

TORNATA DEL 3 APRILE 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazione sul bilancio dell'azienda generale di marina del 1849 — Convalidazione dell'elezione del collegio di Alassio — Seguito della discussione del progetto di legge pel sistema stradale della Sardegna — Relazione della Commissione sui diversi emendamenti ad essa inviati — Emendamento del deputato Sulis — Aggiunta del deputato Bartolommei — Ragguagli del deputato Fagnani — Approvazione dell'articolo 3 — Emendamenti del deputato Sulis e del relatore all'articolo 4 — Approvazione di quest'articolo — Emendamenti del relatore e del deputato Valerio L. all'articolo 5 — Spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Approvazione dell'articolo emendato — Emendamenti del deputato Menabrea — Questione preliminare — Emendamento del deputato Fagnani — Osservazioni dei deputati Cadorna e Jacquemoud Antonio — Articolo 6 proposto dalla Commissione — Osservazioni dei deputati Jacquemoud Antonio e Riccardi — Approvazione — Aggiunta del deputato Stotto-Pintor — Approvazione degli articoli 7, 8 e dell'intera legge — Squittinio per la nomina d'un membro della Commissione del bilancio.*

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

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

CAVALLINI, segretario, dà il seguente sunto dell'unica petizione presentata oggi alla Camera :

2506. Pelisseri Pietro avvocato, di Torino, prega la Camera a voler commettere alla Commissione incaricata d'esaminare il progetto di legge per l'ammissione degli avvocati al patrocinio davanti il magistrato di cassazione di presentare senz'altro indugio il suo rapporto e d'intraprenderne quindi la discussione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il signor Bianchi-Giovini fa omaggio alla Camera di 200 esemplari d'una sua versione d'un discorso dell'abate Fleury circa l'abolizione delle immunità ecclesiastiche.

Il marchese Arborio di Gattinara fa omaggio alla Camera di 150 esemplari di un suo opuscolo intitolato: *Osservazioni circa l'organizzazione dell'armata e della guardia nazionale.*

(La Camera non essendo in numero si procede all'appello nominale, il quale viene però interrotto dacchè sorvengono parecchi deputati a comporre il numero richiesto per deliberare.)

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

(La Camera approva.)

CHIO. Prego la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione 2471 presentata dall'avvocato Thonon, la quale ha un duplice oggetto.

Il primo è di chiamare l'attenzione della Camera sulla necessità di compilare un regolamento di polizia rurale, attesi i frequenti furti che si commettono nelle campagne.

Il secondo oggetto è di chiamare l'attenzione della Camera sui prezzi delle derrate, i quali, massime presentemente,

vanno soggetti a grandissime vessazioni, e sarebbe quindi, secondo il tenore di questa petizione, inutile che la Camera facesse oggetto delle sue deliberazioni la questione delle libertà commerciali, senza mettere prima d'accordo gl'interessi del proprietario e del proletario.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

Il signor Angelo Tamburelli, deputato del collegio di Bobbio, scrive pregando la Camera a voler accettare la sua rinuncia alla deputazione.

(La Camera accetta.)

Il deputato dottore Bianchetti, per circostanze di famiglia, manda pure la sua dimissione.

SELLA GREGORIO. Alcune impreviste esigenze di famiglia hanno determinato il deputato Bianchetti a chiedere la sua dimissione. Io proporrei quindi che gli si accordi invece un congedo di due mesi, onde possa incombere ai proprii interessi, e quindi continuare l'esercizio del suo mandato.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intende di accordare un congedo di due mesi al deputato Bianchetti, invece di accettarne le dimissioni.

(La Camera accorda il congedo.)

RELAZIONE SUL BILANCIO DELLA MARINA PEL 1849.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca relazioni di Commissioni. Invito alla ringhiera i relatori che hanno rapporti in pronto.

RICCI G., relatore. A nome della seconda Sotto-Commissione del bilancio ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul bilancio dell'azienda generale di marina per l'anno 1849.

A norma di quanto si è già fatto per le relazioni precedenti, depongo questa relazione sul banco della Presidenza, affinchè sia stampata e distribuita.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre relazioni in pronto, l'ordine del giorno porta verificaione di poteri.

RELAZIONE DI UN' ELEZIONE.

NOVELLI, *relatore dell'ufficio III*, riferisce e propone alla Camera la convalidazione dell'elezione del signor avvocato Biancheri Fruttuoso a deputato del collegio d'Alassio. (La Camera approva.)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione intorno alla legge pel sistema stradale per l'isola di Sardegna.

La parola è al relatore della Commissione per riferire sulle proposte d'aggiunta all'articolo 3.

SANTA ROSA T., *relatore*. Secondo l'invito fatto sul finir della tornata di ieri la Commissione teneva stamane un'adunanza, cui intervenne il signor ministro dei lavori pubblici, onde esaminare gli emendamenti propostisi sulla classificazione delle strade reali.

S'accordarono i membri della Commissione col ministro nel riconoscere che la linea centrale votata secondo la redazione proposta dal deputato Menabrea non essendo più determinata per Ozieri, poteva succedere che quella linea centrale non passasse più per Ozieri, e quindi rimanesse interrotta l'altra linea trasversale da Alghero a Terranova, e che conveniva rimediare ad un tale inconveniente. Ad un tale effetto la Commissione propose ed il ministro accettò il seguente paragrafo 7° dell'articolo 3:

« Da Ozieri verso Terranova sino all'incontro della linea che sarà determinata da Serri a Terranova. »

Coll'emendamento del signor Menabrea adottato dalla Camera si fissò il punto di partenza della linea centrale a Serri, e non a Monastir, come lo era nella mia proposizione. Ne viene quindi che quel tratto di quella linea già costruito da Monastir a Serri non sarebbe più compreso nella classificazione delle strade reali; onde ovviare a tale inconveniente la Commissione vi propone per mezzo mio il seguente paragrafo 8°:

« Da Monastir a Serri. »

Quest'aggiunta è pure consentita dal ministro.

Non mi farò a dare un maggiore sviluppo a queste aggiunte, che non lo sono, se si considera all'intenzione ch'ebbe la Camera nel votare l'emendamento del signor Menabrea; ove però insorgessero dubbi od opposizioni, il farò.

PRESIDENTE. Seguendo l'ordine preso nella discussione su quest'articolo 3, io porrò in discussione prima il 7° alinea progettato dalla Commissione, che sarebbe così concepito:

« Da Ozieri verso Terranova sino all'incontro della linea che sarà determinata da Serri a Terranova. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

SULIS. Erano sette le strade reali nel progetto ministeriale; ieri si ridussero a sei; oggi la Commissione ne propone una settima. La settima linea del progetto ministeriale è così definita:

« Da Torralba per Mores ad Ozieri. »

Secondo la redazione della Commissione pare che questa settima strada debba muovere non da Torralba per Mores ad Ozieri, ma da Ozieri a Terranova. Quindi domando al relatore della Commissione uno schiarimento su questa variazione. So bene che la strada è fatta sino a Torralba; ma non

so come con questa strada centrale si possa escludere la linea continuativa per Torralba.

SPANO G. B. Come membro della Commissione mi credo in dovere di rispondere al mio collega deputato Sulis che nella tornata di ieri si votò la strada da Torralba ad Ozieri, ma non si votò il tronco da Ozieri fino a Terranova; e questo per la ragione che la strada proposta dall'onorevole deputato di Santa Rosa da Cagliari a Terranova si supponeva dovesse passare per Ozieri. Riconosciuto adesso che dietro l'emendamento del deputato Menabrea rimangono indeterminati i punti in cui deve passare questa strada, era necessario che il tronco da Torralba ad Ozieri fino all'incontro della strada da Cagliari a Terranova venisse discusso ed approvato dalla Camera come complemento della trasversale da Alghero a Terranova.

PRESIDENTE. Metto ai voti il settimo alinea proposto dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Viene ora l'ottavo alinea, pur proposto dalla Commissione, così concepito:

« De Monastir a Serri. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

ROSELLINI. Non si tratta di dichiarare reale questo tronco di strada perchè esiste già.

PALBOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. È appunto perchè si dichiara reale la strada che già trovasi costruita da Monastir fino a Serri; ed è un fatto che trovasi costruita; ed è una di quelle che sono portate nella linea da determinarsi come reali.

Questa determinazione deve essere precisata per la stessa ragione che si è precisata la linea da Porto Torres per Serri a Cagliari, per l'oggetto cioè della manutenzione e della conservazione loro.

PRESIDENTE. Se niuno domanda più la parola, pongo ai voti quest'alinea.

(La Camera approva.)

Ora verrebbe un'aggiunta del deputato Bartolommei, cioè la linea di strada che da Sassari passando per l'Anglona, Tempio, pone termine a Terranova.

Domando se è appoggiata questa proposta.

(È appoggiata.)

BARTOLOMMEI. Domando la parola per spiegare e sviluppare la mia quarta aggiunta all'articolo 2 della Commissione e 6° del ministro dei lavori pubblici che testè trasmisi al banco della Presidenza.

Signori, se alle strade principali già sancite da questa Camera io vi propongo di aggiungere quella che partendo da Sassari e traversando la provincia dell'Anglona, Tempio, vada a por termine in Terranova, non vi crediate che spirito municipale a ciò mi spinga o amor smodato per l'infelice provincia che ho l'onore di rappresentare in questo augusto consesso. Spirito di retta giustizia bensì a ciò mi sprona, come spero di brevemente dimostrarvi. Ed invero io credo non andare errato se dico che prime a chiamare l'attenzione del Parlamento esser devono le infelici provincie, le quali, sebben povere in sè, traggono tuttavia dalle speculazioni di commercio l'esistenza loro; e noi vediamo in tutti i ben amministrati paesi che dove tali condizioni si verificano ivi più copiosi si portano gli aiuti della nazione, onde per quanto si può sia meno penosa l'esistenza di quegli individui che pure hanno diritto a vivere siccome gli altri. Ora chi non sa che la Gallura è la più povera delle sarde provincie, perchè sempre dimenticata più che le altre mai, e che la maggior parte degli

abitanti suoi è costretta ad errare sulla superficie della Sardegna, onde col traffico avere quanto in sè non possiede? Chi non sa ch'ella, per la naturale svegliatezza ed intelligenza degli abitanti, resa ancora più attiva dalla necessità, avendo facili mezzi di trasporto, quanto in oggi è negletta e povera diventerebbe apprezzata e ricca?

Signori, in quella settentrionale parte sonovi immensità di boschi ghiandiferi, pascola numerosa moltitudine di bestiame di svariata specie, e vi sono infinite cave di ottimo granito che gli antichi Romani nostri avi tenevano in grande pregio, e se ne servivano per le loro opere immortali; in essa raccogliasi l'erba così detta *pietra lana*, cotanto necessaria per dare il colore allo scarlatta; con la Gallura ha relazioni commerciali la vicinissima Corsica. Che immenso sollievo adunque non sentirebbe questa vastissima provincia, se, come ne ha il diritto, si ponesse in diretta comunicazione con i graniferi villaggi dell'Anglona cotanto rinomati per la loro fertilità, e Sassari, centro di molte speculazioni?

Signori, voi la porreste in condizioni di provvedersi di quanto ha bisogno con la metà di quello che oggi spende senza le strade, dovendo tutto trasportare per ciò a schiena di cavallo per sentieri orribili, in cui annualmente molti uomini e moltissimi cavalli miseramente periscono; motivo per cui il prezzo del trasporto assorbe ben sovente il valore delle merci. Divenuta facile in tutte le stagioni e meno costosa l'esportazione, che lucro non avrebbe la Gallura dai suoi numerosi milioni d'alberi di sugheri, dai formaggi che manda a Genova e Napoli, dall'immensa quantità di lardo, che molte volte si rimane invenduto per non sapere come esportarlo; dai suoi numerosissimi branchi porcini, i cui capi ad ingrassare nei ghiandiferi boschi della provincia or sono due anni ascesero a 75,000; che lucro non avrebbe dai suoi vini, dalle sue lane nazionali, e da mille altri prodotti che ora giacciono o dimenticati o negletti affatto? Che attività non svilupperebbe il commercio francese vedendosi aperta una facile comunicazione con tutto il capo settentrionale dell'isola? Queste sono verità che nessuno può smentire, ed i miei connazionali ed i Piemontesi che sono stati in Gallura conoscono come ed al pari di me che viviamo miseramente mancando di tutto nell'abbondanza di tutto, perchè quasi nell'impossibilità di poter fare scambi delle nostre derrate. Nessuna provincia puote vantarsi nella Sardegna di avere un diretto commercio con la nazione francese come la Gallura, la quale, se non è ridotta a totale rovina, in gran parte se ne confessa debitrice a questa rara fortuna in tanto infortunio. E se oggi è così, che mai diverrà quando voi, dotandola di pochi chilometri di strada principale abbiate perfezionato opera cotanto necessaria? Pensatelo voi, che io vi richiamo ad altra considerazione. Convieni avere l'occhio a cosa di maggior rilievo per ciò che un giorno o l'altro riguardi le vicende politiche. Posta la gallurese provincia in istato fiorente per mezzo di strade, ella diverrà, per così dire, mediante i suoi eccellenti ben postati porti la cittadella del Mediterraneo. Nelson più volte disse e lasciò scritto che considerava i porti della Gallura come punti eminentemente strategici. Egli si è per queste considerazioni, o signori, che io vi propongo la strada che partendo da Sassari passi per l'Anglona, Tempio e Terranova, la quale è, se non erro, di soli quarantaquattro chilometri, e forse meno, giacchè si unirebbe a quella proposta dalla Commissione e dal signor ministro dei lavori pubblici, che partendo da Cagliari passa per Laconi, Isili, Nuoro e Terranova. Qui pure devo far notare che questa strada era considerata essenzialissima sin dal Governo assoluto, poichè nel 1846 iniziava la costruzione di

un ponte sul fiume Coghinas, e vi spese ingenti somme onde prepararvi il materiale; il ponte ora con poche spese si potrebbe costruire, ed ecco che sarebbe una spesa in meno nella costruzione della strada di cui la Gallura e la provincia dell'Anglona hanno bisogno: io credo che non vorrete gettar via la spesa di materiale di quel ponte lavorato da centinaia d'esperte mani piemontesi pendente due anni, e che, se non erro, sarà ben di duecento mila lire; l'onorevole relatore della Commissione deve sapere tutto ciò meglio di me, poichè in passati tempi era zelante promotore di tal opera che ora non dovrebbe abbandonare. Avrei desiderato, o signori, poter dire si aprano le strade, comunque si aprano è bene; ma non lo posso senza compromettere l'esistenza di due provincie o il mandato che mi venne affidato, il mio decoro e l'interesse dello Stato soprattutto; private la Gallura e l'Anglona di questa linea stradale, prolungasi il martirio della loro penosa esistenza, ed io potrei vederlo in silenzio? No, o signori, lo vieta la giustizia, lo vieta l'interesse nostro proprio; poichè certo non si vorrà spendere senza il grande scopo di riavere al più presto possibile e con i meglio intesi vantaggi. Io vi dichiaro infine che la Gallura e l'Anglona senza strade sono pressochè nell'impossibilità di vendere le loro derrate, e perciò saranno pure nell'impossibilità, malgrado la loro buona volontà, di pagare i dovuti giusti contributi allo Stato; dirò meglio, il potranno, ma non in denari, bensì in natura.

