

TORNATA DEL 17 GIUGNO 1850

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE AVVOCATO DEMARCHI.

SOMMARIO. Atti diversi — Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici per 1850 — Relazione della Commissione sull'articolo 12, per la costruzione di un ponte sulla Stura — Approvazione dell'articolo 2 della legge — Categoria 16, Spese per la Sardegna — Osservazioni dei deputati Spano G. B., Sulis, Angius, e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici e del relatore Santa Rosa Teodoro — Approvazione degli articoli 31, 32 e 35 — Soppressione di quelli coi numeri 33, 34, 36 e 37 — Parole dei deputati Bartolommei, Asproni e Sulis sull'articolo 38 per la conservazione della cifra destinata alla costruzione del ponte sul fiume Coghinas — Opposizioni del relatore e del ministro dei lavori pubblici — Soppressione — Ordine del giorno motivato del deputato Bartolommei sugli stradali di Sardegna — Approvazione della categoria 16; Acque, ponti e strade — Addizione del regio commissario alla categoria 17 su i telegrafi — Approvazione — Parole dei deputati Pinelli, Sulis, Angius e Franchi per la conservazione della categoria 18, Carceri di Sardegna — Opposizioni del regio commissario Di Cortanzone e del relatore Santa Rosa — Approvazione della cifra proposta dal ministro dei lavori pubblici e quindi della categoria 19 — Parole del deputato Spano G. B. per la conservazione della categoria 20, per il trivellamento del pozzo di San Lucifero. — Approvazione di questa, e dell'ordine del giorno motivato già adottato per i due precedenti bilanci — votazione ed approvazione del bilancio passato dei lavori pubblici per 1850.

La seduta è aperta alle ore 1 1/4 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata.

AIRENTI, segretario, dà comunicazione alla Camera del seguente sunto di petizioni :

5204. Il Consiglio comunale di Pont ricorre con petizione analoga a quella segnata col numero 2955, concernente la pubblicità delle adunanze comunali.

5205. Il Consiglio comunale di Mombasiglio suggerisce un mezzo d'ovviare al disagio della lunga e ripida salita che s'incontra lungo la strada provinciale che da Mondovì mette a Savona, nel tratto che corre fra le due principali borgate componenti il comune di Lesegno.

5206. Quarantasette abitanti del comune e mandamento di Andora, espone le ragioni che militano a favore di quel mandamento, a fronte delle contrarie pretese del municipio di Alassio, fanno istanza perchè sia il medesimo conservato, o quanto meno aggregato al vicino mandamento di Diano, trasportandone il capoluogo nella città di Diano Marina.

5207. Cuniberti Gian Domenico, di Vico, presso Mondovì, già geometra catastale di prima classe sotto il cessato Governo francese, e quindi capo brigata nella sezione degli ingegneri civili destinati alle operazioni geodetiche dei terreni della Sardegna, narrando d'essere stato licenziato dal suo impiego senza fondato motivo, chiede retribuirsigli un qualche sussidio, o concederglisi un banco di sale e tabacchi; emette intanto l'opinione che i posti di catastaro non dovrebbero essere affidati se non a geometri o ad ingegneri civili, e propone in conseguenza alcune analoghe disposizioni.

5208. Ricci-Capriata Arnolfo, di Bosco, esponendo le ragioni per cui crede doversi i giudici di mandamento indennizzare della perdita loro recata dalla legge 7 settembre

1848, propone fissarsi tale indennità in una somma eguale allo stipendio comunale, di cui ognuno di essi fu privato, a cominciare dal principio dell'anno 1849, da quale epoca fu posta in vigore la succitata legge, con ridurre, ove d'uopo, in proposta di legge la sua petizione.

1848, propone fissarsi tale indennità in una somma eguale allo stipendio comunale, di cui ognuno di essi fu privato, a cominciare dal principio dell'anno 1849, da quale epoca fu posta in vigore la succitata legge, con ridurre, ove d'uopo, in proposta di legge la sua petizione.

1848, propone fissarsi tale indennità in una somma eguale allo stipendio comunale, di cui ognuno di essi fu privato, a cominciare dal principio dell'anno 1849, da quale epoca fu posta in vigore la succitata legge, con ridurre, ove d'uopo, in proposta di legge la sua petizione.

1848, propone fissarsi tale indennità in una somma eguale allo stipendio comunale, di cui ognuno di essi fu privato, a cominciare dal principio dell'anno 1849, da quale epoca fu posta in vigore la succitata legge, con ridurre, ove d'uopo, in proposta di legge la sua petizione.

5209. Il dottore Lana Girolamo, di Varallo, nel rassegnare alla Camera un suo opuscolo intitolato: *Narrazione degli spaventati e danni apportati da tre valanghe cadute in Mollià, comune di Valsesia*, chiede prendersi in considerazione gli argomenti che sono addotti nell'appendice di quell'opuscolo, a difesa delle antiche immunità di quella provincia.

ATTI DIVERSI.

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

(Risultano mancare all'adunanza i seguenti deputati):

- Antonini — Bajno — Barbavara — Berghini — Bersani — Bianchetti — Bianchi Pietro — Bolmida — Bona — Bonavera — Bon-Compagni — Brofferio — Brunier — Cambieri — Cavalli — Cavour — Correnti — D'Azeglio — Decastro — Delivet — Demartini — De Villetta — Di Revel — Di San Martino — Durando — Elena — Fara-Forni — Farina Maurizio — Fiorito — Galli — Galvagno — Gandolfi — Garda — Garibaldi Carlo — Ghiglini — Jacquemoud Antonio — La Marmora — Lanza — Leonard — Malaspina — Malinverni — Mameli — Mazza — Mellana — Mollard — Mongellaz — Nieddu — Novelli — Paleocopa — Palfuel — Petitti — Piccon — Pissard — Radice — Rattazzi — Roberti — Ruffi — Sauli Francesco — Scapini — Siotto-Pinor — Spinola — Tecchio — Taveri.

(I deputati Gavotti ed Asproni prestano il giuramento.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1850.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione sul bilancio 1850 dei lavori pubblici. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 132.)

Alcune voci. Il processo verbale non è ancora approvato.

PRESIDENTE. La Camera non è ancora in numero, perciò non si può porre ai voti l'approvazione del verbale, ma intanto si potrà cominciare la discussione.

Rammento alla Camera come sia rimasta in sospenso la deliberazione sull'articolo 12 della categoria 16 relativo al ponte sulla Stura, essendosi mandato alla Commissione di riconsiderarlo colla scorta dei documenti presentati dal signor ministro dei lavori pubblici.

Dopo questo articolo verrà di nuovo in discussione la seconda parte della detta categoria, relativa alle opere stradali della Sardegna, nella quale la Commissione ha portato l'assegnamento da lire 550,822 59, proposto dal Ministero, alla somma di un milione già votata dalla Camera.

È però da avvertire che qui si è fatta istanza acciò, oltre il detto milione, siano pure approvate le somme parziali di cui agli articoli 35, 41 e 42, rilevanti a lire 7796 25, non meno che quella di cui all'articolo 38, pel ponte sul fiume Coghinas, ascendente a lire 85,000.

Ora il relatore ha la parola sull'articolo 12, relativo alla costruzione del ponte sulla Stura.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. Secondo il voto emesso dalla Camera, la Commissione prese ad esame tutti i documenti che furono comunicati alla Camera dal signor ministro dei lavori pubblici, rispetto alla costruzione del ponte sulla Stura presso Cuneo ed ai tratti di strada d'accesso. In seguito a questo esame la Commissione m'incaricò di riferirne le sue deliberazioni ed i motivi che la determinarono. Convien ritenere prima d'ogni cosa che la Commissione aveva respinta questa spesa per due motivi: 1° per la mancanza di un progetto approvato in linea d'arte; 2° per la mancanza del consenso delle parti interessate nel consorzio di cui si tratta. Ora venne compiuto un progetto, e fu approvato in linea d'arte.

Questo progetto fu da prima calcolato nella somma di 1,500,000 lire, ma sottoposto al Congresso permanente venne con parere del 3 marzo 1849 rinviato all'autore del medesimo, il signor ingegnere Moglino, onde v'introducesse variazioni.

Fratanto un secondo progetto di massima veniva dallo stesso ingegnere rassegnato alle deliberazioni del Consiglio divisionale di Cuneo, e portava la spesa di 2,487,092 69; ed un terzo progetto fu pure fatto al Governo per un ponte sospeso. Queste erano le risultanze di questa pratica, quando la vostra Commissione si occupò del bilancio, e respingeva quelle spese.

Ma in ora vi risultò che quei due ultimi progetti respinse il Governo, dopo averne constatata l'inopportunità, e che adottò invece il primo progetto riformato dell'ingegnere Moglino, secondo il voto emesso nel 3 marzo 1849, dal Congresso permanente, e se ne ridusse la spesa alla somma totale di 915,000 lire. Questo è il progetto che il Governo intende di fare eseguire, e fu sottoposto all'esame della vostra Commissione. Essa rilevò come questo progetto importi la spesa di lire 586,700 per la costruzione del ponte; di lire 474,500 per la costruzione dei tratti della strada reale di accesso al ponte, e dal ponte alla città di Cuneo; ed infine di lire 53,800 per

la costruzione del tratto di strada provinciale per Dronero, dal ponte Miglia al ponte nuovo sulla Stura. Questo progetto fu approvato dal Congresso permanente, con parere del primo giugno 1850, mediante alcune modificazioni da introdursi nel capitolato e nei lavori; modificazioni però di poco rilievo, che non importano aumento nella spesa. La Commissione, riconosciuto poi che quelle opere soddisfano allo scopo proposti, di risparmiare la costruzione di due ponti l'uno inseriente alla strada reale, l'altro alla strada provinciale, e sono calcolate con tutta l'economia conciliabile colla solidità, convenne che quel problema non poteva essere risolto diversamente, ed opinò quindi che il progetto dell'ingegnere Moglino, approvato dal Congresso permanente, possa meritare la sanzione della Camera.

Eppertanto la Commissione avrebbe senz'altro proposto lo stanziamento dell'indicata somma, se non avesse dovuto in prima procedere ad altro esame, onde vedere se era urgente e necessaria la costruzione di quel ponte sulla strada reale; e dovette pure persuadersi di quest'urgenza, di questa necessità pei fatti esposti in una deliberazione della città di Cuneo, e compresi in vari rapporti dell'intendente generale, e specialmente in quello del 4 giugno scorso.

Da questi documenti risultò infatti che il ponte attuale posto sulla strada reale minaccia imminente rovina. In allora si domandò la Commissione, se convenga allo Stato di costruire quel ponte in consorzio; e se fu facile il convincersi che la divisione e lo Stato vi trovavano una reciproca convenienza, e che per la città di Cuneo ciò conveniva; si esaminarono successivamente le basi di quel consorzio.

Queste basi sono proposte dal Consiglio permanente, collo stesso parere testè citato del primo giugno 1850, nelle seguenti proporzioni:

Lo Stato vi concorrerebbe per 54 centesimi, la divisione per 54 centesimi, e la città per 12 centesimi. Alla città di Cuneo fu fissata questa quota, in quanto che si è calcolata dall'ispettore Moglino la spesa annua di manutenzione in cinque a sei mila lire; e quindi basata la quota sul capitale corrispondente a tale annuità, ed al dodicesimo della spesa totale.

La provincia poi vi fu chiamata per 54 centesimi, e ciò fu calcolato in ragione del terzo della spesa del ponte da costruirsi sulla Stura, del quarto nella spesa pei due nuovi tratti della strada reale, e della totalità della spesa pel tratto preindicato di strada provinciale.

La quota infine posta a carico dello Stato è poi pienamente giustificata, quando si ponga mente che la spesa per la costruzione del ponte sulla strada reale sarebbe maggiore, quando si dovesse costruire esclusivamente dallo Stato, e non avesse il concorso della provincia. In fatti, se si costruisce il ponte nella località attuale la spesa importerebbe una somma molto maggiore di quella che gli spetta nel consorzio, e costruendosi altrove vi sarebbe tuttavia la spesa di un nuovo tratto di strada oltre a quella del ponte.

Questi riflessi persuasero la Commissione dell'equità delle basi del consorzio, e la convenienza di accettarle nell'interesse dello Stato.

Passò quindi a riconoscere se vi era il consenso delle parti interessate. Le risultò che il Consiglio divisionale di Cuneo nell'anno scorso aveva presa la deliberazione che quando fosse adottato il progetto sopra accennato, la cui spesa importava 2 milioni e mezzo incirca, la provincia vi dovesse concorrere per la somma di lire 600,000. In ora la quota di concorso a carico della provincia non potendo mai arrivare

a quella somma, si considerò questa deliberazione come l'espressione del consenso per questa spesa.

