avendo votato quell'emendamento, ho creduto che lo interpretasse nel caso su indicato, e persisteva nella linea di Ozieri, massime che Ozieri è più centrale che non Bitti. Ond'è che se il ministro vuol seguire e dichiarare in quel modo lo spirito dell'emendamento Menabrea, facendo passare per Ozieri la strada centrale, sarebbe inutile di comprendere un'altra aggiunta alla linea trasversale di Alghero. Sarà quindi prima d'ogni cosa opportuno che il ministro si spieghi a quel riguardo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa, io non lo credo inutile; l'emendamento del signor deputato Menabrea è stato ammesso dalla Camera, e quindi osserverò al preopinante che non è in suo arbitrio, nè nel mio di rinvenire sul medesimo.

Quell'emendamento porta che la linea parte da Serri per Terranova passando per il centro dell'isola; esso venne adottato, a quello dobbiamo attenerci.

Per una parte o per l'altra, se si andrà per il Goceano si giungerà ad Ozieri, o da Ozieri si proseguirà a Terranova. In tal modo la linea sarà stabilita; se invece si andrà per Alai, allora si arriverà a Monti, e si arriverà sempre a quella traversa.

SANTA ROSA T., relatore. Accetto la spiegazione.

PRESIDENTE. Siccome la Camera non è più in numero, io propongo di mandar tutti gli emendamenti proposti alla Commissione, onde essa s'intenda su di questo punto.

Varie voci. Sì! sì!

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge pel sistema stradale di Sardegna;

2° Discussione del progetto di legge per alcuni lavori al porto di Savona.