Vi conosco, ed ho certa fiducia che saprete provvedere in modo che a tutti sia fatta giustizia, sia lucro a tutti, ed a quelli massime che ne han più sentito, più urgente bisogno. Quanto qui ho avuto l'onore di esporvi nessun puote contraddirli coscienziosamente. L'illustre signor ingegnere Carbonazzi stesso in tutto quanto vi ho detto ne conveniva; aspetto dunque, o signori, da voi giustizia pei diritti della Gallura.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non discosso l'importanza locale per il territorio di Tempio della strada che il signor deputato Bartolomei ha proposto includersi fra le reali, ma non mi so persuadere che dessa sia di tale rilievo da meritare di venire applicata alla categoria di strade a tutto carico dello Stato. Dirò prima di tutto che lo stesso signor Carbonazzi nel fissare le linee trasversali che erano le principali sulle quali aveva basato il suo piano, non comprese la linea di cui il signor Bartolomei ha parlato; e non la comprese, mi pare, per un motivo molto ragionevole, cioè che avendo egli proposta la linea continua trasversale, stata ora adottata dalla Camera, da Alghero per Ozieri, e Terranova a Capo Figari, ossia il porto degli Aranci, tra questa linea e il mare non resterebbe una distanza abbastanza lunga da richiedere un'altra linea trasversale, la distanza tra la costa marina e questa strada reale non essendo che di 40 o 45 chilometri circa.

Del resto non ho che a ripetere ciò che ieri io dissi quando mi opposi al signor Spano che voleva includere nel sistema di strade reali una strada che dal golfo di Oristano andasse a raggiungere la strada centrale che va da Serri a Nuoro, che cioè il Governo intende fare le strade principali, ed anche abbondare in questa rete stradale regia per soddisfare ai bisogni della Sardegna e provvedere alle urgenti sue esigenze, ma non ha mai inteso di costruire a spese sue tutte le strade che si sono classificate in altre categorie che ricader devono per loro natura a carico dei comuni e delle provincie, alle quali però, in proporzione delle risorse dello Stato, saranno da questo accordati sussidi.

Per queste ragioni io non saprei ammettere la linea di cui

si tratta, e tanto più poi ch'essa non sarebbe dalla brevità supposta, ma sibbene di un terzo circa più lunga.

Mi pare che il signor deputato abbia accennato che andando da Sassari, ossia dalla strada reale di Sassari fino a Tempio, e quindi da Tempio venendo a Terranova, non vi sarebbero che 40 chilometri circa, invece sarebbero da 75 a 80.

BARTOLOMMEI. Ve ne sono 54.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa, ve ne sono circa 80, volendo seguire la linea tracciata dallo stesso ispettore Carbonazzi, come una delle primarie strade divisionali.

Osserverò ancora che il signor Bartolomei ha detto, e mi consta altresì da altri ragguagli, che qualche commercio di una certa importanza si fa da Tempio a Terranova; ciò vuol dire che vi esistono comunicazioni che sono forse imperfettissime, ma non già delle peggiori di quell'isola, che anzi sono probabilmente le meno imperfette. Dunque havvi già un elemento, un principio di comunicazione che può indurre il paese ad aspettare più opportuno momento per provvedere ai suoi bisogni, quando non ami meglio di provvedervi colle proprie risorse.

Per questi motivi io non mi fo capace che questa strada debba essere compresa fra le reali; credo anzi che comprendendola fra queste si andrebbe troppo oltre, e si darebbe così non senza plausibile ragione argomento ed altri di insistere per aggiungerne ancora delle nuove.

SANTA ROSA T., relatore. Dietro a quanto ha già osservato il signor ministro mi resta poco da aggiungere. La Commissione questa mattina si occupò anche di questa linea, proposta coll'emendamento Bartolomei pure rimandato alla Commissione, e ne fece oggetto delle sue deliberazioni. Ma per varie osservazioni fattesi ne respinse la classificazione fra le strade reali.

Il motivo principale che la indusse in quest'opinione si è che ove si classificasse ancora questa strada, non vi sarebbe ragione per non classificarne altre pure importanti, e forse tutte quelle proposte come divisionali dal Ministero. Inoltre la Commissione osservò, che questa strada era benissimo importante, ma però non di una importanza eguale a quelle che già furono dichiarate reali.

Osservò infine che questa strada potrà certamente avere diritto o preferenza a sussidi o prestiti, che si proporranno con un articolo apposito in favore delle località che non potranno fare le loro strade. Non disconosco la giustezza delle osservazioni del deputato Bartolomei, ma devo, pei motivi testè accennati, a nome della Commissione, mio malgrado, respingere la classificazione fra le strade reali la linea di cui si tratta.

SPANO G. B. Conseguente a me stesso ed alle proposizioni che ebbi l'onore di fare alla Camera nel principio della Sessione, io non posso che vivamente appoggiare l'aggiunta proposta dal mio amico l'onorevole deputato Bartolomei.

Prima però di parlare di questa nuova linea, mi occorre discolparmi dal biasimo che mi faceva il signor ministro dei lavori pubblici nella tornata di ieri all'occasione della strada della Marmilla da me non progettata, ma soltanto riproposta.

Alle gravi considerazioni di grandi interessi commerciali che per me si esponevano, il signor ministro rispondeva che egli non poteva adottarla pei soli motivi da me esposti; poichè, ammesse tali ragioni, non vi sarebbe stata provincia che non potesse invocarne delle simili.

Io pregherei quindi il signor ministro dei lavori pubblici a voler dichiarare alla Camera quale sia stato il criterio che l'ha guidato nelle sue proposizioni, avvegnachè parmi che

appunto le grandi relazioni di commercio non vanno risguardate dal lato degli interessi individuali delle provincie, ma nell'interesse generale dello Stato, e, per la Sardegna, in quello di tutta l'isola: e sono perciò quelli che debbono determinare di preferenza la classificazione delle strade reali.

Se fu la conoscenza accertata delle condizioni di ciascuna linea, io non so come abbia egli voluto preferire una specie d'empirismo nell'esplicita esposizione dei motivi che vel determinarono; ed in questa esposizione io credo che un qualche peso avrebbe dovuto avere il parere dei rappresentanti della Sardegna. Se poi il signor ministro si fondò su studi già fatti, io gli potrò ricordare che non proponevo una linea nuova, ma bramavo ristabilire la legge del 1850, la quale avendo già ricevuta la sanzione sovrana ed essendo già passata per la trafila prescritta dai vigenti regolamenti deve considerarsi come un fatto compiuto; ma di ciò dissi abbastanza, veniamo ora alla linea proposta dall'onorevole deputato Bartolomei.

Tuttochè manchino elementi precisi per dare una definizione generale delle strade reali sia in Sardegna che in terraferma, perchè le leggi sin ora vigenti non sono che una semplice indicazione generica, tuttavia possiamo ritenere che quando si stabilisce un sistema generale di strade in un paese debbono considerarsi per le prime quelle che hanno comunicazioni dirette coi punti più importanti dello stesso paese.

Ora, se noi facciamo uno stato di tutti i porti della Sardegna che per noi sono i punti più interessanti, ritroveremo questi porti così classificati: Cagliari, Porto Torres, Oristano e Terranova. Secondo la statistica dei movimenti doganali, secondo il movimento commerciale, per conseguenza, di quell'isola, il porto di Terranova sarebbe il terzo od il quarto; da ciò ne deriva, che i primi punti da riunirsi assieme con uno scheletro di strade esser debbono i quattro porti ora accennati.

Farò ancora osservare al signor ministro, che se il porto di Terranova è il terzo od il quarto per i suoi rapporti commerciali nell'isola, non deve già questa sua importanza alle provincie d'Ozieri e di Nuoro, ma la deve assolutamente alla Gallura; dunque se oggigiorno, senza strade, il porto di Terranova è di tale importanza da figurare il terzo od il quarto dell'isola, egli è evidente che riunendolo con una linea alla strada reale di Sassari, diventerà di tal valore e di tale importanza da farlo considerare forse il primo dell'isola tutta; egli fu già il primo ai tempi dei Romani, ed il primo al tempo della dominazione pisana, e può diventare ancora il primo quando, come dicevo, però si porti ad effetto la lega doganale italiana.

È dunque necessario che questo porto abbia i suoi sbocchi, ed i suoi sbocchi debbano essere per la via di Sassari, per la via di Ozieri e per la via di Nuoro. Io sostengo quindi nell'interesse generale dello Stato la linea proposta dall'onorevole deputato Bartolomei, e prego la Camera di volerla accettare, ammettendo questa come strada reale in aggiunta a quelle finora adottate.

COSSU. Dopo quanto già dissero i miei onorevoli colleghi, poco mi resterebbe ad osservare sulla necessità ed utilità di accordare la strada che si domanda per la Gallura; quindi io appoggio la proposta dell'onorevole collega Bartolomei, ed aggiungerò poche osservazioni per farne vedere l'importanza, e per persuadere il ministro che su questi fatti non ha una idea molto esatta.

La Gallura non deve considerarsi isolatamente, ma deve considerarsi congiunta colle provincie, direi così, colle regioni più granifere del capo settentrionale dell'isola. La Gal-

lura ritrae tutto il necessario dalle provincie dell'Anglona, poichè questa è la parte più fruttifera del capo settentrionale suddetto; quindi avviene che talvolta ingrossando il fiume, la Gallura è obbligata a pagare fino a 70 lire e più la quantità di grani che in altri paesi si paga 19 a 20 lire, e per conseguenza ne avviene, che quella strada è di prima necessità per quella provincia, molto più perchè le apre la via alla città di Sassari, che si può dire il centro del commercio del capo settentrionale; quindi l'importanza di siffatta strada mi pare con ciò sufficientemente dimostrata.

In quanto alla distanza che il signor ministro suppone maggiore, io debbo notare che da Sassari a Tempio vi sono 53 chilometri.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Poi da Tempio a porto degli Aranci. . .

COSSU. Parlo della distanza da Sassari a Tempio. . .

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho detto 75 chilometri: metta quelli da Tempio a Porto degli Aranci. Io ho parlato di tutti.

COSSU. Va bene: la distanza da Sassari a Tempio non è che di 53 chilometri. Ciò posto gioverà osservare che Tempio forma una provincia, e che mentre che tutte le provincie hanno le loro strade reali, ella sola, che è separata, che è chiusa, ne è priva; e tale cosa non è certamente molto conforme alla giustizia.

Con siffatto riflesso rimane esclusa l'osservazione del signor ministro, il quale asseriva che apriamo la via a tutte le provincie di domandar simili strade; e poi niuna trovasi in pari condizione della Gallura. Nè da tacersi che la situazione topografica della Gallura dimostra la necessità di una strada, dacchè essendo la medesima chiusa da grandi fiumi, che la rendono pressochè inaccessibile, se non si apre una strada, le popolazioni di quella provincia resterebbero ognora nella miseria.

Dirò da ultimo col mio collega Bartolomei che quella provincia è ricca di beni demaniali, ricca di foreste, e che per conseguenza, se il Governo vuol trar profitto da queste cose, è mestieri assolutamente che apra siffatta strada.

Per tali riflessi io appoggio la proposta dell'onorevole mio collega Bartolomei.

ROSELLINI. Ho chiesto la parola per sottoporre alla Camera una semplice osservazione di fatto, un semplice risulamento di cifre.

Il progetto primitivo del Ministero proponeva l'apertura, o il compimento di quattro strade trasversali. Lo sviluppo totale di queste linee è di 275 mila metri. La Commissione ha proposto una nuova linea longitudinale: il Ministero e la Camera l'hanno accettata. Ora, io non credo d'andare lontano dal vero stimando a 150 mila metri all'incirca l'aumento che si avrà nello sviluppo totale di queste strade per la nuova linea longitudinale che è stata ammessa: così il lavoro da eseguirsi è stato accresciuto di più della metà: 150 mila metri di strada reale, calcolato a 20 lire per metro (e credo che questo prezzo ch'io suppongo sia assai moderato) importeranno una spesa di tre milioni, in guisa che la perizia che secondo il progetto primitivo ascendeva già a sei in sette milioni, si trova ora portata a nove in dieci milioni. Mi sembra che nell'ammettere nuovi lavori e nuove spese ci sia un limite al quale conviene arrestarsi.

Le ragioni addotte dagli onorevoli deputati della Sardegna dimostrano l'utilità, e se si vuole anche la necessità di una strada che traversi la Gallura: ma non dimostrano che questa strada abbia ad essere reale, sarà divisionale, provinciale, comunale, come si vorrà chiamare, ma non è punto necessa-

rio che si dichiari reale, che si faccia cioè intieramente a spese dello Stato.

Io credo per conseguenza che non si debba accettare la proposta dell'onorevole deputato Bartolomei.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per far qualche osservazione.

Il signor Spano ha di nuovo parlato della strada da Oristano a Terranova.

Io credo di non dovermene più occupare, perchè o buone o cattive sieno state le ragioni da me addotte ieri, esse bastarono a determinare la Camera a non accettare il suo emendamento. Non è già che disconosca l'importanza locale di questa strada, che anzi sono il primo a convenire esser giusto che quando si tratterà delle strade da classificarsi nella seconda categoria debba la medesima essere forse considerata come la prima, e che per conseguenza debba venir preferita negli assegni di sussidio acconsentito dal Governo, ma che nel sistema generale di strade che in oggi ci occupa possa essere compresa fra le reali, è quanto non parmi per alcun titolo conveniente, perchè, ripeto, la Gallura è un paese che da una parte, cioè da Tempio, va al porto di Figari ed al porto degli Aranci, e dall'altra parte della costa il paese non è così vasto da necessitare la costruzione di una strada reale.