Quanto alla città di Cuneo esiste una deliberazione in data del 12 giugno, per la quale il Consiglio comunale dà la sua piena adesione al consorzio, e si impegna a soddisfare i 12 centesimi della spesa secondo il parere del Congresso permanente. La Commissione ponendo però mente che se la città e la divisione di Cuneo vi diedero il loro consenso, mancherebbero ancora formalità a questo riguardo, e che l'altra parte importa di cominciare quanto prima quei lavori, ha opinato che a queste formalità si potrà supplire anche dopo il voto del Parlamento, ma che però conveniva assicurarsene mediante un articolo di legge che mi incarica di proporvi in aggiunta a quello di approvazione del bilancio.

Riassumendo adunque le deliberazioni della Commissione, vi propongo di stanziare la somma di lire 125,000, proposte dal signor ministro per lavori pubblici, per l'esecuzione del progetto Moglino, mediante l'accennato consorzio, e di aggiungere nella legge di approvazione di questo bilancio l'articolo seguente:

La somma di lire 125,000 stanziata nell'articolo 42 della categoria 16 non potrà avere la sua destinazione se non dopo che il progetto per Popera ivi descritta, ridotto alla somma di lire 915,000 dall'ingegnere Moglino, ed il riparto della spesa relativa, verranno accettati in conformità del parere del Congresso permanente d'acque e strade, in data del primo di questo mese, dei Consigli della divisione e della città di Cuneo, nella forma prescritta dalle leggi vigenti.

PRESIDENTE. La Commissione proponeva la soppressione delle 250,000 lire proposte dal Ministero per la costruzione d'un ponte sulla Stura. Ora, dietro alcune considerazioni, la Commissione proporrebbe che si concedesse la metà di questa somma, cioè 125,000 lire, introducendo nella legge il seguente articolo suppletivo. (Vedi sopra)

DI CORTAZONE, commissario regio. Dichiaro, a nome del Ministero, di accettare tanto la riduzione proposta dalla Commissione al primitivo progetto, quanto le considerazioni da essa nuovamente inserite nella legge.

PRESIDENTE. Il commissario regio avendo accettata la nuova proposta fatta dalla Commissione, non rimane che a porla ai voti. A me pare che non possa essere qui il caso di deliberare sull'articolo, il quale verrà poi in votazione quando si tratterà della legge, ma che solo la Camera sia adesso chiamata a pronunziarsi sulla riduzione dell'articolo 12 della categoria 16 alla somma di lire 125,000.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. Faccio osservare al signor presidente che sarebbe opportuno il votare unitamente l'articolo proposto e la riduzione della somma, dovendo essere questa riduzione e questa somma dipendenti dall'articolo.

PRESIDENTE. Si aspetterà dunque a votare l'articolo proposto dalla Commissione, e la somma ridotta, quando si voterà la legge; prima però di prendere una deliberazione su questa si devono votare le categorie, e se la Camera non ha difficoltà, porrò ai voti la proposizione della Commissione di stanziare 125,000 lire per la costruzione di un ponte sulla Stura, di cui alla categoria 16, colla condizione che non possa questa somma avere la sua destinazione se non dopo che il progetto dell'opera ridotto a lire 125,000 ed il rapporto delle spese relative siano accettati in conformità del parere del Congresso permanente di acque e strade.

Chi intende di adottare questa proposta voglia alzarsi.

(La Camera approva.)

Si passa alla seconda parte, alle categorie relative alla Sardegna. Ho fatto osservare che in questa parte il commissario regio ha chiesto che oltre all'ammontare assegnato dalla Commissione si mantenessero le somme parziali accennate ai numeri 33, 41 e 42, oltre a quelle accennate al numero 58. Si comincerà a mettere in discussione la partita di cui al numero 55, del quale darò lettura.

Articolo 35. Ricarico di ghisa tra il villaggio di Tarralba e Porto Torres (contratto 26 settembre 1845) lire 217,25.

BARTOLOMMEI. Domando la parola per una mozione d'ordine, cioè, per proporre che per riguardo della Sardegna si tenga lo stesso modo di discutere e votare il rimanente della categoria 16 come si è tenuto per ciò che riguardava la terraferma.

PRESIDENTE. Io debbo mettere al voto la proposizione della Commissione, la quale sostituisce in complesso la somma di un milione a quella di lire 550,822; non si può dunque votare articolo per articolo; il commissario regio ha accettata la proposizione della Commissione, ma domanda che siano conservati gli articoli 35, 41, 42 e 48.

SPANO G. B. Avendo la Commissione complessivamente respinte tutte le spese portate dall'articolo 51 all'articolo 45, io desidererei che si procedesse, non già all'esame della proposta fatta dal signor commissario regio, ma alla discussione generale sul complesso della proposta della Commissione.

PRESIDENTE. Se ella fa la proposizione che si discuta articolo per articolo, è un'altra cosa; del resto non vi ha altro mezzo che accettare la proposta del Ministero, ovvero la proposta della Commissione.

SPANO G. B. La proposizione della Commissione è indipendente dalla legge e dall'esame del bilancio; questo è un articolo addizionale che converrebbe inserire nel bilancio, come si è fatto per i lavori del porto di Savona, per riguardo al quale con un articolo speciale si aggiunge la spesa di 120,000 lire che non era compresa nel bilancio, ma però siccome era stata decretata per legge fu aggiunta al bilancio ordinario.

PRESIDENTE. Io faccio osservare che la somma che si aggiunge al bilancio per le spese del porto di Savona è una cosa nuova stata aggiunta; e che qui si tratta di una somma proposta dalla Commissione in sostituzione della somma proposta dal Ministero.

SPANO G. B. Domando scusa, la proposta della Commissione non è altro che la relazione della legge 6 maggio, in cui è detto che nel 1850 si debbe intraprendere altri stradali in Sardegna, e che per quest'anno sia stanziata la somma di un milione; ora la Commissione non ha voluto far altro che sostituire alla somma già precedentemente portata in bilancio la somma di un milione stanziata per legge. La cosa è identica per il porto di Savona.

Il milione essendo già decretato per legge, comunque vada la cosa deve essere inserito nel bilancio, dunque qui non si tratta di veder altro se non se queste 350,000 lire, oltre questo milione, debbano sussistere nel presente bilancio.

SANTA ROSA TEODORO, relatore. Osservo che vi sarebbero bensì due metodi da adottare per la discussione relativa alle opere straordinarie stradali della Sardegna, ma che non importa alla Commissione che si dia la preferenza all'uno o all'altro.

Queste opere straordinarie si riferiscono in parte a strade reali già classificate come tali con legge, per le quali fu fatto uno stanziamento straordinario, in parte a strade che non

sano classificate come reali, e forse lo saranno o non lo saranno come provinciali quando si eseguirà l'articolo secondo di quella legge. La Commissione non le respinse, ma ne comprese le somme nell'assegnamento del milione. Ora si può benissimo procedere all'esame di ciascun articolo: mi farò a darne ragione per ciascun articolo.

Convorrà però sempre ritenere che, dietro le nuove spiegazioni date dal signor ministro nelle tornate precedenti intorno a quattro articoli di spese, onde rimediare alla relazione fattaci dall'azienda, in cui si professa la più solenne ignoranza delle cose sarde, ci fu dimostrato come quelle spese non devono considerarsi come straordinarie, ma fossero state classificate per errore fra le spese straordinarie, sebbene relative alla manutenzione delle strade reali.

A questo riguardo, ripeto quanto ho già detto l'altro giorno, e lo ripeto anche dopo di aver nuovamente consultato la Commissione, che la Commissione aderisce pienamente alla domanda fatta dal Ministero di aggiungere al milione le somme che impropriamente furono fatte figurare per spese straordinarie negli articoli testè accennati. Ed a nome anche di tutta la Commissione, debbo poi insistere perchè si respingano tutte le altre aggiunte al milione.

Quanto poi al ponte di Coghinas mi riservo di intrattenere la Camera per darle gli opportuni schiarimenti a sostegno delle conclusioni prese dalla Commissione, quando non si voglia accettare la mia proposta di discentrare il merito in occasione dei bilanci passivi 1849, e di sopprimere la somma stanziata in questo bilancio.

SULLA. La prima contraddizione che ebbe a patire la Commissione nelle sue conclusioni fu fatta dal commissario regio nella tornata passata.

Il commissario regio notava come i numeri 35, 41 e 42 di questa categoria appartenessero alle strade reali, e concernessero le spese di manutenzione; e siccome la Commissione conchiudeva nel suo rapporto, che alle spese contemplate in questa categoria subentrasse il milione stanziato colla legge del 6 maggio, perciò ne veniva la considerazione che, tal legge, stabilendo semplicemente la costruzione di nuove strade, mentre invece i numeri 35, 41 e 42 si riferivano non a spese di costruzione, ma soltanto di manutenzione, non potevano per tal ragione queste ultime spese venir comprese nel milione.

Occorrendomi ora di far qualche aggiunta nel senso medesimo del regio commissario, dirò primieramente come i numeri 36 e 37 di questa categoria, sebbene siano intitolati ad una strada provinciale, nondimeno è d'uopo notare che questa strada di Alghero non è più provinciale, ma che divenne reale in virtù dell'articolo 5 della legge del 6 maggio. Difatti, nel numero 6 della citata legge nell'articolo che enumera le strade reali si legge: *Da Alghero e Terranova per Torralba ed Ozieri.* Una pari osservazione debbe farsi per il numero 43, il quale assieme al numero precedente 42 riguarda la strada prima provinciale, ma colla legge del 6 maggio annoverata fra le reali.

Oltre queste osservazioni preliminari, che riguardano la classificazione da tenersi per le strade reali, attesa la differenza introdotta dopo la presentazione del bilancio e dalla legge del 6 maggio, mi occorre di provare come veramente tutte le opere comprese nei numeri 35, 36, 41 e 42, sono da ritenersi per opere di manutenzione e non di costruzione.

Siffatta differenza fu ammessa dal commissario regio.

Un'eguale differenza fu ammessa dal signor commissario, in quanto al numero 35, e veramente basta leggere che questo numero 35 riguarda spese di provviste di ghiaia per vedere che questa spesa è di mera manutenzione.

Eguale leggendosi all'articolo 41 che la spesa è portata dal ricarico di ghiaia, è evidente ancora che quella spesa è di manutenzione. Quanto poi alla spesa del numero 36 io osservo che essa viene così enunciata:

Articolo 36. *Costruzione della casa di ricovero denominata di Saredda, e riparazioni a quella detta di Scala Cavalli.*

A prima giunta occorrerebbe la difficoltà del come questo numero comprenda due opere di specie diversa, giacchè la prima parte, vale a dire la costruzione della casa di ricovero, denominata di *Saredda*, pare sia di costruzione e non di manutenzione; ma questa osservazione non sta più riguardo alla seconda parte di questo medesimo numero, vale a dire riguardo alle riparazioni dell'altra casa di ricovero. Io però dichiaro, e mi par facile la prova, che la costruzione della casa di ricovero può tenersi come opera di manutenzione, giacchè tutti sappiamo che una strada, la quale sia priva della casa di ricovero non può tenersi neppure in manutenzione, giacchè mancando la casa dei cantonieri non si potrebbe provvedere bastantemente quanto occorrerebbe per mantenere la detta strada in buono stato.

Nell'articolo 37 poi così enunciato: *Costruzione dei parapetti in varie parti, specialmente alla salita di Cucenina*, ella è cosa evidente che la costruzione dei parapetti appartiene veramente alla manutenzione delle strade ove questi parapetti deggiono formarsi.

Io però mi fermo a queste semplici conclusioni: io faccio formale domanda perchè dalla Camera sia ammessa la spesa portata nel numero 38, che riguarda la costruzione del ponte sul fiume Coghinas.

Coghinas è un fiume che ha già fatto molte vittime in Sardegna, talchè il riclamo delle vedovate famiglie già obbligava il Governo passato, che era pur sì poco tenero delle cose sarde, ad intraprendere la costruzione di un ponte su questo fiume, che ne assicurasse il passaggio, e che ponesse in comunicazione le provincie di Gallura e di Sassari. Egli è vero che all'ammissione di questa spesa si fanno due opposizioni: la prima, fatta nella Commissione del bilancio, si è che manca la strada, e quindi a taluno pare cosa straordinaria che ove non vi sono strade debbano costruirsi ponti; ma, signori, se noi consultiamo la storia dell'arte architettonica troviamo come i ponti abbiano sempre preceduto la costruzione delle strade, giacchè egli è evidente che la necessità consiglia di quell'arte cominciò a tener quelli urgenti più di quanto possano esserlo le strade.

Si è detto che è necessaria una legge speciale perchè sia fatta questa spesa; ma io non so qual valore possa avere questa oggezione; poichè, non è una legge il bilancio?

Adunque questo scrupolo legislativo mi pare tolto dalla natura stessa del bilancio. Se è evidente la necessità della costruzione di questo ponte sul fiume Coghinas, se la Camera vorrà badare alle spese anteriori che sonosi fatte, al numero stragrande dei costosi materiali che vi stanno d'attorno, mi pare che abbia tanti argomenti valevoli per accettare questa spesa del ponte, così necessaria, così utile. D'altronde bisogna notare come sia questa spesa del fiume Coghinas che trovasi in corso. Io non credo che la legge del 6 maggio abbia un effetto retroattivo a danno delle opere che erano in corso prima di questa legge; il complemento al beneficio di quella legge consiste nel determinare che quelle opere che per essa

si trovassero sino ad un certo punto giunte a perfezionamento, che siano finite, giacchè sarebbe un assurdo il dire: da una parte si aprano strade nuove, e dall'altra si abbandonino costruzioni stradali già cominciate; e questo abbandono non può riescire che dannoso, non può produrre che dispiaceri.

Io ho troppe prove della benignità con cui la Camera ha voluto riguardare i patimenti della Sardegna, perchè non possa essere sicuro che sia sui numeri 36, 37, 41 e 42 vengano accettate le somme ivi stanziato, sia che eguale accettazione si abbia per la spesa del ponte di cui finora vi parlai.

ANGIUS. L'articolo della Commissione sopra le opere stradali della Sardegna contiene un ragionamento siffatto, che quanto può parere illogico nella forma, tanto potrebbe essere pernicioso nelle conseguenze.

Esaminando la Commissione la categoria 16 nella parte riguardante le opere stradali dell'isola, dovette riconoscere due generi di spese, altre di manutenzione delle strade reali già fatte, altre di costruzione delle nuove che si vogliono fare, e rammentando le disposizioni della nuova legge sopra la organizzazione del sistema stradale dell'isola, dovette vedere che il credito aperto al ministro per i lavori pubblici, d'un milione nel presente bilancio, era determinato per la costruzione delle strade reali accennate nell'articolo 3 della legge.

Posta questa differenza di spese e quella disposizione della legge, ciascuno avrebbe conchiuso che con quel milione si doveva pagare le spese di costruzione delle vie reali; quindi, che per qualunque spesa di costruzione nelle vie reali si doveva sostituire alle somme proposte nel bilancio il milione del credito aperto; ma per le altre spese mantenersi le somme che si vedono stanziato nel bilancio.

Ma altramente ragionò la Commissione, e senza tenere alcun conto della differenza delle spese di manutenzione e costruzione, senza rispetto alla chiara disposizione della legge propose che si cancellassero tutte le somme rispondenti alle opere stradali, e si sostituisse non solo per le spese di costruzione, ma anche per quelle di manutenzione il milione concesso.

Ho detto che se il regolamento poteva parere illogico nella forma le sue conseguenze potevano essere perniciose; perchè, diminuendosi la somma destinata per la costruzione di quanto volevasi per la manutenzione delle altre strade reali, non solo sarebbe differito il compimento dell'opera, ma non si potrebbe compirla senza aprire dopo pochi anni un altro credito. Il che in altro aspetto vale quanto il dire che il beneficio che si augurò e promise lo Stato da queste nuove strade non solo sarebbe differito, ma che dopo alquanto anni si riconoscerebbe la necessità di un nuovo provvedimento legislativo. Io parlo del vantaggio dello Stato, perchè questo fu principalmente riguardato dai legislatori, e non il vantaggio particolare della provincia, come si immaginano alcuni che hanno ristretta l'intelligenza quanto l'animo.

La Commissione che in altre categorie ha guardato le cose nel sottile, in questa, dove si tratta delle proposizioni fatte per le opere stradali dell'isola, si è astenuta da ogni esame, contro il suo dovere: eppure mi pare che qualche coserella si sarebbe potuta ritagliare.

Io non ho potuto vedere i documenti che sono stati comunicati alla Commissione; ma per quello che concepisco con le reminiscenze un po' languide dei luoghi, mi pare che vi sia esagerazione nei numeri 31 e 32 di questa categoria.

Un'altra esagerazione mi par di vedere nel numero 34. Si tratta del ponticello di un fiumiciattolo, si tratta del ristaurato d'una sua parte caduta, e mi paion troppe le lire 28,000. Può ben essere che io m'inganni su questo, ma accade spesso che si largheggi nei calcoli di stima.

Vengo alla questione del ponte del Coghinas, che rifatto indarno si deve rifare di nuovo. E qui non tacerò una riflessione che or sorge nella mia mente.

Generalmente verso gl'ingegneri che fanno opere caduche si usa la stessa indulgenza che si mostra verso i medici, i quali ingannandosi sulla natura del male somministrano una medicina che, per rinforzare la vitalità, l'opprime e la spegne. Ma se è difficile scoprire gli errori dei medici, è per avventura facile di riconoscere gli errori degl'ingegneri, e sarebbe giusto di punirli del danno che cagionano allo Stato, o per negligenza, o per troppa confidenza nei capimastri, o per imperizia. Quando non vogliono o non possono servir bene è ragione che sieno dispensati o rimandati dal servizio.

Per la costruzione di questo ponte erano stabilite nel bilancio presente lire 88,000, e la Commissione le ha tolte, come pure tolse le lire 60,000 portate nel bilancio del 1849. Io lodo lo studio suo dei risparmi, ma non credo che in questo caso li consenta l'umanità.

Se la Commissione avesse avuto presente la statistica di quanti isolani ogni anno periscono guadando i rapidi fiumi, son certo che nel sentimento d'una generosa commiserazione avrebbe provveduto alla salvezza di tanti uomini utili, che un tristo destino avrà a condurre nell'estremo pericolo.

Essendo grandissimo il numero delle correnti nelle stagioni piovose, essendo rarissimi i ponti, essendo incredibile la temerità, che pure talvolta è scusata da imperiose circostanze, moltissimi sono i miseri che si affogano nelle acque. Si tratta di centinaia e centinaia che sono tolti alla società, d'un numero forse non minore del numero di quelli che periscono nel furore delle risse, o sotto i colpi codardi della premeditata vendetta nell'attuale licenza, che la polizia confessa non poter frenare accusando l'insufficienza delle leggi e insieme i legislatori, del troppo rispetto dei quali ai principii abusano i malvagi per opprimere i buoni.

Qui mi viene in mente che forse la Commissione non credette che nel passaggio del Coghinas potessero accadere siffatte sciagure; e quasi me ne persuado nel vedere che la medesima nella relazione sul progetto di legge (relativo alle spese straordinarie da sopprimersi nei bilanci passivi dell'esercizio 1849) proponendo la soppressione dell'allocatione notata di lire 60,000 per lo stesso oggetto, qualifica torrente il Coghinas: veramente se esso fosse un torrente e portasse sole le alluvioni non sarebbe necessità d'un ponte, sapendosi che in quella provincia meridionale le piogge sono scarse, e che non piove che ben di rado per una intiera giornata.

Ma questa opinione è ben lungi dal vero, essendo vero che il Coghinas è uno dei tre maggiori fiumi dell'isola, che ha un corso di circa 37 miglia italiane, e un bacino di circa 1200 miglia quadrate, un fiume che volge perenni le sue acque, nè per molti mesi dell'anno permette ai Galluresi di valicarlo, salvo che sul porto che essi dicono *Scaffa*.

Devo poi notare che da questa sola parte la Gallura commercia con le altre provincie dell'isola, e che però quando cresce tanto il fiume che non possa correre il porto dall'una all'altra sponda, allora è impossibile ogni comunicazione, e restano i Galluresi isolati.

Ma la ragione principale perchè la Commissione non approvò nessuna spesa per il ponte di Coghinas è questa, che

esso ponte non è parte di nessuna strada reale, o, come essa dice, non è né può essere traversato da una strada reale.

In prova di questo il signor relatore cita la legge sul sistema stradale dell'isola, dove tra i punti per cui passeranno le strade reali non è fatto cenno del fiume Coghinas.

L'argomento però non mi pare di molto valore, perchè gli studi sulla grande strada orientale non essendo ancora compiuti non si possono fissare i punti per quali essa passerà, il procedimento d'una linea viaria mai si definirebbe sulla carta da persone non perite della topografia, ma si deve stabilire sopra il terreno, quindi dovrà avvenire che la strada orientale che secondo la legge deve passare in Gavoi e nei campi di Orotelli, passi altrove per una ragione più forte, la ragione della forma del terreno e la ragione dell'economia. La legge all'ingegnere nel tracciamento d'una strada attraverso regioni montuose non la può fare il Parlamento, ma la deve fare il terreno.

Posto dunque che il disegno della linea viaria orientale non essendo ancora fissato dagli studi dei periti non sia invariabile, dico che non è ben fondata l'opinione della Commissione che il Coghinas non possa essere traversato dalla strada reale. A me pare probabile che, maturandosi bene certe idee non ancora complete, apparirà necessario quello che la Commissione ora dice impossibile.

Le idee che dovranno maturare sono relative alla classificazione delle strade, la quale non mi pare molto difficile.

E se vi piace dirò in brevi parole il mio pensiero sul proposito.

Fra le molte linee viarie che sono tracciate sulla superficie d'uno Stato, ve n'ha comunemente una la quale possibilmente diritta lo percorre nella sua massima estensione e serve a tutte, o a quasi tutte le provincie per i commerci interni ed esterni: e siffatta strada ben merita di esser qualificata massima, primaria, maestra, reale: ve ne ha delle altre che percorrono una o più provincie e metton capo nella grande strada maestra, servendo a tutti o a quasi tutti i provinciali; e queste possono essere appellate secondarie, provinciali: ve n'ha poi delle altre che percorrono il territorio di uno o più comuni e metton capo nelle strade secondarie, o nella stessa primaria, le quali si possono dire terziarie, consortili o comunali.

Queste massime essendo, come pare a me, razionali, e togliendo le dubbiezze che possono insorgere nel dare a queste o a quelle linee il nome di strade reali, provinciali, comunali o consortili, io spero che la Commissione ed altri vorrà ammetterle.

Ragionando con questi principii sopra la linea orientale, sarà facile di vedere se sia più ragionevole condurla a Terranova o ai porti settentrionali della Gallura.

Se questa linea si vuol terminare a Terranova mancherà alle due condizioni delle strade maestre e reali, perchè non percorrerà l'isola nella sua maggior estensione, e perchè non potrà servire a gran parte delle provincie per i commerci interni ed esterni.

Egli è chiaro che non percorrerà l'isola nella sua massima estensione, perchè tutto il tratto della Gallura sino allo Stretto di Bonifacio non sarà percorso, ed è chiaro che non potrà servire ai commerci esteri, perchè non terminerà in uno sbocco commerciale, giacchè il porto di Terranova, ostruito nella sua imboccatura, vieta l'accesso talvolta anche ai piccoli battelli che peschino due o tre piedi.

Per lo contrario se questa linea sarà tratta attraverso la Gallura, l'isola sarà percorsa in tutta la sua longitudine: quella provincia estesa di 500 miglia quadrate profitterà delle

sue facilitazioni e si potrà avere vantaggio di quel littorale portuoso, di quel porto dove Nelson soleva soggiornare, porto commerciale, stazione sicurissima ai naviganti, porto eminentemente strategico nelle guerre marittime che possono avvenire, perchè indi si domina su tutto il bacino occidentale del Mediterraneo.

In conferma di questo viene ciò che fu fatto dagli antichi, i quali per favorire i commerci di tutte le regioni dell'isola con l'estero tracciarono la prima via centrale dal confine meridionale al confine settentrionale, dall'ampissimo porto di Cagliari, ove si commerciava con l'Italia meridionale, la Libia, l'Africa, la Mauritania e l'Iberia, al porto di Tibula, dove si poteva commerciare con la Corsica, le Gallie, la Liguria e l'Etruria.

Ma si dirà che nell'itinerario delle provincie romane, detto volgarmente di Antonino, è notata una via centrale che finisce in Olbia, dove oggi è Terranova. Ma in verità questa strada non finiva in Olbia, sibbene la toccava proseguendo poi sino al porto di Tibula.