Quanto finalmente ai prodotti demaniali di cui accennò l'onorevole signor deputato, io non ne contesto la ricchezza, ma questa per sè non basta, nè è motivo sufficiente a far adottare un sistema molto più vasto di strade reali, poichè siccome ogni paese deve concorrere in proporzione dei suoi mezzi allo stabilimento delle strade che lo interessano, così il demanio dividerà largamente queste spese, e per tal modo il paese avrà un più largo sussidio nella costruzione delle sue strade.

FAGNANE. Il signor deputato Rosellini ha accennato alla spesa di 5 milioni che verrebbero ad essere accresciuti, colla nuova linea progettata dalla Commissione e adottata dalla Camera, ai 6 milioni che il Ministero aveva proposti da essere impiegati per la formazione delle strade reali di Sardegna; io credo di dover accennare alla Camera, che un calcolo breve e chiaro è stato istituito dall'ingegnere Carbonazzi, per poter comprendere sino a che limite possa convenire allo Stato di creare delle spese stradali e nazionali della Sardegna.

Gli elementi di questo calcolo sono così ovvii, e le conseguenze che ne derivano sono così opportune per gettar lumi sulla convenienza che può avere il Piemonte a sussidiare la Sardegna con spese stradali, che credo che la Camera avrà desiderio di sentirlo.

Dove non vi sono strade non si fanno trasporti con cavalli attaccati a veicoli; i cavalli portano, come dicesi, a schiena.

Ora un cavallo attaccato al veicolo trasporta sette od otto volte più che a schiena.

Per questa ragione la spesa della condotta di una tonnellata (1000 chilogrammi di peso) che con carro tirato a cavalli su una strada sistemata può in media calcolarsi a 50 centesimi per cadun chilometro di viaggio, costerebbe a schiena di cavallo (ed ove le strade siano sistemate) sette od otto volte di più.

Che se la strada invece di essere sistemata è puramente naturale e campestre, la resistenza dei veicoli è più forte, e perciò la spesa che costano può ragionevolmente calcolarsi che sia mediamente di tre volte maggiore.

Cosicchè se sulle strade sistemate il trasporto d'una ton-

nellata costa per cadun chilometro di viaggio centesimi 50, ove la strada non sia sistemata costerà centesimi 90.

Quindi è che se si sistemino le strade che sono naturali o campestri si avrà per ogni tonnellata, ed a ciascun chilometro di viaggio o di trasporto, il risparmio di 60 centesimi.

E siccome di queste strade campestri ve ne è in Sardegna un quarto circa di tutta la quantità che colla rete stradale si verrà a sistemare in Sardegna, e tre quarti di questa stessa quantità di strade che abbisognano di sistemazione in Sardegna sono sentieri, per cui non sono praticati che da cavalli non attelati, e che trasportano a schiena; e siccome, giusta quanto si è detto, il carro tirato a cavalli porta sette od otto volte più che i cavalli non portino a schiena, noi (per comprendere nel calcolo anche la manutenzione del carro e degli accessori) ridurremo a sole cinque volte.

Quindi ne verrà, che una tonnellata tirata sul carro su strada sistemata costando mediamente centesimi 50 al chilometro, costerebbe cinque volte di più, cioè lire 1 50 se dovesse essere portata a schiena.

Dunque il risparmio ad essere le strade sistemate (sicchè si possa tirare coi carri regolarmente) in confronto ai sentieri dove non si può usare che la schiena dei cavalli, sarà espresso da lire 1 50 meno 0 50 ossia da lire 1 20.

Ma lire 1 20 si risparmiano per ogni chilometro (che ora sia sentiero) quando sia ridotto a strada sistemata; e lire 0 60 si risparmiano su ogni strada campestre sistemata che sia.

Quindi (osservando che di quattro parti della rete stradale che vogliam sistemata, tre sono sentieri ed una è di strade campestri) ne consegue che la media generale del risparmio sarà di lire 1 05 per cadauna tonnellata per ogni chilometro.

Supponendo ora con un calcolo che nessuno vorrà ritenere esagerato, anche di tre soli chilometri la distanza media a cui si debbano trasportare le derrate indigene dell'isola per essere in essa consumate (perciocchè qual punto di smercio sarà mediamente meno distante di tre chilometri dal punto di produzione?), e supponendo di soli 20 chilometri la media del viaggio sulle strade dell'isola che debbono far le derrate destinate alla esportazione, ne deriverà che se possiamo valutare la quantità delle derrate che si movono per la consumazione dell'isola e la quantità di quelle destinate alla esportazione, noi avremo subito in cifre il profitto che all'isola avranno (all'incirca) arrecato le strade quando saran sistemate.

Premettiamo che la superficie coltivata in Sardegna è di starelli (a numeri rotondi) 3,100,000
 Che gli incolti (cioè pascoli e foreste) coltivabili sono 1,900,000

Cosicchè in totale il terreno coltivabile è di starelli 5,000,000

Ritenendo quindi che la parte coltivabile non si coltiva che a vicenda biennale; e perciò nell'annual-quantità di starelli 1,550,000, e ritenendo che la semente che abbisogna per ogni starello coltivato a grano è di 50 litri;

Ritenendo pur anche che, il prodotto di ogni starello (attendoci per larghezza di calcolo al minimo in Sardegna) è di sei sementi; e perciò che il prodotto in grano per ogni starello è di ettolitri 2 1/2 dedotta la semente; ne avviene che il prodotto annuale generale di tutta l'isola (ossia degli starelli 1,550,000 che sono attualmente coltivati anno per anno), sarà in tutto di ettolitri di grano 3,875,000.

Ora la popolazione dell'isola essendo di 526,000 abitanti

all'incirca, e il consumo per cadun abitante calcolandosi a tre ettolitri, sarà il consumo totale di ettolitri . 1,578,000

Ma il prodotto totale del grano dell'isola si è detto essere di 3,875,000

Rimangono dunque per l'esportazione ettolitri 2,297,000

Supponiamo che prima di fare l'esportazione tutto il grano raccolto nell'isola si trasporti alle aie e magazzini dell'isola stessa, e supponiamo che sia questo trasporto quello che fu or ora mediamente calcolato di tre chilometri;

Siccome il peso di un ettolitro di grano sardo è di chilogrammi 120, perciò il peso dell'intero raccolto del grano dell'isola sarà di chilogrammi 465,000,000

A cui aggiunte le paglie che si trasportano col grano (circa altrettanto in peso) 465,000,000

Sarà il total peso del raccolto dell'isola tonnellate 950,000,000

Il viaggio del qual peso essendo calcolato mediamente a chilometri tre, equivarrà in tutto ad un trasporto di tonnellate 2,790,000 ad un solo chilometro.

Alle quali aggiungendo il peso del grano destinato all'esportazione che è di tonnellate 2,756 40 trasportate a chilometri 20 che sono pari a tonnellate portate ad un solo chilometro 5,512,800

Ed a queste aggiungendo le importazioni che dal di fuori dell'isola provengono, e supponendole solo eguali ad 1/5 delle esportazioni. 3,892,560

Saranno i trasporti per le derrate dell'isola in tutto equivalenti a tonnellate ad un solo chilometro 9,405,360

E poichè, fatte le strade, il risparmio medio che s'ha da ottenere nella spesa del trasporto di cadauna tonnellata ad un chilometro ha da essere, come abbiamo dimostrato, di lire 1 05.

Quindi pel totale di lire 9,405,360 sarà l'annuale risparmio complessivo di lire 9,875,628, il quale corrisponde nella ricchezza generale del paese a lire 197,512,560.

Questo è l'avantaggio in genere posto in figura per il paese.

Vediamo il profitto speciale che ne ritrarrà il Governo.

L'utile che abbiam calcolato, proveniente dalle strade ai prodotti agronomici fa aumentare il valore delle fonti da cui si traggono questi prodotti; fa cioè aumentare il valore dei terreni produttivi.

La superficie produttiva della Sardegna essendo di starelli 5 milioni, e l'aumento di valore essendo di 197 milioni circa, ne verrà l'aumento di valore per ciascun starello di L. 39 40. E poichè le terre demaniali in Sardegna sono in superficie di un milione di starelli, sarà il capitale demaniale accresciuto per questo solo riguardo di 39,400,000 circa; la di cui rendita annua è di circa 2 milioni.

Inoltre, la spesa che fu già calcolata richiedersi per l'eseguimento delle strade in Sardegna comprese le comunali, è di L. 40,000,000

A cui si ha da aggiungere per le manutenzioni lire 1,500,000 annue, cui risponde il capitale di » 50,000,000

Sarà il total importo per la formazione e manutenzione delle strade di » 70,000,000

Niuno sarà per contraddire che il mantenimento degli operai addetti alla costruzione e manutenzione delle strade costi la metà almeno del capitale occorrente alla costruzione e ma-

nutenzione stessa; e così che restino in giro nell'isola di Sardegna lire 35,000,000.

È massima ricevuta presso osservatori diligenti in fatto di pubblica economia che sempre quando con giustizia ed opportunamente siano preparate dal Governo le imposizioni che si chiamano indirette, un quinto dei capitali che si versano nell'industria, o nella consumazione dello Stato, rientrano per le dette imposte indirette nelle Casse delle finanze.

Per questa ragione $\frac{1}{5}$ della metà della calcolata spesa occorrente alla costruzione e manutenzione delle strade (la quale metà è di lire 35,000,000, e il $\frac{1}{5}$ della quale è di lire 7,000,000) rientrerà nelle casse governative.

Cosicchè se all'aumento di valore che avranno acquistato i terreni produttivi demaniali che è di L. 39,400,000 si aggiungono i prediali » 7,000,000

Ne risulterà per l'erario dello Stato un profitto di L. 46,400,000

Con che resta dimostrato quanto grande sia il vantaggio governativo, e perciò come sia giusto ch'egli concorra in presente ed anche in avvenire con larghezza alla costruzione di tutto il sistema stradale della Sardegna.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento proposto dal signor Bartolommei.

BARTOLOMMEI. Io prendo atto di quanto dichiarava il ministro dei lavori pubblici, e ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Era pure proposto dal signor deputato Pietri un emendamento; ma mi pare che questo sia inutile. Pongo dunque ai voti l'articolo 3 intero, il quale sarebbe così concepito:

« Le linee costituenti la strada reale sono le seguenti: prima da Cagliari a Porto Torres; seconda da Serri a Terranova passando pel centro dell'isola; terza da Buosa a Lanusei per Macomer e Nuoro; quarto dal . . .

SAPPA. Domando la parola per indicare un errore che ci è in questo articolo poichè non è dalla cantoniera di Sesto. L'equivoco proviene da che nel primo progetto dell'ingegnere Carbonazzi, quand'era in Sardegna, aveva stabilito che questa strada dovesse far capo alla cantoniera di Sesto, e poi progredire fino ad Iglesias; ma quando la strada fu costruita, si cambiò il progetto e si stabilì che la strada dovesse cominciare da Cagliari e mettere ad Iglesias; quindi la strada è già costruita fin quasi ad Iglesias; vi è qualche tratto che non è ancora terminato, ma quel tratto dalla cantoniera di Sesto ad Assemini non è più il caso che si debba contemplare in questa legge.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Lo prego di osservare che questo non è che un dettaglio di esecuzione; poichè la strada è fatta sino a Decimomannu, nè più rimane a costruirsi che una frazione nel punto da cui deve cominciare il nuovo tronco.

SAPPA. La mia osservazione tende a questo: se si lascia nella legge questo tratto dalla cantoniera di Sesto ad Assemini, ne verrà che un tratto di strada essendo già fatto, cioè da Assemini a Cagliari, questa legge avrà minore importanza di quanto paia.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. È una piccolissima distanza.

SAPPA. Quattro o cinque chilometri.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Del resto, se credono meglio, si potrà dire: da Iglesias per Assemini sino a raggiungere la strada di Cagliari; e così si lascerà, come nell'emendamento Menabrea, libero il punto preciso dove arriverà la strada.

SAPPA. La strada è già fatta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. È vero, ma la si debbe dichiarar reale.

SAPPA. Va bene, ma non si dichiari tale un tratto di strada che non esiste.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Si può rimediare a questo dicendo: da Iglesias per Assemini sino all'incontro della strada di Cagliari.

PRESIDENTE. Si tratterebbe solo di spiegare più chiaramente la cosa; se portasse variazione alla linea, allora crederei potrebbe essere inopportuna quest'innovazione; ma trattandosi solo di rendere più chiara ed esplicita l'espressione, non credo possa ciò in nulla ostare alla votazione.

SANTA ROSA T., relatore. Per ovviare a quegli inconvenienti, aveva proposto che si dicesse da Cagliari a Porto Palmas per Iglesias. Ma siccome aveva trovato nel progetto ministeriale adottata l'indicazione data dall'ingegnere Carbonazzi, ho creduto che la memoria mi avesse tradito, e che fossi in errore facendo cominciare la linea da Cagliari piuttosto che dal luogo designato dall'ingegnere Carbonazzi. Questo fu il motivo che consentii alla redazione del Ministero. Ma dietro le spiegazioni date dagli onorevoli preopinanti, m'avvedo che la memoria non m'aveva tradito, e che era l'ingegnere Carbonazzi caduto in errore per non avere più visitato quei luoghi dacchè i lavori di quella strada erano cominciati. Eppertanto mi pare che, siccome si tratterebbe di un tratto di strada già fatta, si potrebbe sostituire alla redazione ministeriale queste parole: « Da Cagliari a Porto Palmas per Iglesias. » Questa non è che una variazione nella redazione; parmi che nulla osti nell'adottarla. Pregherei il signor presidente di metterla ai voti.

PRESIDENTE. Domanderò prima se il signor Sappa ed il ministro accettano questa nuova redazione.

(Il ministro dei lavori pubblici ed il deputato Sappa fanno cenni affermativi.)

(Posta ai voti, è approvata.)

Secondo io già avvertiva quando si discuteva questo articolo terzo, rimaneva ancora a trattarsi la questione della redazione dell'articolo secondo, quale è proposta dalla Commissione, che stabiliva una ragione di preferenza nell'incominciamento delle opere in favore della linea da Cagliari a Terranova, e di quella da Bosa a Lanusei per Macomer e Nuoro.