Come quest'altra strada maestra fu fatta per facilitare maggiormente i commerci alle regioni orientali dell'isola, già che la prima non erasi potuta condurre per il mezzo della terra a causa degli ostacoli insuperabili del terreno, così per lo stesso fine furono tracciate dal confine meridionale al confine settentrionale altre due strade lungo i fiumi. E pertanto mentre in questo tempo non vuolsi che una strada maestra entri nella Gallura, allora ve ne entravano quattro, o dirò più veramente tre, perchè due di esse avevano un tronco comune da Olbia a Tibula.

PRESIDENTE. Mi permetta l'onorevole oratore che io gli osservi che egli si allontana dalla questione.

ANGIUS. A me pare di non essermene allontanato, se proseguo a dimostrare che non ha detto bene la Commissione quando ha asserito che il fiume Coghinas non era e non potrebbe essere traversato da una strada reale.

Non andrò più innanzi, e concludendo dirò che la strada reale che si vuol terminare in Terranova dove non possono approdar navi, dovrebbe cavalcare il Coghinas e percorrere la Gallura sino al gran porto del Palao, dove è un magnifico porto di commercio e di guerra.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io nella antecedente tornata, in cui si parlò di questo bilancio, ho detto che la sola parte che mi pareva veramente che fosse conveniente di mantenere in questo bilancio, giusta le deliberazioni della Camera, ed in coerenza alle regole di buona amministrazione, erano le partite stanziare agli articoli 31, 35, 41 e 42, le quali tutte assieme non importano che sole lire 10,512, e queste io credevo si dovessero mantenere in bilancio specificatamente, perchè non imputabili sul milione, come spese le quali sono affatto relative alla manutenzione di tronchi di strada che sono già stati costruiti.

Quando la Camera ha fatto un assegno per le strade nuove ha anche indicato la linea di esse, e se la Camera vorrà sovvenirsi io domandavo allora appunto che fosse data facoltà al Governo di distrarre qualche parte di detta somma, onde erogarla, ove d'uopo, anche alle linee già costruite.

Questa proposizione fu considerata meno regolare così genericamente esposta; e, se ben mi ricordo, uno dei signori deputati, mi pare l'ingegnere Fagnani, propose di limitare questa somma (che sarebbe distratta dagli assegni fatti alle strade nuove, ed erogata nel mantenimento delle strade già costruite) a 100,000 lire; ma la Camera trovando ragionevole la fatta eccezione, escludeva la proposta dichiarando che si sarebbero fatti assegni diversamente espressi per quei

lavori che non riguardassero la costruzione delle strade nuove; avvenne poscia che il Senato opinò non solo che quell'assegno fosse esclusivamente assegnato alle strade nuove, che anzi giudicò opportuno di conoscere in via di approssimazione ed in preventivo l'ammontare della somma totale per cui lo Stato stava per vincolarsi, e questa fu determinata per 1,500,000 lire. Gli assenti sono dunque tassativamente fatti per le strade nuove, ed in guisa che dovranno succedersi sino al compimento di 8 milioni e mezzo. In tal modo tutte quelle opere che tengono alla conservazione delle strade già costruite debbono figurare separatamente; e siccome queste quattro partite hanno veramente quest'ultimo carattere, non mi par dunque che vi sarebbe né ordine amministrativo, né coerenza colle deliberazioni antecedenti della Camera, né economia, qualora le medesime fossero imputate sul milione.

Dico che non vi sarebbe economia; imperocché essendosi assegnato il milione, e facendosi gli assenti successivi sino alla concorrenza di 8 milioni e mezzo nell'interesse dei lavori delle strade nuove, quando alcuna parte di detta somma ne fosse distratta il Governo si troverebbe a sua volta obbligato di chiederne la reintegrazione.

Per queste ragioni io insisterei presso la Camera perchè queste partite, le quali non eccedono di molto 10,000 lire, siano in bilancio conservate.

Quanto al ponte di Coghinas io penso che non sia più il caso di discutere se le linee stradali debbano o no passare per la Gallura, mentre ciò è già stato determinato da una legge. Egli è vero che il ponte di Coghinas nella condizione attuale delle cose non potrebbe essere riguardato come un'opera che cada a carico dello Stato, e dovrebbe annoverarsi fra quelle per le quali la Camera stabilì di conceder sussidi a suo tempo, quando, cioè, saranno determinate le linee delle strade provinciali, e quando saranno concretati e presentati i progetti relativi a quelle opere; ma non si può tuttavia negare che quest'opera non sia in condizioni affatto eccezionali, e sono queste. Il ponte di Coghinas cade sopra una linea che era veramente determinata come strada provinciale dalla legge del 1831, e tutti sanno che d'allora in poi i diversi tronchi di strada che furono eseguiti sulle linee da quella legge determinate, furono posti a carico dello Stato, perchè la stessa legge li stabiliva a carico del tesoro della Sardegna. Siccome dunque furono fatti alcuni altri tronchi di strada, anche di notevole estensione, come sarebbe quello da Cagliari ad Iglesias, quello di Bosa ed altri, così era stata, e cogli stessi principii, appaltata ed intrapresa la costruzione del ponte sul Coghinas, e sussiste ancora la relativa impresa. Il lavoro si è fatto cessare, ma le cose non sono ancora definitivamente accomodate coll'appaltatore. Questa è dunque un'opera che deve riguardarsi fra quelle che lo Stato aveva già assunte a carico suo. Per queste condizioni speciali mi pare che il soggetto del ponte di Coghinas meriti dal Parlamento uno speciale riguardo. Debbo anche notare alla Camera che il primo progetto fatto è quello stesso sul quale si stavano eseguendo i lavori; che è forse troppo dispendioso, e tale pur anco da non presentare convenienza di adozione; ma per altra parte osserverò pure che vi è una quantità di materiale a disposizione, vi sono le case di ricovero da conservare, vi sono i conti da aggiustare coll'appaltatore. Quindi a parer mio bisognerebbe lasciare all'amministrazione pubblica che ha fatto il contratto, e che per conseguenza è responsabile verso lo appaltatore, una certa latitudine per compire questa cosa.

Io però confidando che si possa con economie e con un piano diverso restringere di molto la spesa, confiderei inoltre che, o con residui che esistono per altre provincie, dei

quali poi darò conto più specificato alla Commissione, o con una parte, se non con tutto l'assegno portato nel 1849, per questo riguardo si potrà provvedere al compimento dell'impegno che già si era assunto lo Stato, se non precisamente secondo quel progetto, in un altro più economico. Pertanto io crederei che si possa escludere questa partita, salvo a discutere la condizione del ponte in modo più diffuso quando verrà impresa la discussione del bilancio del 1849.

Mi riassumo dunque dicendo che di tutte queste categorie io domanderei solamente che mi siano conservate quelle partite che ho detto importare lire 10,500.

PRESIDENTE. Le 4 partite sono...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sarebbero i numeri 31, 33, 41 e 42.

PRESIDENTE. Il numero 31 è una spesa nuova.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. È un lavoro sulla strada reale già esistente, è una riparazione ad un fosso.

SANTA ROSA T., relatore. Quanto alle quattro partite che il signor ministro vorrebbe mantenere oltre all'assegnamento del milione, io ho osservato, prima che il ministro fosse nella Camera, come la Commissione vi aderiva; in conseguenza non mi rimane altro ad osservare.

Mi compiaccio poi nel vedere che oggi il signor ministro, meglio informato sul ponte Coghinas, sia venuto nell'opinione che io aveva manifestata nella precedente tornata, cioè che questa questione dovesse trattarsi in occasione delle spese straordinarie da sopprimersi sul bilancio del 1849, e difatti fu in quella legge che la Commissione trattò quest'oggetto.

Faccio osservare che questo ponte, appaltato dapprima in 93,000 lire, tiene già a questo riguardo l'amministrazione la somma di 70,000 lire disponibile sugli esercizi 1847 e 1848; dunque non vi ha punto a dubitare che quando anche non si ammetta la somma nel bilancio del 1850 per quel ponte, quando la Camera lo volesse ammettere, vi sarebbe una somma sufficiente per soddisfare alle spese di manutenzione del medesimo.

Mi dispenso dal dimostrare alcuni errori di fatto che furono allegati in rispetto a questo ponte; quando la Camera adotti la proposizione del ministro, cioè di eliminare questa somma da questo bilancio e di portarne la discussione a quello del 1849, mi riservo per allora di dare alcuni schiarimenti.

SPANO G. B. La Commissione per organo del suo relatore addusse due motivi per eliminare dal bilancio tutte le spese ivi contemplate nella categoria 16 per le strade della Sardegna. Essa considerò questi lavori od appartenenti alle strade reali, o ad altre strade, ed invocando l'autorità della legge del 6 maggio, giudicò i primi doversi fare col credito straordinario d'un milione decretato in quest'anno per tali opere, gli altri non potersi imputare a carico del bilancio dello Stato, perchè debbonsi costruire dai territori interessati, nè tampoco poter questi aver diritto agli annui sussidi, qualora non venga ciò determinato per legge speciale. Ecco in complesso le ragioni sulle quali fondava la Commissione le sue determinazioni.

Io mi permetterò di analizzarle partitamente, e tanto più in quanto che avendo io fatto parte della Commissione sulle strade di Sardegna non la lettera solo, ma lo spirito ancora conosco della legge; ed è appunto a questo spirito che io richiamo l'attenzione del signor relatore.

Le spese che il Ministero proponeva per le opere stradali in Sardegna nel bilancio del 1850 si riferiscono a quattro distinti generi di lavori:

- 1° Riparazioni e manutenzione delle strade ultimate;
- 2° Ultimazione delle strade incominciate ed ognora portate nei bilanci nemiamos la strabevyovg etioq le obtengit oisemp
- 3° Apertura di nuovi tronchi di strada;
- 4° Infine opere non appartenenti alle strade reali.

Che la manutenzione delle strade non possa cadere a carico del credito straordinario, il signor ministro nel disse nella tornata di venerdì, e chiunque conosca appena l'andamento di questo servizio può facilmente persuaderne: di tal natura sono le spese indicate agli articoli 33, 36 e 43 del bilancio. Io credo che il Ministero non poteva, né doveva queste spese portare fra le straordinarie, appartenendo esse al servizio ordinario.

Le riparazioni di strade esistenti non potrebbero neppure esse venir imputate a carico di un credito stanziato per l'apertura di nuove strade; sarebbe un'anomalia che spender si dovesse in riparazioni all'esistente una somma destinata alla costruzione di strade nuove, poichè ciò falserebbe lo spirito e lo scopo dello stanziamento. E qui mi giova ricordare alla Camera la discussione che ebbe luogo nel suo seno quando si ventilò la legge sulle strade della Sardegna: il signor ministro coll'articolo 12 del suo progetto stabiliva che potesse distrarre qualche parte dell'assegno per le nuove strade « per riparare guasti straordinari che si manifestassero in qualche punto delle strade regie attuali, od a recar qualche urgente miglioramento » ecc. Si discusse a lungo, si voleva restringere a 200,000 lire tale autorizzazione; posto però tale articolo ai voti la Camera lo rifiutò, decretando per tal modo che nulla del fatto assegno dovesse distrarsi in opera che l'apertura delle nuove strade non concernesse. Quindi era intenzione precisa della Camera che lo stanziamento non avesse altra destinazione se non se quella di compiere la rete di strade reali premissa dalla legge. Il voler dunque imputare le spese di riparazione al fatto assegnamento è evidentemente contrario al precedente voto della Camera, e quindi potrebbe su di ciò proporre la questione pregiudiziale; a tale categoria appartengono gli articoli 31, 32, 34 e 37 del bilancio, nel quale devono quindi di sua natura figurare indipendentemente dall'assegno fatto alle nuove strade.

Dopo le manutenzioni e le riparazioni alle strade reali esistenti viene l'ultimazione delle strade incominciate; qui la questione diverrebbe alquanto oscura e complicata se non si avesse il lume dei precedenti nell'esame della legge sulle strade della Sardegna. Io prego la Camera a ricordare che il signor ministro dei lavori pubblici proponeva dichiararsi reali le strade da Cagliari a Porto Torres già ultimata, da Cagliari ad Iglesias, e quindi a Porto Scuso, di cui 34 chilometri ultimati, e 25 da costruirsi a nuovo; la strada da Monastir a Lanusei con 38 chilometri aperti e 70 da aprirsi; quella da Bosa a Macomer che dava per ultimata; quella da Macomer ad Orosei per 95 chilometri, tutta da aprirsi; quella da Alghero a Torralba ultimata; e finalmente quella da Torralba a Terranova da aprirsi per intero e della lunghezza di 83 chilometri. Così egli calcolava una nuova costruzione di 273 chilometri di strade reali, e domandava perciò un credito di 6 milioni.

Osservi la Camera che i 25 chilometri della strada d'Iglesias erano compresi tra questa città e Porto Scuso, e che quindi il signor ministro considerava come ultimata la strada da Cagliari ad Iglesias; considerava pure come ultimata le strade da Bosa a Macomer e da Alghero a Torralba, come è facile il convincersene dall'esame del progetto A annesso al suo progetto di legge. Eppure non ignorava il signor ministro che tali strade non erano recate a compimento e che

contratti esistevano per la loro finale ultimazione. Evidentemente il signor ministro considerò tali contratti come un fatto compiuto, e calcolò far fronte ai medesimi colle somme stanziata in bilancio agli articoli 33, 36 e 43, e tale fu pure l'avviso della Commissione che esaminò il progetto di legge, come l'onorevole signor relatore Santa Rosa, che fu pure relatore di quella, potrà facilmente testimoniare. Sopravvennero quindi le proposte della Commissione, per le quali facendo metter capo la strada d'Iglesias al golfo di Palma, se ne aumentò la lunghezza di circa altri 50 chilometri, e fu decretata la strada da Cagliari a Terranova per una lunghezza di oltre a 170 chilometri: insomma, 200 e più chilometri si aggiunsero al primitivo progetto del Ministero; in questa conformità fu votata la legge dalla Camera la prima volta, e fu quindi la medesima sottoposta alle deliberazioni del Senato, il quale credette dover fissare un limite allo stanziamento decretandone la spesa totale in 8 milioni e mezzo di lire. Non volle però il Senato procedere in questa determinazione così di leggieri, ed invitò il ministro a dichiarare se con tale assegnamento potesse egli condurre a compimento le strade suddette. Indubitatamente la risposta affermativa del signor ministro era basata sulla considerazione dei risparmi che le imprese avrebbero potuto portare sul prezzo d'estimo, e delle economie che risultar potrebbero in molte località ai precedenti suoi calcoli: non poteva però il signor ministro ammettere un aumento di lavori, comprendendo quelli che egli aveva già portati nel bilancio per 1850 e quelli che probabilmente si proponeva di portarvi nei bilanci successivi. Indipendentemente da tali lavori, i quali non erano stati considerati, né dal Ministero nelle sue proposizioni, né dalla Commissione nelle sue aggiunte, vi sono, giusta la precitata legge, 473 chilometri circa di strade reali da costruire; ed io non so come il signor ministro abbia potuto contentarsi dell'assegnamento di 8 milioni e mezzo che fanno rivenire il prezzo del metro corrente delle nuove strade a lire 17 e centesimi 97 circa, anzi che poter supporre che egli abbia voluto aggiungervi quelle spese che ancora si richiedevano per la finale sistemazione dei tratti di strada da lui considerati come ultimati.

Signori, se la legge del 6 maggio ha da essere eseguita, ella è cosa impossibile il portare a carico del credito straordinario la benchè menoma spesa che alla costruzione dei decretati 473 chilometri non si riferisca: in difetto il voto del Parlamento si ridurrebbe ad una pura e semplice ostentazione verso la Sardegna (*Rumori e denegazioni*). E ne sarà reso impossibile lo scopo prima di porvi mano, ciò che non è sicuramente nel desiderio della Camera. Sfido il signor ministro, sfido il signor relatore della Commissione a dimostrare il contrario, il mio ragionamento essendo fondato sulle cifre, e le cifre non ammettono interpretazioni.

Credo dunque aver dimostrato ad evidenza che gli articoli 33, 36 e 43 del bilancio devono rimanervi, e non possono in conto alcuno imputarsi al credito straordinario e un milione.

Nè mi si opponga la lettera della legge, poichè noi che la facemmo ne conosciamo il vero valore, e dobbiamo applicarla senza punto fermarci all'intelligenza letterale. Il Parlamento volle, o signori, che la Sardegna fosse dotata di 860 chilometri di strade reali; e siccome di questi 587 si dicevano ultimati, stanziò i fondi necessari per la costruzione dei rimanenti 473. Ecco in poche parole il vero senso della legge; ecco come deve essa esser intesa, non seguendo il significato delle parole. E qui mi occorre ancora ricordare alla Camera che gli articoli vitali della legge vennero in certo modo im-

provvisati dal signor relatore nella discussione; ed ognun sa che le produzioni estemporanee non sono d'ordinario le più felici. Senza di ciò non sarebbesi fatto il contro-senso di classificarle nell'articolo delle strade reali della Sardegna, come prendendovi le strade costrutte e quelle da costruirsi, e venir poi prescrivendo nell'articolo 5 che per l'apertura di queste strade sarebbe fatto un annuo assegnamento. Stando alla lettera della legge dovevano costruirsi tutte a nuovo, ciò che sicuramente non poteva cadere in mente ad alcuno. Or dunque se lo spirito della legge evidentemente non contempla che i 475 chilometri da aprirsi di nuovo, perchè vorremo noi che facciamo la legge torcerne il senso e far servire al fatto assegnamento a tutti i bisogni delle strade reali, senza distinzione fra nuove e vecchie, tra costruzioni e riparazioni. Per essere conseguenti a noi stessi dobbiamo dare il vero significato alle nostre stesse parole, il significato col quale le abbiamo adottate.

Lo stesso giudizio portar non potrei dell'articolo 40, il quale evidentemente si riferisce alla nuova rete stradale, e quindi non può trovar luogo nel bilancio, ma dev'essere sopportato dal credito straordinario di cui fa parte integrante. Giusto quindi io trovo che tali 110,000 lire siano tolte dal bilancio, come proponeva la Commissione.

Rimane in ultimo a parlare dei lavori al ponte sul fiume Coghinas, di cui agli articoli 38 e 59 del bilancio. Dopo quanto ne dissero in proposito nella tornata di venerdì il signor ministro dei lavori pubblici, il regio commissario e gli altri oratori che mi precedettero, sarebbe opera perduta il voler dimostrare come queste spese devono rimanere quali furono stanziati.

Io chiuderò il mio discorso instando che ad eccezione dell'articolo 40 di questa categoria, siano mantenute nel bilancio tutte le spese riguardanti le opere stradali in Sardegna. Farò inoltre vivissima istanza al signor ministro dei lavori pubblici, perchè non ponga indugio nel nominare la Commissione che statuir deve sulla classificazione delle strade non reali: vi sono provincie che non possono più a lungo stare nello stato attuale, e tra le altre la provincia di Cagliari che io rappresento, nella quale l'apertura delle strade di Cagliari e di San Lussurgiu sono assolutamente vitali, e per la prima delle quali il solo comune di Cagliari ha già speso oltre 500,000 lire. Isterò eziandio perchè negli anni successivi voglia stanziare in bilancio le spese necessarie all'ultimazione delle strade d'Alghero, di Bosa e d'Iglesias, e particolarmente per la sistemazione del ponte di Bosa sul Temo, il quale trovasi in tale stato da non permettere il passaggio delle vetture, e per cui quella strada non può giungere fino alla città.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io faccio osservare al preopinante che ora non si tratta più di discutere sulla legge che io ho proposto, nè sulle discussioni che già si fecero alla Camera; si tratta semplicemente di applicare la legge fatta.

Dirò poi che credo che si ingannasse dicendo che io aveva commesso un così grave errore valutando la strada nuova a 11 lire al metro; io credo che le strade che ho proposte sono per lo sviluppo di 470 chilometri, ed 8 milioni e mezzo distribuiti per 470 chilometri fanno 18 lire circa il metro e non 11 come credeva il preopinante.

Questa è l'unica cosa che io voleva osservare, perchè in tutto il resto, ripeto, quando ci concentriamo all'adempimento della legge che è già stata sancita non pare che ci sia altro da dire.

Quanto poi alla Commissione soggiungerò che è vero che

mi corre l'obbligo di istituirlo, come è vero del pari che ancora non l'ho istituito, ma non potrei di ciò render conto alla Camera e non tenendola colla narrazione delle difficoltà che sono sorte, e per la scelta della persona, e per il numero, e per la posizione della Commissione, difficoltà che spero fra breve di poter sciogliere.

SERPI. Se non erro, parmi potersi affermare che la Commissione, il Ministero e la Camera siano tutti d'accordo nel ritenere che le strade di Sardegna decretate colla legge del 6 maggio siano da qualificarsi fra i lavori nuovi, e che di questi non si creda sia conseguentemente necessario passare alla discussione degli articoli, ed in quell'occasione, quando la Camera ravvisi che i lavori portati in questo bilancio siano di quelli compresi nel nuovo che la Camera ha decretato doversi mantenere, essa passerà oltre, e se questi sono di quei lavori che non sono contemplati nella legge come nuovi, allora la Camera emetterà il suo voto in proposito.

PRESIDENTE. Adottando adunque il parere emesso dal l'onorevole Serpi, a cui parmi che nessuno voglia contraddire, comincerò per porre ai voti l'articolo 31.

Art. 31. Rivestimento in pietre a secco delle sponde dei fossi portatorii in vicinanza di Monestir, lire 2312. Il Ministero domanda che questa somma sia conservata, e la Commissione vi assente.

(La Camera approva.)
Art. 32. Costruzione del setto nel fondo dei fossi e sopra le quattro traverse agli accessi della strada, lire 987. Quest'articolo dietro la proposizione della Commissione, assentendo il Ministero, rimarrebbe soppresso.

SERPI. Io domanderò la conservazione di questa spesa perchè essa è evidentemente già compresa nelle strade che esistevano prima, e non ha nulla a che fare colle nuove strade.

PRESIDENTE. Il Ministero domanda la conservazione degli articoli 31, 35 e 42, ecc.; quest'articolo 32, secondo il voto espresso dalla Commissione, rimarrebbe soppresso.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io devo dire che ho trascorso senza prestarvi gran attenzione a quest'articolo perchè trattavasi di una piccola somma. È però vero che questa spesa esisteva già, né potrebbesi considerare come nuova: vi sarebbe del resto una piccola riparazione a farsi al fosso della strada già esistente. È una somma di 987 lire che mi è trascorsa nell'esame della partita, e mi sembra regolare assai che sia conservata.

PRESIDENTE. La Commissione aderisce?

SANTA ROSA TRODORO, relatore. La Commissione non può deliberare sul merito di questa spesa perchè non ha produsse alcun progetto o relazione che ne provasse la necessità: devo quindi mantenere la soppressione proposta dalla Commissione.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la soppressione dell'articolo 32.

(Non è approvato.)

Metto ai voti l'articolo 31.

(È approvato.)

Art. 33. Strada provinciale d'Iglesias. La Commissione propone la soppressione, il signor ministro vi acconsente.

SPANO G. B. Io domanderò al signor ministro se nel suo progetto dei 275 chilometri di nuove strade a farsi egli abbia compreso anche il tronco già esistente tra Iglesias e Cagliari, poichè io trovò qui al 2° numero che questa strada aveva 54 chilometri già fatti e 25 chilometri da farsi.

Ora la distanza tra Iglesias e Porto Torres essendo pres-

samente di 25 chilometri, ne viene che egli considerava come compiti 50 chilometri da Iglesias a Cagliari, e laonde queste 200,000 lire poste come spese in corso, sono precisamente per il tratto tra Iglesias e Cagliari. Per questi motivi io pregherei il signor ministro a voler dichiarare se coteste spese siano state da esso comprese anche nel suo nuovo progetto, giacchè altrimenti gli 8 milioni e mezzo non potrebbero forse esser ancor bastevoli.

PALLOTTA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho altro a rispondere se non che questa è una di quelle linee che entrano nelle strade reali determinate dalla legge, per le quali è assegnato un milione che oltre ad un milione non si potrebbe regolarmente domandare, poichè in questo caso ne avrei giustamente un rifiuto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 33 di cui la Commissione domanda la soppressione.

(La Camera approva la soppressione.)

Art. 34. Ricostruzione della parte distrutta del ponte all'ingresso del villaggio di El Mas.

Se nessuno domanda la parola, metto ai voti la soppressione di quest'articolo, giusta la proposta della Commissione.

SPANO G. Domando la parola.

Faccio osservare che qui si tratta evidentemente di una riparazione, attesochè una parte del ponte fu portata via, per il che è d'uopo di rifar questa parte distrutta. Siccome questa è una riparazione, mi pare che non debba essere a carico del bilancio straordinario.