SANTA ROSA T., relatore. L'articolo secondo in prima proposto dalla Commissione sarebbe in ora fuori di proposito, nè deve più esser posto in discussione. Col medesimo si dichiaravano le linee principali; nè occorre più l'occuparsene, in quantochè sono già dichiarate quelle linee coll'articolo terzo votato. Inoltre si fissava che i lavori si dovessero cominciare nel 1850. Questa seconda parte si riferisce all'articolo nono del progetto ministeriale. Ora, l'articolo settimo e l'articolo ottavo, per le votazioni precedentemente fatte, sarebbero già stati annullati indirettamente. Pregherei quindi il signor presidente a mettere in prima ai voti, se lo crede opportuno, l'annullamento di questi due articoli, sempre quando il Ministero non li ritiri.

Venendo poi all'articolo nono, la Commissione questa mattina si sarebbe concertata . . .

PRESIDENTE. (Interrompendolo) Usciamo dalla questione; io vorrei prima che si determinasse per quali linee si vuole questa urgenza.

SANTA ROSA T., relatore. Stava appunto per spiegarlo.

Coll'articolo nono del progetto ministeriale si dichiara che i lavori relativi alla costruzione delle strade reali della Sar-

degni saranno intrapresi nell'anno 1850 e compiuti nel 1852; in occasione della discussione di quest'articolo torneranno a proposito le osservazioni di quelli che vorrebbero far dichiarare alcune linee più urgenti delle altre.

A questo proposito la Commissione è già d'accordo col Ministero, e mi riservo di combattere le opinioni che fossero contrarie all'articolo che si proporrà in sostituzione del medesimo.

Io proporrei quindi di rimandare la discussione relativa a quanto accennava il signor presidente all'articolo 9, e di procedere intanto all'annullamento degli articoli 7 e 8.

PRESIDENTE. Consulterà la Camera sulla trasposizione della discussione dell'articolo 9.

(La Camera acconsente.)

Viene ora l'articolo 7:

« Le linee costituenti le strade divisionali sono divise ed indicate come nell'unito prospetto B; questo prospetto pubblicato fin d'ora sarà proposto ai Consigli divisionali in quella parte che ciascuno riguarda; ed assoggettato a più maturo esame, sarà da essi consentito o modificato salva la definitiva approvazione del Governo. »

Siccome nell'articolo 2 si è già stabilito che l'altra categoria di strade divisionali può determinarsi da una Commissione speciale nell'isola, sentiti i Consigli divisionali e provinciali, la discussione di quest'articolo è inutile; consulterà quindi la Camera se intenda sopprimere quest'articolo 7.

(La Camera approva.)

La stessa osservazione occorre per l'articolo 8 che parla di linee provinciali.

PALLIERI. Non occorre più metterlo ai voti, avendolo il Ministero ritirato.

PRESIDENTE. Passeremo allora all'articolo 9:

« I lavori occorrenti a compiere le strade reali di Sardegna saranno intrapresi nell'anno 1850 e compiuti nel 1852. »

SANTA ROSA T., relatore. La Commissione nel proporre la parte dell'articolo 2 che si riferisce a quello posto ora in discussione, si era limitata a dichiarare l'epoca in cui i lavori avrebbero dovuto cominciare, e non aveva creduto opportuno di dichiarare l'epoca in cui i lavori sarebbero stati compiuti.

Il ministro questa mattina ha aderito a questo principio ed al seguente articolo che propongo a nome della Commissione:

« I lavori occorrenti a compiere le strade reali di Sardegna saranno intrapresi nell'anno 1850. »

Si avrebbe così ad ammettere l'articolo 9 colla soppressione delle ultime parole: *e compiuti nel 1852*. È facile il comprendere come, essendo state aumentate le linee principali a carico dello Stato, non si potrebbe più fissare una tale epoca per loro compimento; nè credette la Commissione di fissarne un'altra, ma preferì lasciarla indeterminata, in quanto che non si può legare il Governo a quel riguardo per molte ragioni che si possono facilmente comprendere, e che tralascio per brevità.

Rimane ancora a discutersi la questione sulla precedenza a darsi ad una o ad un'altra linea. A questo riguardo osservo che i lavori di questa rete di linee stradali non si potranno sin da quest'anno intraprendere in diversi punti dell'isola della Sardegna; quindi sarebbe un legare il ministro a fare lavori in un luogo, quando esso credesse più opportuno d'intraprenderli in altro punto. Di più esistono località in Sardegna in cui non si può lavorare se non in certe epoche determinate dell'anno, mentre in altre località si può lavorare nelle stesse epoche e non nelle altre.

Si aggiunge ancora che la spesa della costruzione di queste

strade potrà aumentare di molto, se non si potranno far progredire i lavori con un certo ordine onde facilitare l'esecuzione dei medesimi ed il trasporto dei materiali necessari che non si trovano in tutti i punti della Sardegna. Quanto poi alla linea centrale, alla quale però alcuni deputati avevano insistito doversi dare la precedenza, vale a dire, voleano che se ne dovessero incominciare i lavori immediatamente, mi farò loro ad osservare che dobbiamo aver abbastanza fiducia nel signor ministro, il quale si mostra così istruito degli interessi della Sardegna e così animato a condurli a compimento con quella capacità e prontezza che gli sono proprie, per temere che egli non faccia cominciare le linee, le quali sono più importanti.

Gioverà altresì notare a tale proposito che si trovano già pressochè compiuti due progetti per la costruzione dei tronchi relativi alle linee che furono maggiormente raccomandate alla Camera dalla Commissione e da quegli stessi deputati cui accennava: di maniera che si può temere che non sieno tosto dati quei lavori ad appalto, e così incominciati in questo anno.

Non vincolandosi colla legge il ministro a provvedere a questo riguardo, si eviteranno contrasti che potrebbero per avventura nascere ove si desse la preferenza ad una provincia piuttosto che ad un'altra. Io credo dunque che se con questo articolo si stabilirà che i lavori debbano incominciare in questo anno, lasciando le altre provvidenze alla responsabilità ed alla decisione del signor ministro, noi verremo a raggiungere lo scopo a cui miriamo, vale a dire, quello di aver il più prontamente possibile con intelligenza e con economia condotte a fine siffatte linee.

SPANO G. B. Io appoggio le conclusioni dell'onorevole relatore della Commissione.

Intera libertà, a parer mio, debb'essere lasciata al ministro di cominciare i lavori di una strada più presto che quelli di un'altra, dacchè può benissimo succedere che già siano in pronto i materiali per una e non lo siano invece per un'altra; che per una siano di già compiuti gli studi e che per tal altra non siano per anco condotti a fine.

Quindi mi associo all'opinione del relatore della Commissione ed insisto perchè venga accettato l'articolo quale veniva dal medesimo proposto.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la soppressione delle parole: *e compiuti nel 1852*.

(È appoggiata.)

CADORNÀ. Desidererei sapere se in conseguenza di questa soppressione il Ministero abbia ad intendersi autorizzato a far eseguire strade nella Sardegna ogni anno per quella somma che crederà opportuna.

Prima v'era una determinazione di tempo e di somma, la quale ora venendo tolta resterebbe in balla del Ministero l'annua esecuzione delle strade e la somma da spendersi a tal riguardo.

Per togliere questo pericolo crederei necessario di determinare preventivamente la somma che si debba spendere.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. C'è un articolo apposito.

PRESIDENTE. Ciò viene nell'articolo susseguente; la proposta dell'onorevole deputato Santa Rosa è unicamente diretta a sopprimere quella fissazione di tempo.

Pongo pertanto ai voti la soppressione delle parole *e compiuti nell'anno 1852*.

(Sono soppresse.)

Ora il deputato Sulis propone la seguente aggiunta all'articolo 9:

« I lavori stradali saranno cominciati e proseguiti contemporaneamente su tutte le linee. » (*Mormorio*)

SULIS. Nella tornata di ieri feci osservare al signor ministro come importi che i lavori stradali dell'isola siano intrapresi contemporaneamente su tutte le linee designate nell'articolo 3. Il medesimo assentiva al mio dire. Pertanto ora non si tratta che d'attuare quel principio. Tralasciandosi può venir il caso che questioncelle municipali guastino i benefici della legge, giacchè il ministro sarà pressato dalle istanze delle varie provincie, ognuna delle quali vorrebbe ottenere la preferenza della propria linea, e di là gare ostinate, sospetti reciproci, danni assai.

Io non vorrei adunque che questa legge nel momento della sua esecuzione perdesse la minima parte dei benefici che deve produrre e somigliasse in certo modo al vaso di Pandora, che era dono pur degli Dei, ma che all'aprirsi produsse tanti mali. Nondimeno, per meglio pormi in accordo col relatore della Commissione, introdurrei nella mia aggiunta la parola *possibilmente*, e quindi pregherei il signor presidente a voler rileggere la mia aggiunta per vedere il luogo ove collocare quella parola.

PRESIDENTE. Se ho ben inteso, parmi che la proposta del deputato Santa Rosa sia di mantener l'articolo 9 quale è, omesse soltanto le parole: *compiuti nel 1852*.

Domando se è appoggiata l'aggiunta del signor Sulis.

(È appoggiata.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io aveva pregato la Camera di non impormi, con assegnare la gradazione d'urgenza di queste strade, l'obbligo di cominciarne una piuttosto un'altra. Ho detto ieri i motivi, e li ripeté il signor di Santa Rosa, per cui questo vincolo era pregiudizievole al buon risultamento dei lavori. Il signor deputato Sulis col suo emendamento mi assoggetterebbe ad un vincolo peggiore; poichè, a tenore della sua proposta, io dovrei far principiare i lavori su tutte quante le strade contemporaneamente, il che mi obbligherebbe ad attendere che fossero compiuti, esaminati ed approvati tutti i parziali progetti che per alcune strade mancano affatto; di modo che quando fosse allestito un buon progetto di strada portante una spesa di 200 o 300 mila lire non potrei metterlo in esecuzione, perchè dovrei pensare a distribuir questi fondi in modo da poter attivare contemporaneamente i lavori su tutti gli altri punti.

Da ciò ne avverrà che sparpigliati i fondi, le opere rimarranno talmente divise e male avviate che non si giungerà ad averne una sola linea compiuta e da cui ricavare un pronto ed immediato vantaggio; mentre invece se quando mi viene presentato un progetto di strada che unisce, per esempio, un capoluogo di provincia alla vicina costa, o veramente sulla linea di Nuoro che unisce due paesi che hanno fra loro una relazione importante, io prendo ad attivarlo prontamente, riescirò più facilmente ad ottenere un utile che mai si avrebbe dividendo in tante parti i lavori. Queste cose io dico, non per sfuggire gravose incombenze (chè essenzialmente è mio dovere l'attendervi), ma nell'interesse stesso della benefica impresa che la Camera intende di sanzionare.

RICCARDI. Io vorrei proporre un sotto-emendamento all'emendamento del deputato Sulis. Mi pare che si sarebbe dovuto introdurre la parola *possibilmente*. (*Bisbiglio*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non è possibile.

RICCARDI. È per spiegare l'idea, la quale è di farle tutte contemporaneamente ove sia possibile. Questo *possibilmente* concilierebbe l'intenzione dell'autore dell'emendamento coi bisogni indicatici sì dal signor ministro, sì dallo stesso signor

deputato Sulis. Quando si dice che possibilmente si faranno le strade contemporaneamente, s'intende subordinatamente alla facoltà di farle costruire. Il comune desiderio è certamente di far partecipare tutte le parti della Sardegna al beneficio in proporzione eguale; ma esso nella sua attuazione verrà subordinato alle circostanze materiali, agli impedimenti imprevisi, come di progetti non preparati ed altre simili difficoltà.

PRESIDENTE. Domando al deputato Sulis se acconsente a questo sotto-emendamento.

SULIS. Acconsento. Rispondo poi al signor ministro che egli nulla disse a convincermi della falsità del principio da me invocato, e solo magnificò la difficoltà che incontrerebbe nell'applicarlo. Or dunque per queste difficoltà io gli uso ogni larghezza desiderabile introducendo nella mia aggiunta la parola *possibilmente*, locchè vuol dire che debba attuare i lavori contemporanei là e come le circostanze il permetteranno. Io insisto nel mio emendamento, la di cui adozione, come è voluto da giustizia, è pur conforme al decoro e dignità della Camera che dee impedire ogni uso di benefici che riescano a privilegio d'una provincia a danno di un'altra.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. Le ragioni addotte dal signor ministro sembrandomi piucchè sufficienti, mi limito a dichiarare che la Commissione non potrebbe accettare questo emendamento.

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. L'emendamento sarebbe quindi così concepito:

« I lavori stradali saranno per quanto sia possibile incominciati e proseguiti contemporaneamente su tutti i punti. »

Lo metto ai voti.

(Non è approvato.)

Pongo ora ai voti l'articolo 9 tal quale venne emendato dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Viene ora l'articolo 10 del progetto ministeriale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Siccome questo articolo si riferisce alle strade divisionali e provinciali che non è il caso di trattare qui, io lo ritiro.

PRESIDENTE. Viene allora l'articolo 11.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. La Commissione questa mattina ha anche prese nuove deliberazioni su questo articolo, e d'accordo col signor ministro proporrebbe una modificazione all'articolo 11 del Ministero e all'articolo 3 della Commissione, concepito nei seguenti termini:

« Per la costruzione delle strade indicate nell'articolo 3 sarà aperto un credito al ministro dei lavori pubblici di un milione da stanziarsi nel bilancio del 1850, salvo a stanziarsi nei bilanci successivi le somme che saranno necessarie. »

Quest'articolo avrebbe per iscopo di fissare fin d'ora la somma per quest'anno, lasciando indeterminata la somma che si stanzierà nei bilanci degli anni successivi. Per tal modo verrebbe assicurata tutta la somma necessaria per la costruzione di queste strade, ma sarebbe fissata ogni anno nel bilancio nella somma domandata dal ministro, secondo l'importanza dei lavori in corso di esecuzione.

PRESIDENTE. L'articolo 11 proposto dal Ministero era così concepito:

« Per la costruzione delle strade reali verrà aperto un credito di sei milioni al Ministero dei lavori pubblici, distribuito a due milioni per anno sui bilanci degli anni 1850, 1851, 1852. »

La Commissione aveva proposto per la costruzione delle strade indicate nell'articolo precedente:

« Sarà aperto un credito al ministro dei lavori pubblici di

un milione all'anno nel bilancio 1850 e nei successivi sino al compimento di quei lavori. »

SANTA ROSA TRODORO, relatore. Il Ministero aveva domandato un credito di sei milioni da stanziarsi nei bilanci di tre anni. Quello che importa si è di aver assicurato un credito corrispondente alla spesa che ne risulterà per la costruzione di queste strade. Il fissare nei bilanci successivi la somma annua che si poteva spendere non era cosa facile a prevedere. Il fissare la somma totale della spesa era pur cosa che non si poteva fare. È facile il vedere che non bastavano più i sei milioni, ma si sa pure che questa spesa ha un limite nella somma necessaria per le opere stradali determinate colla legge, e che il massimo non può oltrepassare 8,500,000 lire, argomentando dalle spese fattesi per le linee precedentemente costrutte in Sardegna. Con questo articolo si assicura il credito necessario al ministro per far costrurre queste linee stradali, e nello stesso tempo non si anticipa la determinazione pei bilanci successivi.