PRESIDENTE. Metto ai voti la soppressione dell'articolo 34.

(La Camera approva la soppressione.)

Art. 35. Ricarico di ghiaia tra il villaggio di Torralba e Porto Torres (contratto 26 settembre 1843), lire 2171 25.

Questo è uno degli articoli proposti dal Ministero e dalla Commissione per essere conservato. Lo metto quindi ai voti.

(È approvato.)

Strada provinciale di Alghero. Art. 36. Costruzione della casa di ricovero denominata di Saredda, e riparazioni a quella detta di Scala-Cavalli, lire 47,791 79.

Questo è uno degli articoli che la Commissione propone di sopprimere col consenso del Ministero.

SULLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SULLI. Ripeterò, come ebbi già l'onore di dire alla Camera, che questa spesa appartiene piuttosto a manutenzione che a costruzione, e che sebbene al bilancio intitolata sia come riguardante strada provinciale, pur la è veramente strada reale, giacchè fu tale dichiarata colla legge 6 maggio.

Rinnovo perciò la mia preghiera perchè sia accettato quest'articolo.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposizione della Commissione per la soppressione dell'articolo 36.

(La Camera approva la soppressione.)

Art. 37. Costruzione di parapetti in varie tratte saltuarie e specialmente nella salita di Cucennia, lire 7537 01. La Commissione col consenso del Ministero propone la soppressione di quest'articolo.

Rongo ai voti la sua soppressione.

(La Camera approva.)

Art. 38. Costruzione del ponte sul fiume Coghinas, lire 84,000.

BARTOLOMMI. Signori, molto si è parlato sul ponte Coghinas e dopo tutte le valide e giuste ragioni che con tanta chiarezza vi espone l'onorevole signor ministro dei la-

vori pubblici sull'equità e necessità estrema di conservare sul bilancio la somma di 85,000 lire per la costruzione del ponte sul fiume Coghinas, e che la Commissione ingiustamente aveva rigettata, poco mi resta a dire; tuttavia credo necessario, e perciò mio dovere, per ben illuminare la Camera dire qualche parola ad un tal riguardo.

Dal 1846 che dietro a replicatissimi richiami di quei popoli che pagano il contributo ponti e strade fin dal 1782, e ponti e strade non hanno. Dietro alle molte vittime perite in mezzo ai pantani e trasportate dalle acque invernali, venne decretata la costruzione di un tal ponte siccome di assoluta necessità, e per riparare a tanti mali, e per facilitare il passaggio a tanta povera gente che vive trasportando d'uno in altro comune le sue derrate; dal 1846, se non erro, che stretto un contratto il Governo con l'impresario Vittorio Foga, si diede mano all'opera, preparando tutti i materiali necessari, fabbricando case in vicinanza del sito ove s'intende costruire il ponte per accogliere gli operai, onde prontamente recare il tutto alla debita perfezione, come il Governo desiderava, se non l'avesse distrutto la guerra dell'indipendenza italiana. E come adunque si potrà menar buono questo arbitrario divisamento della Commissione di eliminare cioè le 85,000 lire stanziato sul bilancio ora in discussione? Pare, permettasi che lo dica liberamente, pare che si voglia sempre aggravare la mano sulle più misere provincie.

La Gallura, il più povero distretto della Sardegna, la Gallura che più studiata e meglio guardata fiorirebbe sommanente per le sue tendenze al commercio, la Gallura non la curate nel nuovo sistema stradale, ed io fui forzato a ritirare la mia linea di aggiunta in quella occasione per evitare di perdere tutto, e così le feste subire la più crudele delle ingiustizie; ed ora per compiere l'opera della sua distruzione le si vuole togliere quando il Governo assoluto le decretava della massima importanza! Ma questo che mai debbe dirsi? Per non usare altre parole lo chiamerò impolitico, perchè certo torna bene allo Stato di porre le provincie tutte in un equo equilibrio, e non permettere che sianvene alcune privilegiate, altre dannate affatto ad un funesto abbandono impolitico, perchè per stringere i comuni a pagare debbonsi porre in istato di poter farlo; e voi togliendo modo di costruire il ponte, per molti mesi dell'anno continuate a rendere inerti moltissimi viandanti galluresi, impedito lo scambio delle derrate, continuate a disanimare gli industriali, protracte le cause della nostra miseria e private tanti padri di famiglia del mezzo unico di provvedere ai propri bisogni. E quale meraviglia che uomini così fatti, stretti a pagare, commettano gli eccessi che bene spesso dovemmo lamentare, ed oggi più che mai lamentiamo! Facilitategli i mezzi d'acquistare, e daranno volenterosi al Governo quanto devono; impolitico perchè questo fatto serve a vieppiù disgustare gli animi fieramente disdegnati per la toltagli linea stradale, della quale niuno era in maggior diritto e necessità di doverla conseguire che le provincie di Gallura ed Anglona. No; non devono levarsi quelle migliaia di lire; tutto si deve anzi fare perchè quel ponte venga quanto prima costruito. Chè se durerete nel fatto proposto dalla Commissione, commetterete un'altra ingiustizia, e di più un errore: voi disperderete il già fatto. Se aspettasi il tempo che costruisca a spese della comune, avete bell'agio a insingarvi, questo tempo non verrà mai. Convieni una volta disingannarsi; è tale la condizione della Gallura che non può essere peggiore. Quelle parti dell'isola ove ancora concorra l'attenzione del Governo, passeranno molti e molti anni prima di riaversi, e che cosa diverrà se si prosegue a questo modo a privarla fin

anche di quello che non seppe disconoscere l'assolutismo? Io non posso, io non devo assolutamente convenire nel senso della Commissione, siccome non può chiunque conosca l'importanza di quel ponte, i pericoli che corrono molti infelici nell'invernale stagione, si danno che deriva a quei comuni dall'impedita comunicazione, la misera loro condizione, come ancora i denari spesi per preparare i materiali occorrenti, e la impossibilità che tuttora esiste di finire di costruirsi senza l'opera del Governo, e quindi concludo che, fatto sicuro dalla saggezza e retta giustizia della Camera nello stabilire sul bilancio le spese ad opere di pubblica utilità e necessarie allo Stato, non che sui veri diritti che militano per la costruzione del ponte sul fiume Coghinas a spese del medesimo Stato, ed infine altresì assicurato nella tornata del 10 con singolare cortesia dal relatore della Commissione, l'onorevole signor Di Santa Rosa, del vivo interessamento che porta per il benessere e progresso della Sardegna, egli desisterà dalla sua proposta che ha fatto di eliminare la somma di 85,000 lire dal bilancio; così egli confermerà quel che asseriva quando era alla testa della sarda amministrazione, che cioè il ponte sul fiume Coghinas, oltre essere una preta giusta la costruzione di quel ponte, era una delle prime opere necessarie in Sardegna; la Camera, io mi confermo nella certezza, voterà l'intera somma portata sulla categoria 16 del bilancio ora in discussione per la costruzione del pocanzi menzionato ponte.

Credo poi che la Camera non conosca che la miglior stagione per intraprendere la costruzione di quel ponte cade nel mese di ottobre, e non si potrebbe lavorare in quei siti che sino a tutto maggio per esservi l'aria assai cattiva; quindi se non la stanza nel presente bilancio 1850, si perderà il tempo per lo meno d'un altro anno. Pregò adunque la Camera di volere votare la somma quale si trova nella categoria sedicesima.

ASPRONI. Il ponte di Coghinas mette la Gallura in comunicazione con la parte occidentale della Sardegna. La mancanza del ponte è sentita per il lutto delle famiglie che piangono i disgraziati che ogni anno in quel fiume annegano. Il ponte di Coghinas è di prima ed assoluta necessità, è di massima premura. Troppo fu colpita la Gallura scartandola dal beneficio delle strade reali. È perciò contrastata e contraggione. Provincia vasta ella è, chiara per nobilissimi ingegni, interessante per moltissime famiglie disseminate in stazi per le foreste. Niun forestiere visita mai la Sardegna senza passare in Tempio ed in Gallura. Deh! fate, o signori, che il dolore dei Galluresi per la mancanza di strada reale non sia esacerbato dalla mancanza di danaro per finire il ponte di Coghinas! Io votò per la conservazione di questa categoria.

SANTA ROSA T., relatore. Se potessi dar retta al sentimento del mio cuore piuttosto che al mio dovere, io certamente sarei il primo a votare l'allocatione di questa somma, e non avrei mosse difficoltà a vari stanziamenti propostisi. Ma ho il coraggio del mio dovere, e lo adempirò; ma credo dover ripetere quanto già osservava il signor ministro dei lavori pubblici, che cioè non trattasi per ora di fare una legge, ma di applicarla. Ora la legge si oppone alla proposta allocatione del ponte sul Coghinas nel bilancio del 1850. Avea proposto ed il ministro avea acconsentito che questa discussione si portasse in occasione dei bilanci del 1849; ma posto che si insiste dagli onorevoli preopinanti onde ne venga attualmente discusso il merito, mi farò a dare alla Camera alcuni chiarimenti ed i motivi che mi inducono a chiederne la soppressione.

Conviene ritenere che questo ponte fu appaltato nel 1846, e doveva attraversare una strada che non esisteva, e che potrà passare poi, quando si faccia, in altre località. Si trattava in allora di assicurare un passaggio essenzialissimo agli interessi dell'Angona ed al commercio tra le città di Sassari e di Tempio. Questo ponte, ripeto, veniva appaltato allo spiarare del 1846 nella somma totale di lire 93,520. Si stanziò nel bilancio del 1848 la somma di lire 60,000 per la costruzione di questo ponte. Questo doveva avere una luce di 24 metri; quando si venne a riconoscere che questa luce era insufficiente, che alcuni prezzi già fissati nel capitolato dell'appalto erano stati tenuti troppo bassi, e che quindi l'appaltatore non avrebbe potuto intraprendere i lavori senza perdita. Si aumentò la luce del ponte e si portò a 26 to 27 metri e si aumentò il prezzo dei lavori già appaltati. Dièro questo aumento la spesa fu portata a lire 136,500 66. I lavori cominciarono in principio del 1847, si ripresero in fine di quell'anno, e si proseguirono sino al 12 gennaio del 1848. In quell'epoca una spalla di quel ponte che si trovava in costruzione rovinò. I lavori d'allora in poi si sospesero, ma si fecero fare per altri lavori non per costruzione del ponte, ma per riunire quei materiali e porli al riparo d'ogni maggior deperimento, e si ordinò all'ingegnere di fare un contraddittorio per stimare di questi materiali (il quale risulterà a 51,000 lire incirca) al che, si rivolgeva anzitutto per un avviso, e allora gli ingegneri invitati a spiegarsi sulle cause di quella disgraziata rovina del ponte dichiararono doversi attribuire alla località, non al difetto del progetto o dell'esecuzione, e dichiararono esser cosa impossibile il proseguire quei lavori secondo il progetto che si trovava in corso d'esecuzione, e doversi riformare il progetto. In allora io stesso come intendente generale incaricai l'ingegnere della provincia di Sassari di far quel progetto, e questo fu compiuto, e fu ammontare questa spesa a 260,000 lire incirca. La relazione di quell'ingegnere termina colle seguenti parole: « Ora che parmi aver dato dei principali spiegazioni sul progetto del nuovo ponte in data d'oggi, non mancherò di far riflettere come in vista della località scabrosa, molto obbligata, disposta a guisa di ampio burrone, che quasi deesi considerare senza fondo stante l'acqua che sempre esisteva a straordinaria altezza, come trattandosi di gettar quivi l'imponente e sollevato arco di 56 metri di luce, e di stabilire previamente sicuro e solidissimo palco di servizio, abbiasta tutta ragione a qualificare simile opera ardua, assai di difficile esecuzione, e che senza la più provetta esperienza e somma abilità degli artisti, degli assistenti ed in particolare del capo costruttore meccanico, che dev'essere assolutamente di prima sfera, avvi a dubitare molto pel felice esito dell'opera; quindi la regia amministrazione dovrà bene accertarsi dell'abilità intrinseca dell'impresario e dei capi artisti e, ripeto, più di tutto del costruttore meccanico: se non vorrà avventurare ingenti somme e porre in pericolo la vita di molti operai.

Egli è innegabile che bene si presta la località in discorso allo stabilimento d'un ponte sospeso in ferro: simile idea non può non concepirsi allorché uno si presenta sulla faccia del luogo, ed io mi vi sarei appigliato fin da principio se in foglio della cessata regia segreteria di Stato per gli affari di Sardegna 13 luglio 1841, n° 3868, cioè lorchando mi si commetteva il primo progetto dell'edificio, non ne avessi avuta espressa proibizione con le parole: « Rinunziare all'idea di proporre il detto ponte in ferro od in legno ». Contemporaneamente alla trasmissione di questo progetto al Ministero in principio del 1849, si intraprese dall'azienda

una liquidazione, concernente la contabilità dei lavori eseguiti dall'impresario a questo riguardo. Se non erro, la somma da lui chiamata non eccedeva le lire 20,000. La Commissione in occasione del bilancio, non del 1850 ma del 1849, prese a considerare il merito di questa questione, e posto mente ai fatti che vi esposti, la risolvette nel seguente modo. Quanto alla somma cui potrebbe ancora pretendere l'impresario, riconobbersi più che sufficienti i residui 1847 e 1848, quindi respinge una nuova allocazione a quel riguardo; quanto poi alla spesa necessaria per la ricostruzione di un ponte sul Coghinas, la Commissione, fra gli altri, mi incaricò di esprimere nella relazione un motivo che non fu dai preopinanti citato; sebbene ne citassero gli altri; si osservò cioè che non conveniva ora di alligare somme anche ad titolo di sussidio per la costruzione di questo ponte in quanto che non era ancora ben deciso il sistema più conveniente da adottarsi per questa costruzione, e che anzi dallo stesso autore del progetto era l'attuale progetto dichiarato di dubbia riuscita, e non era stato dal Congresso permanentemente approvato in linea d'arte.

Opinò dunque che ove fosse il caso di concedere un sussidio a questo ponte, non si sarebbe potuto se non dopo che il Ministero avesse presentato un progetto compiuto ed approvato; in allora la Commissione sarà solo in grado di presentare una proposizione esplicita, e la Camera di deliberare dietro basi certe. Si vede da tutto questo che la Commissione ha esaminato e discusso il merito di questa allocazione in occasione degli studi fattisi sul bilancio del 1849, e certamente a proposito della legge relativa mi farò un dovere di esporre queste e molte altre osservazioni alla Camera; ma posto che in ora si venne ad insistere per questa allocazione, ho dovuto mio malgrado estendermi sin d'ora in questi particolari. Concludo poi che sta in fatto che nel 1848, come intendente generale, raccomandai quest'opera al Ministero come un'opera urgentissima e necessaria a quel paese, e che certamente i sentimenti di umanità decideranno la Camera nell'esservi favorevole. Ma io raccomandava l'esecuzione del ponte quando la legge era altra che quella vigente attualmente, e non raccomandava un progetto trasmesso dopo nel 1849, ma intendeva far costruire un ponte sospeso con sistema diverso.

Ora, appunto perchè desidero che quest'opera sia assolutamente fatta, credo che nello stato delle cose sarebbe cosa imprudente e sarebbe un gettar via il danaro pubblico l'approvare il progetto presentato, stanziando nel bilancio una somma prima che il signor ministro abbia ben fatto studiare il sistema da adottarsi per quel ponte e presenti un progetto regolare e compiuto.

PRESIDENTE. Al n.º 38 della categoria 16 il Ministero proponeva lire 85,000 per la costruzione di un ponte sul Coghinas, la Commissione, consentendo il Ministero, ne propone la sospensione.

SULIS. Domando la parola.

Quando il signor ministro dei lavori pubblici dava qualche spiegazione in proposito io non fui così fortunato da poter tutto sentire; mi parve però di aver inteso che egli dichiarasse esistervi ancora fondi i quali si potrebbero impiegare per questo oggetto. Io non so se questo sia stato precisamente quanto ha detto, perchè non l'ho potuto udire chiaramente, ma desidererei sapere se questo sia realmente, perchè allora la questione migliorerebbe d'assai; da quanto si è sinora discusso appare questa verità, che è assolutamente necessario di provvedere di un ponte questo fiume; le difficoltà che egli proponeva derivavano in parte dal dubbio della scelta

da farsi tra i vari progetti che esistono, e in parte dalle difficoltà dell'opera stessa, ma ad ogni modo se il ministro dichiarasse essere veramente intenzionato di fare studiare maturamente anche questo punto, e di gettarvi finalmente un ponte, mi pare che quella provincia avrebbe allora un qualche conforto per la miseria attuale in cui geme, e il nostro ufficio sarebbe in allora compiuto perchè dall'una parte si riconosce la necessità e dall'altra si promette di provvedervi.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi occorre di aggiungere a quanto ho già detto che il ponte di Coghinas sia veramente in una specialità di circostanze che meritano l'attenzione della Camera, e fra queste circostanze vi ha quella che è stato fatto in dipendenza di una legge antecedente, la quale stabiliva la linea come una di quelle che si consideravano a spese dello Stato; ed è per questo, dico, che merita una speciale considerazione da determinare l'ammissione dei fondi che erano stati assegnati durante l'epoca nella quale sussisteva ancora la legge succitata.

Dico dunque che si discuterà di questo più opportunamente nel trattare della soppressione fatta nel bilancio 1849, perchè quel bilancio appunto apparteneva ancora ad un'epoca in cui la legge prefiggeva di far lavori anche su quella linea, ma reputo intanto opportuno che si stabilisca che per lo stesso principio non si potrebbe introdurre nell'attuale.

Ho anche accennato che esistono 50 o 60 mila lire; nel potrei dire in somma precisa, di residui sui fondi assegnati anteriormente, che possono pur essere tratti a profitto.

Quindi mi riassumo dicendo che credo potersi senza inconveniente escludere dal presente bilancio la spesa del ponte di Coghinas, come quella che non è contemplata nella nuova legge sulle strade regie di Sardegna, e che dovrà invece portarsi in discussione in un col bilancio 1849, come dipendente dall'effetto della legge antecedente, sotto al cui impero furono in bilancio alligati i fondi per essa occorrenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti la soppressione dell'articolo 38. (La Camera approva la soppressione.)

Art. 39, Riparazioni alla scaffa sul fiume Coghinas, lire 150.

Metto ai voti la soppressione di questo articolo, proposta dalla Commissione col consenso del Ministero. (La Camera approva.)

Art. 40, Apertura di un tratto di strada da Nuoro ad Orsei, lire 110,000. La Commissione di consenso col Ministero propone la soppressione di quest'articolo.

La metto ai voti. (La Camera approva.)

Art. 41, Ricarico di ghiaia sul tratto tra l'altipiano di Campeda ed il villaggio di Paulilatino (contratto 7 febbraio 1844), lire 4500. La Commissione ed il Ministero propongono la conservazione di quest'articolo.

Lo metto ai voti. (La Camera approva.)

Art. 42, Ricarico di ghiaia sul tratto tra la città di Bosa e la strada reale presso Macomer (contratto 7 febbraio 1844), lire 1225. Anche quest'articolo è conservato dalla Commissione, consentente il Ministero.

Lo metto ai voti. (La Camera approva.)

Art. 43, Costruzione del tratto tra i villaggi di Sunti e Siniaglia, lire 21,089 02.

Metto ai voti la soppressione di quest'articolo, proposta dalla Commissione e consentita dal Ministero. (La Camera approva.)

Si tratta ora di mettere ai voti tutta la categoria.
BARTOLOMMEI. Avendo lette le osservazioni generali sul bilancio passivo del 1849, in mi credo astretto da sacro obbligo di deputato di protestare contro la dichiarazione che la Commissione del bilancio faceva nel suo rapporto sui lavori pubblici dell'esercizio 1849, dove dice che il fiume Coghinas non è, né può essere traversato da una strada reale, ciò che tenderebbe a stabilire già una classificazione delle strade non comprese nella legge testè pubblicata, e questo a danno di quella di Gallura.

Signori, io per combattere tali dichiarazioni mi prevarrò della stessa semplice e giustissima ragione che addusse l'onorevole signor deputato Di Revel per respingere l'ordine del giorno Barbier nella tornata del 14, tendente a portare immaturo giudizio sulla strada che da Chivasso conduce al San Bernardo, che cioè per le strade vi è una Commissione incaricata di esaminarle, classificarle, indi, sottomesse ai poteri legislativi, saranno essi che emaneranno quel giudizio che loro sembrerà più giusto, ed io aggiungerò che la classificazione attuale deve pure restar vergine per ora in quelle di Sardegna, poiché la legge statuisce che verrà essa affidata ad una speciale Commissione da nominarsi nell'isola; io quindi, mentre protesto contro l'opinione dell'onorevole relatore il signor Santa Rosa, che ha emesso sulle osservazioni generali del bilancio poc'anzi menzionato a nome della Commissione, prego la Camera a voler considerare la questione come vergine, e lasciare il portarne giudizio a quelli cui ne è dalla legge attribuito l'incarico, e perciò sottopongo all'approvazione della Camera l'ordine del giorno seguente:

« La Camera, considerando giusta la legge, recentemente sancita sul riordinamento del sistema stradale in Sardegna, e che la classificazione delle strade in quell'isola verrà affidata ad una Commissione speciale da nominarsi sul luogo, ritiene come prematura e quindi come non avvenuta qualunque dichiarazione che tendesse a portar giudizio sulla strada di Gallura, che partendo da Terranova, passa in Tempio, traversa il Coghinas, la provincia dell'Anglona, e pone termine a Porto Torres, passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. Il deputato Bartolommei propone un ordine del giorno il quale è così concepito. (*Vedi sopra*)

Domanderò se è appoggiato.
 (È appoggiato.)

Se nessuno domanda la parola, lo metto ai voti.
 (Non è approvato.)

Avverto la Camera che la categoria 16, secondo le riduzioni fatte dalla Commissione, ascendeva coll'aggiunta del milione ad 1,972,666 34; da questa somma si vogliono dedurre, dietro la votazione della Camera, lire 75,000 tolte all'articolo 9; si vogliono aggiungere lire 125,000 portate all'articolo 12 pel ponte sulla Stura, si vogliono aggiungere lire 120,000 pel porto di Savona state votate dalla Camera, più agli articoli 28 e 29 la somma di 110 lire che era un errore di calcolo.

Ora si aggiungano lire 11,295 25 per gli articoli stati conservati per la Sardegna oltre al milione. Tutte queste somme formano lire 181,405 25, le quali aggiunte alla somma totale di 1,972,666 34 portano la categoria 16 a 2,154,071 59.

Metto ai voti la categoria intera in questa somma di lire 2,154,071 59.

(La Camera approva.)

Categoria 17, Telegrafi (Costruzione). — Art. 1, Somma a calcolo per sopperire all'aumento di spesa che fin d'ora si riconosce indispensabile per poter fare il saldo pagamento delle linee telegrafiche già stabilite, lire 25,000.

Art. 2, Somma a calcolo per le spese di primo stabilimento

e manutenzione durante il 1850 della linea che si volesse stabilire in Savoia, lire 150,000.

La Commissione si esprime così:
« Categoria 17, Telegrafi. — Due articoli di spesa sono compresi in questa categoria. La Commissione non esita a consigliarvi l'ammissione della spesa di lire 25,000 che viene proposta pel compimento delle opere relative alle linee telegrafiche da Torino a Genova ed al Po. Quei lavori furono già compiuti nella massima parte. L'utilità e l'urgenza non ne furono dubbie. Quanto all'altra spesa di 150,000 lire proposte per lo stabilimento delle linee telegrafiche da Torino a Ciampieri, la vostra Commissione esaminò prima d'ogni cosa se tale spesa non possa rimandarsi ad un altro anno, ovvero se i vantaggi della medesima debbano consigliarne la pronta esecuzione. Gli uni osservando che la triste condizione delle nostre finanze deve farvi sopprimere ogni spesa la cui urgenza e necessità non siano dimostrate, che la linea telegrafica della Savoia non è così urgente in quest'anno da determinare l'ingente spesa di 150,000 lire, votarono per la soppressione di quella somma. Gli altri opinarono diversamente, e si appoggiarono sull'importanza politica di aver prontamente le notizie di Francia, dei vantaggi che ne risulterebbero pel commercio, né lasciaronsi arrestare dalle difficoltà finanziarie.

« Tale quistione risoltasi in favore dei primi, non fu più discussa l'altra concernente il sistema di quelle linee telegrafiche. Mentre a nome della Commissione vi propongo la soppressione della spesa di cui si tratta, vi accennerò che il direttore generale dei telegrafi consiglierebbe al Governo di preferir per quella linea il sistema elettrico sotterraneo, siccome lo vide praticato in Prussia sopra linee della lunghezza di oltre a 300 miglia tedesche, ch'esso ne avrebbe calcolata la spesa e trasmesse le relative sottomissioni dei fabbricanti esteri, ed osserverebbe che, adottandosi quel sistema, si avrebbe un risparmio nella spesa annua del personale, la possibilità di corrispondere in ogni tempo, ed il vantaggio di trarne un utile concedendone l'uso ai privati come in Prussia.