PRESIDENTE. La proposta dunque sarebbe concepita in questi termini: *Per la costruzione, ecc. (Vedi sopra)*

RICCARDI. Io credo che l'emendamento testè proposto dall'onorevole signor relatore distrugga tutta la buona volontà che fin qui la Camera ha voluto porre in questa legge, perchè prima abbiamo tolta via la designazione dell'epoca in cui dovevano essere ordinate queste strade; ora se sacrifichiamo pure il principio dell'assegnamento, determinato in una data somma per ciascun anno, ne può venire che non restando più stretto il Ministero da alcun vincolo nè di somma, nè di tempo, non si spende più che un centinaio di mila lire all'anno. Io credo pertanto che non è bene precisare il numero degli anni, perchè non si può sapere quanti ce ne vorranno per compir l'opera; ma credo ad un tempo necessario di mantenere il principio stabilito nel primitivo articolo della Commissione, cioè di fissare la somma d'un milione per cadun anno.

Procedendo in questo modo, in sei o sette anni si potrà veder terminata la costruzione di questo sistema stradale; altrimenti io vedo che l'interesse stradale della Sardegna sarà di nuovo abbandonato a tutte quelle fluttuazioni che fin qui l'hanno pasciata di soli illusioni.

E giacchè ho la parola, io me ne varrò per proporre che si mantenga per ora l'assegnamento d'un milione, ma che pel bilancio del 1850 si limiti la somma alla metà, cioè a 500,000 lire. Io non so veramente se in ogni anno si debba spendere più all'incirca di un milione, se si possa questa somma spendere ancora nel 1850; so, egli è vero, che se non si spende ora, rimane di fondo per l'avvenire; ma credo che nelle strettezze in cui siamo, in presenza delle difficoltà grandissime che troverà la Camera a fare questo bilancio del 1850, importi assai lo evitare stanziamenti inutili allo scopo al quale mirano, e dannosissimi all'economia del bilancio.

VALERIO L. Tra le osservazioni che ha esposte l'onorevole mio amico Riccardi parmi che le ultime combattono gran parte delle prime. Io concordo pienamente con lui nella sensazione dolorosa ch'egli disse provare a misura che si va innanzi in questa legge, nel vederne cioè distruggere le parti principali, e rinnovo le dichiarazioni che ho già fatte, che la legge presentataci dal signor ministro era di gran lunga migliore di quella più volte raffazzonata dalla Commissione, e sento dolore ch'egli l'abbia abbandonata. Ora è cosa fatta e non ci tornerò sopra; ma venendo al punto che si tratta di discutere adesso, io dichiaro che non solo sarei pronto a consentire un milione al signor ministro, ma anche quella somma maggiore ch'egli potesse utilmente impiegare, dando la massima esten-

sione possibile ai lavori già cominciati nel tempo che ancora rimane dentro quest'anno.

Io proporrei, dico, questa somma maggiore, perchè parmi che noi dobbiamo entrare in una via veramente seria. Noi non dobbiamo pascere d'illusioni la Sardegna. La Sardegna è stata illusa per cento e più anni, ed egli è tempo che essa provi i benefici d'un libero reggimento, e che dell'efficacia dei liberi reggimenti abbia una prova nella cessazione dei mali a cui essa fu per troppo lungo tempo condannata, e di cui noi, rappresentanti del popolo e vittime gran parte del passato dispotismo, siamo perfettamente innocenti. Ora, affinchè non avvenga che questa lunga discussione non porti altro frutto che il misero soccorso d'un mezzo milione ai mali della Sardegna, io chieggo che sia mantenuto almeno l'articolo quale fu presentato dal Ministero, cioè si faccia l'assegnamento di due milioni all'anno sui futuri bilanci, e domando al signor ministro se egli possa applicare in questo anno una somma maggiore del milione che gli vorrebbe assegnare la Commissione.

Fu detto che le nostre finanze sono in cattiva condizione, che bisogna restringere le spese, uel qual proposito io pienamente consento; ma dico che bisogna restringere le spese improduttive, ma non le spese riproduttive. Se le nostre finanze sono in cattivo stato, se esse non possono bastare a queste spese, non vi soccorre il credito dello Stato? Vi si abbia ricorso, si apra un prestito e se ne consacrì il prodotto a quest'opera. Vi sono però molti motivi, ed è conforme ai dettami della logica, della giustizia ed alle norme di una buona amministrazione il ciò fare. Non è giusto che una sola generazione paghi essa la costruzione di un'opera la quale deve andare a beneficio di tutte le altre generazioni. Ora, aprendo un prestito che dovrà essere estinto anche dalle generazioni future, le quali maggiormente profitteranno delle strade che noi intendiamo costrurre, noi faremo una cosa razionale e giusta, e di cui gli stessi nostri pronipoti ci saranno riconoscenti. Io ho detto che le spese delle strade sono spese riproduttive, ed è per ciò ch'io invito il Parlamento a largheggiare in esse.

Noi dovremo essere severi ed economici nelle spese improduttive. Quando esamineremo il bilancio dovremo essere severi nelle pensioni immeritate, negli assegnamenti smodati, nelle laute *sine cure*, le quali pur troppo abbondano nel nostro paese. Se si trattasse di sopperire a questi abusi io non proporrei al Parlamento di ricorrere agli prestiti. Gli prestiti contratti onde mantenere queste cancrene dello Stato, mentre danneggiano il presente, sarebbero in pari tempo una ingiustizia verso le generazioni avvenire, le quali con ragione potrebbero accusarci di aver esaurito anzi tempo le sorgenti del credito per mantenere col nome della libertà i vizi del dispotismo.

Io direi anzi ai membri che compongono il Parlamento: *siate severi, rigorosi*, ma laddove si tratta di aumentare le ricchezze nazionali, di creare un mezzo, il solo mezzo che possa dare una vita vigorosa alla Sardegna, credo che si debba ricorrere al credito dello Stato, e non negare questi sussidi, i quali sono ampiamente dovuti.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Senza entrare in principii astratti, mi atterrò concretamente alla domanda che prima avevo fatta; per l'anno corrente erano stati chiesti due milioni di lire, ed io aveva la fiducia che si sarebbero potuti impiegare in quest'anno, ad un quale effetto presentai la legge con cui domandava questa somma nel mese di dicembre scorso. A quell'epoca aveva dinanzi a me tutto questo anno non solo, ma la miglior stagione pei lavori in Sardegna,

se non che l'esame della legge essendosi prolungato, e poscia la discussione protratta, ho veduta l'impossibilità di poter approfittare della stagione invernale, la migliore, direi quasi, per la generalità dell'isola e più la adatta a consimili lavori; quindi ritengo che per quest'anno sarebbe impossibile spendere due milioni, non solo per la narrata circostanza, ma perchè, come tutti sanno, le opere di questo genere al principio esigono perdita di tempo assai grande, sia per la complicazione dei progetti, per l'ordinamento del personale, per i primi appalti che sono sempre i più difficili, e per molte altre emergenze che sarebbe troppo lungo indicare. Dunque io credo veramente che nello scorcio di quest'annata non potremmo spendere più di un milione di lire, ma tale somma ritengo positivamente che si potrà ancora impiegare. Tuttochè poi avessi chiesto due milioni, ed il ministro di finanze fosse meco d'accordo nello stanziare questo assegnamento, quando lo vidi dalla Commissione ridotto ad un solo milione acconsentii per i motivi testè allegati a che mi fosse accordato un solo milione di lire per l'anno corrente, ma avvertii che negli anni successivi sarebbe necessario, per dare buon impulso ai lavori, un assegnamento maggiore. Dissi di più che se la Commissione reputava l'assegno di due milioni troppo considerevole, sarei stato d'opinione di ridurlo a non meno di un milione e mezzo.

Ho poi l'intima confidenza che con un milione e mezzo negli anni successivi si possa fare in proporzione assai più lavoro che non in quest'anno con somma proporzionata, perchè niuno ignora come i lavori quando si sviluppano si rendono anche più facili, come la mano d'opera diventa più intelligente ed attiva, ed havvi maggior concorso di operai e questi si trovano sempre a miglior mercato. Osserverò di più che le valutazioni fatte nella perizia dall'ispettore Carbonazzi sono piuttosto larghe, a mio credere, come lo addimostra il fatto, che è la miglior prova in questa materia.

La prima strada aperta da Sassari, anzi da Porto Torres a Cagliari aveva lo sviluppo di 235 chilometri; è d'uopo però sottrarne 20 che non sono di strada nuova, ma sibbene antichi tronchi di strada che solo vennero riattati. Dunque la linea della vera strada nuova era positivamente di 215 chilometri e tutta la strada aveva costato 3,962,000 lire.

Questi sono gli esatti conti finali; tutto compreso, la spesa fu di 3,962,000 lire. Il riattamento dei 20 chilometri di cui feci cenno aveva importato 28,000 lire solamente; dimodochè sottraendo questa dalla somma dei 3,962,000 lire rimangono per tutta la strada veramente fatta 3,934,000 lire da dividersi su 215 chilometri restanti, dopo sottratti i tre tronchi ristorati, il che dà una spesa di 18 lire per chilometro, tuttochè venisse valutato nella perizia del signor Carbonazzi 20 lire, quindi alquanto largamente.

Adunque, sia pel riflesso che non solo non si eccederanno, come spero, le somme previste, ma si starà al disotto, sia perchè il lavoro a quell'epoca fu fatto in circostanze infinitamente più sfavorevoli, più contrarie che le presenti, e sia infine perchè col procedere del tempo si miglioreranno sempre le condizioni dell'isola, io credo che con un milione e mezzo si potranno spingere con attività i lavori. La Commissione avendo osservato che questo assegno regolare e preventivo non avrebbe forse incontrato l'assentimento generale, per sembrare più ovvio che la Camera assegni anno per anno quei crediti ch'ella crede proporzionati ai bisogni dell'isola ed alle circostanze dello Stato; che il vincolare fin d'ora l'amministrazione pubblica a provvedere esattamente questa somma parrebbe forse inconveniente, io mi sono rassegnato all'avviso della medesima, colla speranza, anzi con certa fiducia

che le buone disposizioni da cui è la Camera di presente informata a favore della Sardegna, continuando per l'avvenire, ella acconsentirà assegni in proporzione della floridezza dello Stato, permodochè, invece d'un milione e mezzo, fra qualche anno potrà forse assegnarne due, e quando non possa far tanto ne accorderà meno, ma non cesserà mai dal sanzionare una spesa cotanto necessaria non solo nell'interesse dell'isola, ma in quello generale di tutto lo Stato, poichè altrimenti deludere la Sardegna sarebbe pregiudicare al benessere dello Stato, ciò che non accadrà mai in un paese libero e costituzionale. (*Bravo!*)

VALERIO E. Avendo il signor ministro dichiarato che non si potrebbero in quest'anno compiere lavori maggiori oltre la spesa d'un milione, io non credo in questo proposito andare più oltre. Ma avendo pur dichiarato lo stesso signor ministro che negli anni successivi consacrando un milione e mezzo si potrebbero fare più ampi e più utili lavori, io propongo quindi un emendamento il quale indichi che saranno ogni anno stanziati sui bilanci successivi un milione e mezzo fino a perfetto compimento delle strade decretate. Non mi commove l'argomento posto innanzi dalla Commissione, che non si debbono e non si possono vincolare le Legislature future per l'assegnamento di questa somma.

Io credo che la Camera ne ha pienamente il diritto e che in questa circostanza gliene incombe il dovere. Del resto, chieggo io, che cosa sono le leggi se non vincoli che s'impongono all'avvenire? Ora, se la presente Legislatura si è convinta dell'assoluta necessità di apportare un serio e radicale rimedio ai mali che aggravano la Sardegna, io credo che la nostra Legislatura abbia diritto e debba fare tale un assegnamento che non ecceda le forze dello Stato, ma che garantisca un serio adempimento delle deliberazioni che noi abbiamo prese dopo averne conosciuta l'imperiosa necessità.

PRESIDENTE. La proposta del deputato Valerio sarebbe così concepita:

« Per la costruzione delle strade indicate nell'articolo 3 è aperto un credito al ministro dei lavori pubblici d'un milione di lire da stanziarsi sul bilancio del 1850, e quello d'un milione e mezzo da stanziarsi annualmente nei bilanci successivi sino al compimento dei lavori. »

Domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Domando ora se è appoggiata la redazione già proposta dalla Commissione, la quale diceva:

« Per la costruzione delle strade indicate nell'articolo precedente sarà aperto un credito al Ministero dei lavori pubblici d'un milione all'anno nel bilancio 1850 e nei successivi sino al compimento di quei lavori. »

(È appoggiata.)

SANTA ROSA TEODORO, relatore. I motivi che mossero la Commissione a lasciare indeterminata la somma per gli anni successivi al 1850 furono piuttosto dettati dall'interesse che non nell'intendimento di facilitare il pronto compimento di quei lavori, non già dalle considerazioni testè accennate dagli onorevoli Riccardi e Valerio; cioè, dacchè si dovesse per ragioni di finanza temere che la somma d'un milione e mezzo non potesse essere stanziata nei successivi bilanci. Difatti, colla sua prima relazione la Commissione aveva proposto di fissare ad un milione lo stanziamento nei bilanci successivi. Nè variò la sua opinione, ma fu indotta dallo stesso ministro a proporre quest'altro articolo; questi osservò che la somma d'un milione ed anche d'un milione e mezzo non bastava pel pagamento dei lavori che si sarebbero potuti fare.

In allora alcuni membri della Commissione, opinando che

si potessero attivare i lavori annualmente oltre alla somma d'un milione, combattevano la domanda d'aumento fatta dal Ministero. Così si poggiavano ancora sul seguente ragionamento, che cioè nell'epoca... (*Interruzione*) Come relatore della Commissione mi credo in debito di render conto delle opinioni che si spiegarono in seno della medesima, sebbene non le dividessi.

Dico dunque che nell'epoca in cui si eseguivano i lavori delle altre strade reali non si arrivò mai alla spesa d'un milione per anno.

I lavori costano circa 8 milioni, e questi 8 milioni, comprese tutte le spese inerenti alle strade ed altre opere pubbliche, furono spesi durante dieci anni, e nel tempo massimo dei lavori non si pervenne mai ad oltrepassare in un anno la somma d'un milione.

Per siffatte considerazioni, la maggioranza della Commissione si era indotta a ridurre ad un milione l'annuo assegnamento nei bilanci; però non ebbe mai in mente di lasciare indeterminati quegli assegnamenti per rendere illusoria la legge. Questo è un pensiero che non poteva venire alla mente degli onorevoli membri che sostenevano quell'opinione.

Ma quando stamane il ministro assicurava la Commissione che si poteva spendere una somma annuale maggiore del milione, aumentando l'attività nei direttori dei lavori, la Commissione aderì a variare l'articolo già proposto ed a lasciare, secondo l'istanza dello stesso ministro, indeterminato l'assegnamento annuo dopo il 1850, ma non dubitò punto che tale annuo stanziamento non sarebbe mai stato minore di un milione, anzi suppose che potesse anche oltrepassare il milione e mezzo quando il ministro avesse creduto che si potesse spendere maggior somma.

Per queste spiegazioni mi pare dimostrato che la Commissione con quell'articolo intese migliorare la condizione della Sardegna, favorire il compimento di quei lavori stradali, e che le osservazioni fattesi non possono alla medesima applicarsi, ma piuttosto attribuirsi all'aver data una diversa interpretazione al proposto articolo.

Ond'è che, sebbene io non possa parlare a nome della Commissione, perchè non si trova riunita, credo di bene interpretarne le intenzioni, dicendo che essa non avrebbe difficoltà di accettare la proposta variazione, ed accettandola per mio conto, massime che quella variazione è piuttosto ristrettiva, meno larga della proposta della Commissione, ma ha il pregio di togliere i dubbi che a taluno potrebbero venire a quel proposito.

PRESIDENTE. La relazione sarebbe quindi in questi termini:

« Per la costruzione delle strade indicate nell'articolo 3 è aperto un credito al ministro dei lavori pubblici d'un milione di lire da stanziarsi nel bilancio del 1850, e quello d'un milione e mezzo da stanziarsi annualmente sui bilanci successivi sino al compimento dei lavori. »

VALERIO L. Io accetto questa redazione ed ho chiesto la parola soltanto per rispondere ad alcune osservazioni dell'onorevole relatore della Commissione, deputato Santa Rosa. Egli ha detto che il mio emendamento è più restrittivo, e che quello presentato dalla Commissione è più largo. Se ciò fosse io lo ritirei sul momento, ma non lo credo.

Mediante il mio emendamento un milione e mezzo sono assicurati alla Sardegna; essa ha la certezza che negli anni avvenire, fino al compimento del sistema stradale decretato, un milione e mezzo vi sarà adoperato, e ciò è, parmi, qualche cosa. Se poi in avvenire le nostre finanze saranno in condizione migliore, se il Ministero crederà necessario od utile di

spingere più rapidamente i lavori, chiederà alle Legislature avvenire un aumento; invece d'un milione e mezzo potrà chiedere due milioni, due milioni e mezzo, e sono certo che le Legislature avvenire acconsentiranno alla domanda del Ministero; ma intanto (*Con forza*) abbia la Sardegna questo pegno certo e reale che le nostre volontà non sfumano in parole soltanto, ma si convertono in atti. (*Bravo! bravo!*)

BOYL. (*Si alza per parlare.*)

Voci. Ai voti! Ai voti!

BOYL. Io intendeva solo di appoggiar l'emendamento del deputato Valerio.

PRESIDENTE. Pongo ai voti quest'articolo così concepito: (*Vedi sopra*)

(È approvato.)

Viene l'articolo 12 del progetto ministeriale, così concepito:

« È vietato distrarre alcuna parte di questo assegno ad altro scopo diverso, e solo il Governo potrà rivolgerne qualche parte a riparare guasti straordinari che si manifestassero in qualche punto delle strade regie attuali, od a recare qualche urgente miglioramento ad un porto, approdo od ancoraggio sulla costa, presso cui venga a sboccare una delle strade reali.

« In questo caso la parte del fondo diversamente impiegata sarà reintegrata nel bilancio dell'anno successivo. »

La Commissione ha proposto l'annullamento di quest'articolo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non aderirei all'annullamento di quest'articolo; ma solo alla prima parte del medesimo così concepita:

« È vietato distrarre alcuna parte di quest'assegno ad altro scopo diverso. »

Quale dichiarazione riesce affatto inutile, poichè se si fa un assegno per una strada, è evidente che tale assegno deve essere alla medesima applicato.

Mi sembra per contro che sia molto opportuno il lasciare in facoltà del Governo di valersi di una parte della somma assegnata per i provvedimenti accennati in quest'articolo per qualche altro che indicherò; dirò anzi che ciò è quasi necessario, attesa la condizione dell'isola.

Egli è certo che uno dei principali motivi determinanti la costruzione di questa strada si è l'aprire comunicazioni coi porti di mare. Ma questo divisamento fallirebbe allo scopo se, in pari tempo, non si ristaurassero alcuni di questi porti che si trovano in così triste condizioni da necessitare urgenti provvedimenti. V'ha di più: molti sono i corsi d'acqua, sprovvisti assolutamente di ponti, per il che spesse volte accade che il viandante, giunto a capo delle strade attraversate dai medesimi, non può proseguire il suo cammino.

Vennero citati in questa stessa Camera molti esempi di sinistri accaduti per difetto di ponti che assicurino il varco di quelle fiumane in ogni stagione dell'anno.

Mentre pertanto si sta lavorando a queste linee di strade, mentre il Governo impiega i fondi assegnati per questi provvedimenti, mi pare che se sorge la necessità di riparare questi straordinari in qualche parte delle strade attuali, di ristorare un porto, un approdo, ricostruire un ponte, e che i comuni e le provincie siano inetti a sopperirvi coi propri mezzi, non si debba ritardar loro uno straordinario sussidio.

Per non aggravare però di troppo il bilancio dello Stato con nuovi assegni, oltre quel milione e mezzo già stanziato, e nello stesso tempo non ritardare un urgente provvedimento sino a che siensi prese apposite determinazioni, io vorrei che fosse lasciata al Governo questa latitudine nel disporre una

parte di questi fondi per applicarli ai bisogni ed esigenze sovra accennate; e perciò modificarei l'articolo in questi termini:

« Il Governo potrà rivolgere qualche parte dell'assegno annuale a riparare guasti straordinari che si manifestassero nelle strade reali già eseguite, e dar sussidii per la costruzione di ponti di cui fosse urgente il bisogno, e finalmente a recare quegli urgenti miglioramenti ad un porto, approdo od ancoraggio sulla costa presso cui venga a sboccare una delle strade reali. »

PRESIDENTE. Mantiene l'ultima parte dell'articolo?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La toglierei, perchè non può più sussistere.

SANTA ROSA T., relatore. La Commissione aveva proposto l'annullamento di questo articolo 12; per la prima parte il ministro ha già detta la ragione per cui si era persuaso della necessità di annullarlo. Diffatti non era necessario d'introdurre una disposizione che già nella legge generale è stabilita. Adesso il ministro restringerebbe la sua domanda a chiedere di essere autorizzato di distrarre i fondi già destinati per le strade da costruirsi, onde destinarli ad altre strade già attualmente esistenti, ed a miglioramenti urgenti per porti, approdi ed ancoraggi. Soggiungerebbe ancora, che non avrebbe più bisogno di fare domande speciali per stanziare questi fondi a reintegrazione dei fondi già votati per la costruzione di queste strade. Faccio osservare che questo articolo così emendato dal ministro importerebbe nè più nè meno che una votazione di un nuovo fondo illimitato che si accorderebbe al Ministero. Nessuno più di me s'interessò certamente al compimento di questi altri lavori. Fui amministratore della Sardegna, e vi porto un amore che sento sempre più vivo per quelli che soffrono per colpa altrui. Ma appunto per questo mi oppongo a quell'articolo.

Diffatti credo che ove il bisogno di riparare le altre strade già costrutte si faccia sentire, ove i miglioramenti dei porti, approdi ed ancoraggi sulla costa siano manifestati, io credo che in quei casi il ministro presentando domande di crediti suppletivi al bilancio, e proponendo appositi stanziamenti nel bilancio, troverà la stessa simpatia che ha trovata presentemente nella Camera per votare i fondi necessari per la costruzione delle strade reali che formano il primo elemento della rigenerazione di quell'infelicitissima isola. Ma io credo che l'accordare sin d'ora al Ministero di distrarre in quegli usi fondi che hanno già la speciale destinazione della costruzione delle strade nuove, sarebbe un danno alla Sardegna, perchè ne sarebbero ritardati i lavori relativi alle strade nuove che sono i più importanti, sarebbe lo stesso che far andare a vuoto l'economia della legge attuale.

MENABREA. J'avais demandé la parole sur une question qui doit être traitée avant l'article actuellement en discussion, et sur laquelle je prie la Chambre de me permettre d'exposer quelques pensées. Je me suis associé de bon cœur à l'amendement de M. Valerio, car je le trouve juste et raisonnable, tandis que la proposition de la Commission tendait à ôter d'une main à la Sardaigne ce qu'elle lui avait accordée de l'autre. Je crois qu'il est convenable que nous prétiions un large appui à cet intéressant pays; toutefois, si nous sommes tous disposés à faire les intérêts de la Sardaigne, nous devons également songer à ceux de l'État. Or je remarque que l'article qui vient d'être voté laisse à M. le ministre une latitude indéfinie pour les dépenses à faire dans la construction du réseau de route déterminé précédemment. Dans le développement des motifs de la loi on a parlé d'une dépense moyenne de 20,000 francs par kilomètre de route; mais je ne trouve

cette somme nulle part inscrite dans la loi; par conséquent, en l'état, il resterait facultatif au Ministère de la dépasser, et de consacrer à des dépenses de luxe des sommes qui auraient pu être plus utilement appliquées, en compromettant ainsi le succès de l'entreprise elle-même. Je crois donc nécessaire que l'on fixe le *maximum* de la somme totale à employer pour la construction des routes en question, ou tout au moins que l'on détermine un *maximum* de dépense par kilomètre de route. Car je crois que la Chambre ne peut nullement, sans manquer à la prudence, s'engager dans une voie de dépenses indéfinies, et dont on ne saurait prévoir le terme. J'attends donc les explications que voudra bien faire M. le ministre sur l'objet de ma proposition.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Già nel progetto di legge da me presentato, io aveva proposto un limite, perchè erano determinate le linee sulle basi di una perizia abbastanza approssimativa, ma attualmente, lo confesso, non potrei assegnare un limite preciso della spesa occorrente, perchè sono state introdotte due altre linee, ma non credo che vi sia il pericolo di incontrare un dispendio superfluo o trascurare la necessaria economia, anzi ritengo che si osserverà l'economia stessa di cui ci dà esempio la strada già stata fatta sul modello e sui principii identici della quale fu condotta la prima strada da Torres a Cagliari, costrutta con sufficiente economia, ed in modo da poter soddisfare ai bisogni dell'isola.

Mi pare adunque che si potrebbe avere sufficiente confidenza nell'amministrazione, la quale esaminando tutti i progetti fatti nell'isola, li assoggetterà al congresso permanente, prima di approvarli, e credo che non li approverà se non ridotti a quel termine di economia che si richiede in simili lavori. Rispetto poi a quanto diceva il conte Santa Rosa, doversi assegnare un limite nella spesa, mi pare che l'assegno fatto essendo limitato a un milione e mezzo, il Ministero non avrebbe facoltà che di emanare i provvedimenti di strettissima urgenza, impiegando una parte di quella somma; ma appunto perchè attualmente non è accertato il complessivo importare di tutti i lavori, ma è invece fissata una quota annuale che lo Stato impiegherebbe nell'isola di Sardegna, io non credo necessario di inserire l'altra clausola dappima posta, che cioè quando si fosse fatta qualche spesa in vista di un'urgenza straordinaria, si dovesse questa reintegrare nel bilancio successivo, ciò che era necessario allorchè era limitata la spesa al milione, ma ora non v'ha più questione, un milione e mezzo di franchi essendo assegnato finchè le linee siano compiute. Se adunque durante l'esecuzione dei lavori l'amministrazione sarà costretta a far qualche lavoro urgente, o dar sussidii per riparazioni straordinarie a qualche strada compresa nelle linee, ne verrà che si prolungherà l'assegno per un altro anno, od almeno sarà stanziata nel bilancio di un altro anno la somma che non sarebbe stata assegnata se i lavori urgenti non si fossero eseguiti.

MENABREA. J'insiste sur la proposition que j'ai faite, parce que je la crois très-importante. Il me suffira d'indiquer un exemple pour démontrer à la Chambre la nécessité de fixer une limite à la dépense. Je prends pour point de comparaison un pont. Un pont peut être construit en bois, en briques, en pierre. S'il est en bois, il coûte moins qu'en briques, en briques moins qu'en pierre; si on limite la somme, il est certain que l'on préférera toujours le moyen le plus économique, différemment on serait entraîné, malgré soi, à faire des ouvrages de luxe, dont la nécessité ne serait nullement justifiée. J'ai confiance dans l'esprit d'économie qui anime l'administration actuelle; j'ai surtout une pleine et

entière confiance dans l'intelligence et dans le jugement de M. le ministre des travaux publics; personne mieux que lui n'est à même de conduire à bon terme une opération aussi importante que celle dont il s'agit; mais comme les ministères changent si souvent, les idées qui guident l'administration sont également sujettes à changer, et il peut très-bien arriver que M. le ministre actuel ne laisse pas à son successeur la sagesse qui le distingue. Je crois donc qu'il convient de formuler un article subséquent au précédent qui serait celui-ci.

« Il credito aperto al Ministero per il compimento della rete di strade reali, indicata nell'articolo 3, e ripartita come all'articolo precedente, si estenderà per ora sino alla somma di 7 milioni di lire. »

De cette manière il me semble qu'on oblige l'administration à ne faire que les dépenses tout à fait nécessaires à éviter les superflues.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non posso che ripetere di non poter accettare questa somma definitiva, perchè se sovrabbondante, sarebbe deviata da altro utile scopo con danno dello Stato, se troppo ristretta, renderebbe incompiuto l'adempimento dei voleri della Camera.

Quanto alla supposizione che si possano spendere i fondi senza economia, non saprei nemmeno se, fissandoli sin d'ora, si otterrà l'effetto voluto, poichè se quando saranno adottati i progetti i più economici, ed a giudizio del congresso permanente i più convenienti sotto ogni rapporto, avverrà che nella loro esecuzione si ecceda la somma in oggi determinata, sarà d'uopo ricorrere nuovamente alla Camera per assegni supplementari, e se la medesima non vorrà lasciare in sospenso i lavori, incompiute le linee, dovrà acconsentirli, in quanto che direbbe, io ho determinato questa linea, le somme che ho stabilite non sono sufficienti, bisogna dunque che faccia dei nuovi assegnamenti, e mi pare che sia questa fissazione più illusoria che altro, e ripeto poi che io non saprei assegnarle in questo momento.

PRESIDENTE. Il signor Menabrea propone un articolo di aggiunta all'articolo già votato; sarebbe così concepito:

« Il credito aperto al Ministero per il compimento della rete di strade reali, indicata nell'articolo 3, e ripartita come all'articolo precedente, si estenderà per ora sino alla somma di sette milioni di lire. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, se niuno domanda la parola lo pongo ai voti.

SIOTTO-PINTOR. Mi pare che questo emendamento potrebbe essere in contraddizione con quanto ha votato la Camera.

Avendo essa deliberato che si facciano queste strade, deve conseguentemente aver votato le spese necessarie per farle. Dunque se i 7 milioni non bastano, verrà ad essere frustrata la volontà della Camera che ha dichiarato di volerle fare.

SPANO G. B. Io propongo la questione pregiudiziale sulla proposta del signor Menabrea. La Camera nell'articolo precedente ha stabilito, che stanzierebbe nel bilancio pel 1850 la somma di un milione e mezzo fino al totale compimento dell'opera; dunque se il signor Menabrea restringe questa somma totale a 7 milioni, e che l'opera per compiersi ne richieda 8, vi sarebbe tra questi articoli un'aperta contraddizione. Adunque all'aggiunta proposta dal signor Menabrea osta il voto precedente della Camera.

SANTA ROSA T., relatore. Io non posso accettare l'emendamento proposto dal signor Menabrea. L'articolo prece-

dente ha già pregiudicata la questione; con quell'articolo si apriva un credito pel compimento di tutte le strade reali. Ora limitando questa somma a 7 milioni, ne verrà che, o si oltrepasserebbe la somma necessaria nel compierle, od essa sarebbe al disotto della somma necessaria. Perchè non si è determinata dalla Commissione la somma? Appunto perchè non si è potuto presumere quella somma, perchè anche i calcoli precedentemente fatti dal Ministero sono ipotetici, perchè sarebbe in tal caso inutile di fissare il massimo od il minimo.

Quando si fissa una somma determinata? Quando da cognizioni positive, dai calcoli preventivamente fatti da ingegneri, ed appoggiati a perizie, si conosce la spesa a cui presso a poco devono ascendere quei lavori. Che cosa si farebbe coll'articolo propostosi dall'onorevole deputato Menabrea? Si verrebbe a restringere, a mutare quello che fu già votato dalla Camera; cioè si sostituirebbe al credito votato corrispondente alle opere dichiarate a carico dello Stato, un credito che non è sufficiente pel compimento di tutti i lavori da farsi per la costruzione di queste strade. Eppertanto se si accettasse questo emendamento, si verrebbe a pregiudicare il principio già votato nell'articolo precedente; credo quindi che non possa nemmeno esser posto io votazione.

MENABREA. Je prie la Chambre de me pardonner si j'insiste sur ma proposition, mais je ne puis laisser passer sans réponse les objections que vient de faire M. le député De Santa Rosa. Il nous a dit qu'il était impossible de fixer d'une manière précise la dépense nécessaire pour la construction dont il s'agit; que si la dépense est au-dessous de la somme fixée, on s'expose à faire des travaux inutiles; que si au contraire la somme fixée est insuffisante, il faudra demander de nouveaux crédits au Parlement. Je sais parfaitement tout cela. Rien de moins certain que les calculs de dépense des ingénieurs; toutefois je suis persuadé d'un côté, que si la somme fixée est trop forte, M. le ministre ne permettra pas qu'on en abuse; si au contraire elle est insuffisante, la limite qu'on aura fixée sera un frein pour l'administration, et l'obligera à étudier tous les moyens d'économie possible avant de venir demander de nouveaux fonds. Messieurs, je suis ingénieur, et en cette qualité je sais comment vont les choses. Lorsqu'on a des fonds limités, on pense à les employer le mieux et le plus utilement que l'on peut. Si au contraire, on est libre dans la dépense, on songe aussi un peu à sa propre gloire, et l'on préférera toujours proposer un ouvrage dont la construction fasse, comme l'on dit, de l'honneur, plutôt que de se borner à une plus modeste construction, dont le principal mérite soit dans l'économie. Mais je ne raisonne pas ainsi; dans cette enceinte je cesse d'être ingénieur, et je suis représentant de la nation, et par conséquent mon devoir est de proposer ce que je crois utile et convenable. D'ailleurs je fais observer à messieurs les députés de la Sardaigne que je parle ici dans leur avantage. Messieurs, nous ne sommes pas seuls à faire les lois; il y a encore une autre Chambre qui doit discuter notre travail; or je doute fort qu'ailleurs on adopte, sans amendement, le principe de la *dépense illimitée* que vous venez de fixer par l'article précédent. Cette loi nous reviendra probablement; voilà donc du temps perdu, et l'ouverture des travaux que je voudrais voir faite au plutôt possible, sera renvoyée à une époque encore bien éloignée.

Tous ces motifs m'engagent à insister de nouveau sur ma proposition, que je crois autant dans l'intérêt de la Sardaigne que dans celui de l'État.

PRESIDENTE. Il deputato Spano ebbe a proporre una questione pregiudiziale, per cui sarebbe respinto quest'arti-

colo, siccome in contraddizione con altro articolo già votato dalla Camera.

Non posso a meno di consultare la Camera per chiedere se è appoggiata questa questione pregiudiziale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io volevo solamente osservare al signor Menabrea, che egli nel tempo stesso che intenderebbe assegnare questa somma, dice poi che forse questa somma potrà essere maggiore, quantunque egli stesso ritenga che si procederà colla necessaria economia.

Non potrei sin d'ora precisare se questa sarà o no sufficiente: se non basterà, si aumenterà necessariamente con assegni supplementari la somma in prima fissata; il che però, parmi, non dovrà succedere.

Quanto alle tendenze che il signor preopinante suppone negli ingegneri di far opere grandiose, e quindi cagionare spese di puro lusso, basterà ritenere che l'impiego del milione e mezzo di franchi annualmente assegnato non è lasciato in arbitrio degli ingegneri. I loro progetti, calcoli, perizie vengono attentamente esaminati dai congressi a ciò istituiti, e qualora sieno riconosciuti eccedenti i limiti di una ben intesa economia si mandano riformare, semplificare di modo, che per questo lato non è a temersi un inutile spreco del pubblico denaro.

Non mi sembra poi che siasi lasciata indefinita la somma, che siasi aperto un credito illimitato, perchè è bensì vero che la Camera non ha determinata la somma, ma per altra parte ha fissate le linee; dunque tutta la questione sta sempre in vedere se abbiasi confidenza che queste linee possano essere eseguite colla debita economia. Ora io credo che appunto pel principio stesso posto dal signor Menabrea, le economie che si faranno torneranno a diminuzione dell'assegno; che se si chiederà di più, sarà necessario di reintegrarlo per compire le linee, e quindi l'assegno ritorna sempre in quella somma che ora è determinata.

PRESIDENTE. La questione preliminare del deputato Spano è che non debba porsi in discussione l'articolo proposto dal deputato Menabrea, perchè in contraddizione all'articolo precedentemente votato dalla Camera, il quale determina che è aperto un credito di un milione di lire sul bilancio del 1850, e di un milione e mezzo annuale sui bilanci successivi sino al compimento dei lavori.

(La questione preliminare del deputato Spano è approvata.)

Viene ora la discussione dell'articolo 12 colle modificazioni proposte dal Ministero.

« Il Governo potrà rivolgere qualche parte dell'assegno annuale, di cui all'articolo precedente, a riparare guasti straordinari che si manifestassero nelle strade reali eseguite; a dare sussidii per la costruzione di ponti di cui fosse urgente il bisogno; e finalmente a recare qualche urgente miglioramento ad un porto, approdo od ancoraggio nella costa, presso cui venga a sboccare una delle strade reali. »

Domando alla Camera se quest'articolo è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, se nessuno domanda la parola lo metto ai voti.

FAGNANI. Avevo proposto un emendamento.

PRESIDENTE. Il deputato Fagnani proponeva un altro emendamento; è questo, cioè:

« Il ministro potrà rivolgere la predetta somma, di cui all'articolo 5, sino alla concorrente di lire 200,000 per ciascun anno. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io lo accetto.

PRESIDENTE. Allora si potrebbe dire in questo modo,

cioè dopo l'articolo proposto dal ministro si aggiungerebbe il seguente alinea:

« Questa distrazione di somme non potrà eccedere la somma di lire 200,000 per ciascun anno. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. In appoggio di quest'articolo, che io ho prodotto coll'emendamento del signor Fagnani, faccio osservare che nei Consigli divisionali di Sardegna vennero specialmente rappresentati i bisogni urgenti di fare alcuni ponti sulle strade reali, e l'impossibilità in cui si trovano le divisioni di provvedervi senza sussidi.

Fra gli altri venne accennato il ponte di Nuri, quello di Alui, un terzo su Cocchines; si citò inoltre il porto di Bosa che, come è noto, è in uno stato infelicissimo, cosicchè si richiederà probabilmente una spesa di 30 o 40,000 franchi per ristorarlo. Ne avverrebbe quindi che, quando la strada fosse condotta sin là mancherebbe il porto, uno fra gli essenziali motivi per cui avevamo colà diretta la strada.

Per tali considerazioni mi pare conveniente che, mentre si fanno grandi lavori nell'isola, si lasci al Governo la facoltà di provvedere ai bisogni urgentissimi della medesima.

CHIÒ. Mi accorgo troppo bene come, quando fosse adottato l'emendamento del deputato Fagnani, appoggiato dal signor ministro, del milione e mezzo annuo già stato votato per la costruzione del sistema stradale di Sardegna, 200,000 franchi non mancherebbero d'essere ogni anno distolti per essere consacrati a lavori estranei al medesimo sistema.

Ora, stando ai calcoli dell'ingegnere Carbonazzi, giudice senza dubbio competente in questa materia, e tenendo inoltre conto delle osservazioni messe in campo opportunamente dal deputato Rosellini sopra la nuova linea di 150 chilometri aggiunta alla rete delle linee reali state votate ieri da questo Parlamento, risulterebbe che la spesa totale della costruzione di questa rete non sarebbe al certo inferiore a 8 milioni e mezzo.

Inoltre se riflettiamo che, giusta la disposizione stata adottata nell'articolo precedente, 1 milione e 500,000 franchi soltanto sarebbe speso per cadun anno, evidentemente ci vorrebbero almeno 6 anni per condurre a termine la costruzione del sistema stradale nella Sardegna. Questo limite di tempo è senza dubbio ancora inferiore al vero, se facciamo attenzione come per lo più le spese proposte dagli ingegneri pendente l'esecuzione de' lavori crescono sempre grandemente e vanno sempre molto al di là delle cifre nelle quali esse furono prima stabilite.

Ciò premesso, farò avvertire alla Camera che l'adozione dell'emendamento del signor Fagnani, ovvero del signor ministro, in virtù del quale questi potrebbe rivolgere una parte del milione e mezzo già menzionato a riattare le strade già esistenti, ed a costruire ponti sulle medesime, ci condurrebbe necessariamente a questa conseguenza, che la rete stradale della Sardegna non sarebbe compiuta che entro un termine ben maggiore di sei anni.

Ora, non è sicuramente questo il nostro intendimento, imperocchè i principii dell'economia ci suggeriscono che è importantissimo non solo pel commercio e per l'industria, ma anche per le nostre finanze, che quella rete stradale sia compiuta al più presto possibile.

Per queste ragioni respingo l'emendamento dell'onorevole deputato Fagnani e dal signor ministro, tanto più che, qualora occorran spese urgenti per le strade già esistenti, l'onorevole signor ministro venendo a tal riguardo a fare la domanda di qualche fondo al Parlamento, può tenersi certo di essere secondato.

PRESIDENTE. Faccio osservare al signor Chiò che l'e-

مندamento del signor Fagnani porta una limitazione al progetto del signor ministro.

Domado se è appoggiato.

(È appoggiato.)

CADORNA. Io respingo l'articolo del Ministero e l'emendamento del signor Fagnani. In essi è consecrata una massima assolutamente inammissibile in materie di finanze, cioè che i fondi votati dal Parlamento per una certa determinata opera possono essere divertiti ed adoperati all'eseguimento di altre opere dal Parlamento non votate, e di cui egli non abbia riconosciuto la necessità o l'opportunità. Ora, se non vi consentissimo, stabiliremmo un precedente fecondo di funeste conseguenze, e ripugnante al debito che ci corre di tutelare le finanze del paese, e l'impiego de' suoi denari.

Non v'ha dubbio che una tale massima sarebbe assolutamente opposta a tutti i principii che regolano questa materia. Ogni qualvolta il Parlamento concede dei fondi, egli deve conoscere l'oggetto pel quale sono domandati; egli ha dritto, ed anzi l'obbligo di giudicare della importanza, nella necessità ed opportunità della spesa che se gli propone, ed in fine di decidere se sia conveniente il modo con cui la si vorrebbe eseguire. L'articolo che combatto e l'emendamento Fagnani sono in diretta opposizione a questo dritto e a questo dovere.

Ma, si dice, può occorrere il caso in cui vi sieno opere urgenti da eseguire intorno a strade e porti, e conseguentemente sarebbe bene che, in tal caso, il Ministero fosse autorizzato a servirsi di una parte della somma stanziata per le strade reali, salvo a reintegrarla nell'anno successivo.

A ciò rispondo, che se trattasi di guasti casuali a strade od a porti, è già stanziata all'articolo *casuali* del bilancio, una somma a questo fine, la quale potrebbe sempre essere accresciuta, ove occorresse, in seguito a domanda del Ministero.

Che se si tratti di fare delle opere straordinarie non previste nel bilancio, qual sarebbe quella che fu dal signor ministro de' lavori pubblici indicata, in tal caso si presenti la domanda di un credito supplementario; ed il Parlamento, conosciuto la necessità di queste opere, somministrerà i fondi per essa richiesti.

Ma non veggio come sia necessario, per giungere a questo scopo, di violare il principio che dee sempre regolarci nella materia della assegnazione di fondi, cioè che il Parlamento conosca in prima, e giudichi delle opere per le quali i fondi si dovrebbero impiegare.

Ora egli è evidente che, votando l'articolo come è proposto dal Ministero, si potrebbe dal medesimo impiegare la somma di 200, 300, 400 o 500,000 franchi in tutti gli anni per l'esecuzione di opere estranee alle strade che furono votate dalla Camera, e che nell'anno successivo si verrebbe a domandare la reintegrazione di questi fondi per la costruzione delle strade che la Camera ha votate. Da ciò conseguirebbe che opere di 200 o 300,000 lire sarebbero state eseguite senza che il Parlamento le avesse votate e neppure conosciute.

Per questo motivo mi oppongo alla proposta fatta dal signor ministro dell'articolo di cui ragiono, ed all'emendamento dell'onorevole deputato Fagnani.

JACQUEMOUD ANTONIO. Les paroles prononcées par M. Cadorna m'empêchent de m'étendre au long sur ce sujet.

Je demanderai la suppression de l'article 12 du projet du Gouvernement.

Les raisons données par M. le ministre des travaux publics pour conserver cet article ne m'ont pas convaincu. Les fonds alloués par la Chambre ont pour objet la seule construction des routes royales nouvelles de l'île de Sardaigne, bien désignées dans la table. Permettre au Gouvernement de distraire

à discrétion quelque somme de ce but, soit pour les anciennes routes, soit pour la réparation d'un port, d'un lieu de hâlage, enfin de tout ouvrage quelconque en Sardaigne, ce serait ouvrir au Gouvernement un crédit illimité, dont l'application budgétaire échapperait au contrôle de la Chambre. Si la Sardaigne a d'autres besoins urgents, des demandes de crédit spéciales nous seront soumises; nous les discuterons; mais laisser ces matières financières à l'arbitre du Gouvernement, ce serait vraiment renoncer au système constitutionnel, qui consiste principalement en ce qu'aucune dépense quelconque ne soit faite sans l'approbation préalable du Parlement. Il y a d'autres provinces qui demandent aussi concurremment des secours urgents au trésor public. En conséquence, je propose avec instance la suppression de l'article 12 du projet du Gouvernement.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io nel desiderio che ho di vedere che i voti della Camera si uniscano nell'accordare quello che ho domandato, come assolutamente necessario ai bisogni della Sardegna, rinuncio all'articolo e lo ritiro.

PRESIDENTE. Viene l'articolo 13 del Ministero, così concepito:

« Le strade divisionali e provinciali saranno rispettivamente a carico delle divisioni e delle provincie; ma lo Stato verrà a soccorrerle con anticipazioni accordate senza interessi, la restituzione delle quali sarà distribuita in rate, che stieno per entità e per scadenza in giusto rapporto colle forze economiche delle varie provincie e divisioni. »

La Commissione ha proposto il seguente articolo:

« Il sussidio dello Stato a favore delle provincie che ne dimostreranno il bisogno per la costruzione delle strade che non si trovano a carico dello Stato, verrà determinato per legge. »

SANTA ROSA T., relatore. Anche su questo articolo la Commissione si è messa d'accordo col signor ministro questa mattina. L'articolo 6 si propone quindi nel seguente modo:

« Le strade delle altre categorie saranno rispettivamente a carico dei territorii interessati, ma lo Stato verrà a soccorrerle con prestiti o sussidi da determinarsi per legge. »

Credo che non occorra di svilupparlo. Ma se mai insorgessero opposizioni al medesimo, mi riservo la parola per combatterlo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Accetto l'articolo secondo, questa redazione.

JACQUEMOUD ANTONIO. Je propose la suppression de l'article 13 du Gouvernement et de l'article de la Commission mis en regard. L'article du Gouvernement contient des dispositions de détail qui ne peuvent pas avoir lieu dans la présente loi qui statue par mesure générale. Quant à l'article de la Commission sous le numéro 4, je le repousse également parce qu'il établit en principe que des subventions gratuites seront données à la Sardaigne pour ses routes provinciales et divisionnaires. L'Etat s'engage déjà à construire huit lignes de routes royales; voilà ce qui est bien raisonnable. La question de secours pour les routes provinciales et divisionnaires est une question de concurrence à agiter entre la Sardaigne et d'autres provinces de l'Etat qui sont à cet égard dans un grand besoin. Notre Savoie, par exemple, manque, sur certains points, de routes provinciales; sur d'autres points ses routes existantes sont bien détériorées ou exigent des frais d'entretien si onéreux qu'elle ne peut plus suffire et qu'elle réclame des subsides du Gouvernement ou la classification de ces routes dans la catégorie des routes royales.

Il y a donc ici une question de concurrence et de priorité

entre les diverses provinces des Etats qui ont besoin d'une subvention pour leurs routes provinciales et divisionnaires. Le trésor ne saurait suffire à tout. Il ne convient donc pas de s'engager dans des promesses envers certaines parties du royaume, au détriment des autres parties qui sont dans le même cas. Nous discuterons plus tard le chapitre important de l'urgence des divers besoins.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho rinunciato al primo articolo: l'ho ritirato, quindi non vi può essere discussione.

PRESIDENTE. Si tratta dell'articolo 6. (*Lo rilegge*)

JACQUEMOUD ANTONIO. Je suis satisfait que le Gouvernement et la Commission retirent chacun leur article. Mais la difficulté n'est enlevée qu'à moitié. La nouvelle disposition qu'on apporte laisse toujours subsister des promesses de préférence pour les routes provinciales et divisionnaires de Sardaigne. On donne à entendre qu'on accordera une subvention gratuite ou un prêt sans intérêt. Les catégories dont il est question ne peuvent s'appliquer qu'aux routes provinciales et divisionnaires de Sardaigne. Encore une fois, c'est toujours une question de concurrence et de priorité à agiter. Il n'est pas ici le cas de préjuger le moins du monde cette grave question.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

Si è nell'articolo della prima legge proposta che si era stabilito il principio di sussidi gratuiti; ora venne modificata, poichè si dice solamente sussidi, e questi generalmente si accordano per altre opere dello Stato anche in terraferma; coll'aver sottratte le parole *prestiti gratuiti senza interessi*, lungi dall'introdurre questo principio, si è il medesimo evidentemente eliminato.

JACQUEMOUD ANTONIO. Quelque atténuée que soit la nouvelle disposition présentée par la Commission, je la repousse également. Si elle ne contient pas une promesse de préférence, si elle ne préjuge en rien la question, alors pourquoi insiste-t-on à l'insérer dans la loi? Elle est inutile. On fera plus tard, s'il y a lieu, une loi spéciale pour les secours provinciaux à donner. Enfin, dans la présente loi il ne s'agit que des routes de Sardaigne qui appartiennent à la catégorie des routes royales. Il n'est nullement rationnel d'y faire figurer pour quoi que ce soit les routes de Sardaigne qui appartiennent aux catégories, c'est à dire les routes provinciales et divisionnaires.

J'insiste toujours pour la suppression de la nouvelle disposition proposée, si adoucie qu'elle soit.

PRESIDENTE. La proposta della Commissione all'articolo 6 è la seguente:

« Le strade delle altre categorie saranno rispettivamente a carico dei territorii interessati. Ma lo Stato verrà a soccorrerle con prestiti o sussidi da determinarsi per legge. »

Domando se essa è appoggiata.

(È appoggiata.)

RICCARDI. Io credo di dover sostenere l'opinione già emessa dal mio amico deputato dottore Jacquemoud per la soppressione di quest'articolo così anche emendato, per la sola ragione che là ove in quest'articolo nulla si determina, io non vedo perchè si dovrebbe introdurre una legge; si dice che un'altra legge determinerà. Dunque con un'altra legge faremo quello che la Camera crederà bene di fare; ma intanto con quest'articolo io non vedo che si aggiunga niente ai beneficii reali che si vogliono fare alla Sardegna. Io osservo inoltre che qui non è determinato nulla fuorchè un principio di prestito, un principio di sussidio; ora il principio di sus-

sidio sta nelle massime generali che regolano le spese dello Stato relativamente alle provincie; il principio di prestito sta egualmente nelle massime generali che regolano lo Stato in questa materia; le condizioni qui non sono espresse, si vuol rimettere ad un'altra legge, perciò io credo che l'articolo si potrebbe sopprimere per aspettare che altra legge decretasse in proposito.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato l'emendamento del deputato Jacquemoud.

(È appoggiato.)

Pongo ai voti l'articolo 6 della Commissione tale e quale venne proposto.

(La Camera approva.)

Viene l'articolo 14 sul progetto ministeriale. . .

SIOTTO-PINTOR. Permetta il signor presidente ch'io le rammenti che v'è la mia aggiunta.

PRESIDENTE. Il signor Siotto-Pintor propone un'aggiunta a quest'articolo 6, votato testè; essa sarebbe concepita in questi termini: « Esso sussidio sarà di preferenza concesso per la grande strada da Sassari per l'Anglona e Tempio. » (*Mormorio*)

SIOTTO-PINTOR. Testè il Ministero ha riconosciuto che questa, dopo le strade dichiarate reali, è la strada più necessaria nell'isola di Sardegna. Qui non si domanda altro se non che il sussidio che lo Stato ha determinato di dare per la costruzione delle strade che non sono reali, sia di preferenza concesso a questa, che è la più importante dopo quelle che abbiamo dichiarate reali. Non si aumenta la spesa; mi pare adunque che la Camera possa accogliere questa mia proposta.

PRESIDENTE. Domando se questa proposta del deputato Siotto-Pintor è appoggiata.

(È appoggiata.)

COSSU. Concorro nel sentimento del mio onorevole collega deputato Siotto-Pintor. Poco fa sosteneva la necessità di dichiarare reale quella strada: la Camera nella sua sapienza non ha creduta opportuna la proposizione, non l'ha accettata, ed io rispetto sempre le savie sue decisioni; ma che si dia la preferenza ad una provincia chiusa, separata, isolata da tutte le altre, nei soccorsi che ora il Governo dà all'intera isola, è cosa giustissima onde così sollevare una parte tanto essenziale della stessa Sardegna, una parte che ne ha tanto bisogno, che ha moltissimo commercio, e che, direi quasi, quando gonfia il fiume non ha comunicazione colle altre parti; quindi io pregherei la Camera, ed unisco la mia istanza a quella del deputato Siotto-Pintor, perchè sia favorevolmente accolta questa proposta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho detto la mia opinione sull'importanza di quella linea, ma la mia opinione non fa legge. La legge stabilisce che le categorie delle altre strade, comunque siano, dovranno essere fissate dalla Commissione dell'isola, e dopo sentita questa Commissione si matureranno gli studi, e si vedrà dentro qual limite possano essere accettate ed approvate; si determinerà anche quali di esse debbano avere la preferenza, ed i sussidi non potranno essere che ragguagliati alla gravità delle spese ed alla facoltà dei territorii che dovranno essere chiamati a precipuamente sostenerle. Tutte queste cose vanno decise al momento che si darà esecuzione all'articolo 2 della legge; dunque mi pare che in ora la Camera non possa prendere alcuna anticipata disposizione.

La mia opinione individuale, ripeto, è che quella linea sia di un'alta importanza, ma ciò non decide del merito della medesima; questo non può essere discusso e fissato che quando si verrà all'applicazione dell'articolo secondo della legge.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta aggiunta.
(Non è approvata.)

Viene l'articolo 14 del progetto ministeriale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ritiro questo articolo, perchè si riferisce all'esecuzione delle strade divisionali e provinciali, come parimente l'articolo 15.

• **PRESIDENTE.** Allora viene l'articolo 16.

« Perchè i lavori possano essere condotti senza interruzione e colla sollecitudine e sicurezza desiderata, sarà istituita una provvisoria direzione superiore dei lavori dell'isola, ordinata in guisa che, in concorso delle intendenze generali, a cui il Governo accorderà i poteri necessari, possa provvedere ad ogni emergenza che esige prontezza di deliberazioni, salva la dipendenza dall'autorità ed uffici centrali di terraferma in tutto ciò che ammette indugio e domanda maggiore maturità di consiglio. »

La Commissione propone invece un articolo 5:

« Sono abolite le Commissioni create colla legge del 30 aprile 1830 sul servizio stradale della Sardegna. »

Questo articolo mi pare che non abbia nulla che fare coll'altro del Ministero.

SANTA ROSA T., relatore. Questo è un articolo di aggiunta al progetto ministeriale.

PRESIDENTE. Allora la discussione verte sopra l'articolo 16 del Ministero.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. A questo è stato sostituito l'articolo 6, che dice semplicemente:

« Il ministro dei lavori pubblici è incaricato dell'esecuzione della presente legge. »

PRESIDENTE. Adunque il Ministero ritira il suo?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sì, lo ritiro.

PRESIDENTE. Allora viene l'articolo 6, che diventa 8, proposto dalla Commissione, così concepito:

« Il ministro dei lavori pubblici è incaricato dell'esecuzione della presente legge. »

Se nessuno domanda la parola, lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Ora non resta che passare allo squittinio segreto sul complesso della legge.

SANTA ROSA T., relatore. Si potrebbe anche contemporaneamente votare per il membro mancante della Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. Stava appunto per fare questa proposta.

Intanto, riguardo agli altri membri della Commissione del bilancio che mancano e che non sono ancora stati sostituiti, si scriverà dall'ufficio per far loro sollecitazioni al pronto ritorno.

Ora dunque si può procedere alla nomina di un membro della Commissione del bilancio in surrogazione del deputato Depretis tuttora ammalato, e questo si farà dopo la votazione della legge.

L'intero testo, come fu approvato dalla Camera, è concepito nei seguenti termini. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 247.)

Ora si procede all'appello nominale per lo scrutinio:

Risultato della votazione:

Votanti	128
Maggioranza	65
Voti favorevoli	113
Voti contrari	15

(La Camera approva.)

PRESIDENTE. Estraggo ora a sorte i nomi dei sei scrutatori che verranno incaricati di far lo spoglio delle schede per la nomina del membro della Commissione del bilancio.

Scrutatori: Buffa, Ricci G., Fiorito, Carta, Serpi e Capellina.

La Camera non trovandosi adesso più in numero, sciolgo l'adunanza.

La seduta è levata alle ore 4 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Discussione del progetto di legge per lavori intorno al porto di Savona;

2° Discussione del progetto di legge per abolizione di diritti differenziali esistenti colle potenze estere.