L'articolo 1° adunque sarebbe approvato dalla Commissione.
DI CORTANZONE, commissario regio. Quando si è portata nel bilancio la somma di lire 25,000 non si era ancora proceduto alla liquidazione della spesa effettiva dallo stabilimento di queste linee telegrafiche, per cui si dovettero costruirne 31 stazioni. Sono in queste linee comprese quelle che si diramano verso la Lombardia su Piacenza, su Genova e sulla Toscana.

Furono, come dissi, costruite 31 stazioni; l'importo delle spese conosciute fino al giorno d'oggi ascende a L. 195,126 39. Per far fronte a queste spese si ebbe nel 1848 uno stanziamento di lire 91,615 11, e nel bilancio del 1849 quello di lire 45,550; totale lire 136,965 11. Per giungere alla somma di lire 195,126 39 mancherebbero lire 58,161 28.

Oltre a ciò debbo far notare alla Camera che manca ancora la liquidazione per le due ultime stazioni di Spezia e di Sarzana, posta sul forte Sarzanello, ma si ha ragione di credere che ambedue queste stazioni non importeranno una spesa maggiore di 6 a 7 mila lire.

In conseguenza, ove la Camera, sentita anche la Commissione, volesse prendere in considerazione la proposta che per mio mezzo le fa il Ministero, di voler stanziare, invece di lire 25,000 la somma di lire 65,000, metterebbe il Governo in grado di pagare tutte queste spese e soddisfare interamente gli appaltatori, i quali come appartenenti alla classe dei piccoli speculatori non potrebbero aspettare più lungamente il pagamento dei loro averi.

Pregherei dunque la Camera che voglia acconsentire a che la somma di lire 25,000 sia portata a lire 65,000 per somme spese; nello stesso tempo dicarlo a nome del Ministero che egli abbandona per intero lo stanziamento che aveva proposto come di spesa nuova delle lire 150,000 per una linea verso la Savoia, proponendosi il Ministero di studiare altri mezzi per stabilire questa comunicazione in modo che riesca di minor spesa.

PRESIDENTE. La parola è al relatore.

SANTA ROSA T., Relatore. Debbo dichiarare che questa liquidazione venne fatta dall'azienda allorché la relazione si trovava già stampata. Già si prevedeva che le lire 25,000 non sarebbero state sufficienti, come si può rilevare dalla stessa relazione. Ora, il signor commissario del Governo ha fatto risultare che una somma maggiore è già stata spesa. Quindi parmi inutile rimandare l'esame di questi conti alla Commissione. Credo che ciò possa bastare per indurre la Camera a stanziare la maggior somma che venne proposta dal commissario, ben inteso che manterrassi la soppressione dell'articolo 2 di lire 150,000.

PRESIDENTE. Ora nulla ostando né per parte del regio commissario, né per parte del relatore della Commissione, metterò ai voti la proposta di portare questa spesa calcolata al n° 1, *Telegraf*, da lire 25,000 a lire 65,000.

(Dopo prova e controprova, la Camera adotta.)

Art. 2. Somma a calcolo per le spese di primo stabilimento e manutenzione durante il 1850 della linea che si volesse stabilire in Savoia, portata alla somma di lire 150,000.

Metto ai voti la soppressione di questo numero 2 proposta dalla Commissione col consenso del Ministero.

(La Camera approva.)

Metto ai voti l'intera categoria 17, portata a lire 65,000.

(La Camera approva.)

Categoria 18, Carceri di Sardegna. — Articolo unico, *Fondo preparatorio per la costruzione d'un carcere centrale in Sardegna*, del quale è constatata in modo assoluto la necessità, ed è in corso la pratica pello stabilimento del sito in cui avrà stabilmente a costruirsi, e destinabile egualmente a quelle altre grandiose restaurazioni e adattamenti di altre carceri della Sardegna stessa, per cui si stanno allestendo con alacrità i relativi progetti, lire 180,000. Nel bilancio 1849 vi ha già per lo stesso oggetto un fondo di lire 30,000.

La Commissione a proposito di questa categoria si esprime in questi termini:

Categoria 18, Carceri di Sardegna. — Non risulta peranco determinato il sito in cui si dovrà costruire il nuovo carcere in Sardegna; non si presentò un progetto approvato in linea d'arte, né si fece per anco una regolare inchiesta per stabilire quale sia la condizione attuale delle carceri in Sardegna, quali siano destinate ai condannati, quali agli inquisiti, il numero degli uni e degli altri, se siano sufficienti le carceri attuali; infine il sistema che il Governo crede più opportuno d'introdurre in Sardegna a quel riguardo.

« Questi sono i motivi che indussero la vostra Commissione a proporvi la soppressione di questa spesa dal bilancio. Ella non ignora l'importanza e l'argenza, se si vuole, di migliorare le carceri di Sardegna; ma non credè di poter ammettere una somma in modo generico, senza più conoscerne la precisa applicazione, e si limita a raccomandare al Governo perché abbia a procurarsi gli elementi necessari per giustificare le proposizioni, che saranno per rinnovarsi a quel riguardo nel bilancio 1851.

A termini della proposta della Commissione, la categoria 18 sarebbe dunque soppressa.

DI CORTANZONE, commissario regio. Comunque il Ministero acconsenta a che venga eliminata la somma di lire 180,000, egli non ommette però di osservare che ha portata tutta la sua attenzione sulle condizioni delle carceri di Sardegna, e se ne è preoccupato e se ne preoccupa attualmente, da far in modo che quegli stabilimenti siano il più prontamente possibile equiparati nella loro condizione alle carceri di terraferma.

« Gli è pur vero che lo stato della pluralità di esse carceri offre un quadro affiggentissimo, a tal che non si può indugio a prescrivere quelle opere che si apprestavano le più urgenti, per alleviare, in quanto possibile, lo stato miserevole di questi infelici detenuti, ma nella strettezza del tempo, perché quando si avessero voluto fare riforme si avrebbero dovute lasciare quei miglioramenti che erano possibili e prontamente eseguibili; il Ministero ordinò si dovesse fare tutte quelle riparazioni che conducessero ad una meno infelice esistenza quei detenuti.

« Infatti, se la somma spesa, per quanto non sia considerevole, ed abbia potuto essere prelevata sulla categoria 8, *Spese ordinarie*, cionondimeno vennero fatte opere di miglioramento in molte carceri, fra le altre in quelle di Alghero, di Sassari, di Bosa, di Nuoro, di Grosè, di Tempio, di Cagliari, di San Pancrazio, dell'isola della Maddalena, di San Gavino.....

Tutte queste spese furono ricavate dai fondi della categoria 8, *Spese ordinarie*. Quando si trattò di fare una spesa di maggior considerazione, come quella che era richiesta per le carceri di San Leonardo e di Sassari, se ne dovette far pe- rizia a parte, come si vedrà nella categoria susseguente.

Da tutti i rapporti avuti è poi emersa l'impossibilità di sopperire colle attuali località ai bisogni non tanto creati dalla civiltà, quanto richiesti dall'igiene, dalla sicurezza, e dalla economia stessa della spesa; quindi venne il pensiero di far studiare un progetto di carceri centrali.

Sulla località da stabilirsi per questo carcere centrale si sentirono i capi della magistratura e dell'amministrazione, e varie persone che conostono bene le diverse località; ma siccome pel collocamento di tal genere di carcere si richiedono molti requisiti, l'aria salubre, l'esistenza di buone acque potabili, di qualche industria che possa fornire ai detenuti il lavoro, elemento essenziale di questo genere di detenzione correttiva; che riunisca altresì il requisito di potervi alloggiare una forza armata per la custodia stessa dei detenuti, s'incontrarono più in uno che nell'altro sito gravi difficoltà a trovar riunite tutte queste qualità.

Tuttavia il Governo continua ad occuparsi di questo bisogno di dotare anche la Sardegna di un carcere centrale.

Al momento, questo affare è ancora allo stato di semplice studio; ma il Ministero lo proseguirà, e spera che allorché dovrà presentare un nuovo bilancio potrà forse presentare nel tempo stesso un progetto che metta in grado la Camera di apprezzarne l'utilità, e che quindi da questo apprezzamento ne derivi l'allocatione di una qualche somma corrispondente.

PINELLI. Non intendo di entrare per ora nella discussione di quest'articolo, tal quale viene formulato nella categoria 18; non tratterò, cioè, della utilità che qui possa essere a stabilire nella Sardegna un carcere centrale; ma solamente intendo oppormi alle conclusioni della Commissione per la soppressione di questa categoria, giacché io sono di avviso che le lire 180,000 in essa stanziati sono assoluta-

mente indispensabili a migliorare lo stato attuale delle carceri della Sardegna.

In questo Parlamento fu più fiate accennato alla condizione infelicissima dei detenuti in quelle carceri. Essa è tale che ogni mente umana rifugge dal solo pensarvi.

Quand'io ebbi a reggere il dicastero dell'interno, mosso anche dalle molte relazioni a questo proposito pervenutemi, già io mi stavo occupando del modo più acconcio a migliorare lo stato dei detenuti, od a procurar almeno almeno che quegli stabilimenti fossero a tale condotti da poter decentemente accogliere uomini, a vece che ora io non esito a dirlo, paiono anziché altro, covili da fiere. (*Sensazione*)

Ciò posto, e persuaso qual sono che la costruzione di un carcere centrale assorbirebbe, per lungo tratto di tempo, la maggior parte di quella somma che si potrebbe, a mio credere, destinare con molto maggior profitto a soccorrere gli urgenti bisogni dei quali ho poc'anzi discusso, io, senza appoggiar l'idea della destinazione di 180,000 lire alla fondazione di un carcere centrale, chiedo che si mantenga l'allocatione di siffatta somma in questa categoria, affinché abbia il Governo i mezzi di fare attorno alle carceri di Sardegna quelle riparazioni e quelle spese tutte che sono affatto indispensabili a renderle abitabili ad uomini.

SANTA ROSA T., relatore. Comincio dal rallegrarmi col Governo per quanto ci disse il regio commissario. Potei riconoscere che i desiderii della Commissione erano già compiuti prima che essa li esprimesse; ma sarebbe però stato meglio che il Governo vi avesse messo maggior sollecitudine, e che ci avesse presentati progetti compiuti. Ben m'avvedo che sinora la rigenerazione della Sardegna colle carceri sta solo scritta in una medaglia.

Venendo poi alla proposizione testè fatta dall'onorevole mio amico deputato Pinelli, osserverò che la Commissione si arrestò davanti la legge, e non ha creduto di potervi derogare, quantunque desidero l'attuazione di carceri migliori in Sardegna. Questa legge è che non si possano ammettere in bilancio spese se non sono giustificate, ed opere pubbliche e nuove se non sono descritte in un progetto regolare. Ora, il Ministero non aveva presentato alcun progetto, anzi si conosceva che nessun progetto era ancora stato compiuto; e questo è tanto vero che il signor ministro acconsente a che venga soppressa questa somma, salvo però a portarne un'altra uguale od anche maggiore nel bilancio del 1851, e ciò perchè non crede di poter spendere somme per le carceri in Sardegna. Convien aver in prima i progetti allestiti. Non basta aver denaro; conviene poterlo spendere; senza progetti riesce inutile.

La Commissione nel fare le sue osservazioni e nell'invitare il Governo ad occuparsi seriamente di questa questione, intendeva appunto di provare col fatto, e non semplicemente colle parole, come si fa per amore di una popolarità erronea e fallace e colle dissertazioni, la necessità che havvi in Sardegna di riformare il sistema delle carceri, e di far cessare certe crudeltà che si verificano sui carcerati.

Ora poi, qualora la Camera credesse di dover derogare a quel principio legislativo sin qui stato applicato nei bilanci, e di portare ciò non ostante una somma per la costruzione delle suddette carceri, secondo la proposizione fatta dall'onorevole Pinelli, avverto solo che pare un precedente pericoloso e contraddicente con quanto fece sin qui. A nome della Commissione non vi posso consentire.

Nella Commissione risultavano altri lavori di massima urgenza, e per quel motivo ha creduto di dover ciò non ostante respingere la spesa.

La Camera ha pur sanzionato quel principio in seguito alla discussione che si fece e per le opere di riparo da farsi al torrente Gélon, e per le opere relative alla costruzione di un tratto di strada e del ponte presso Cuñeo. Per congruenza io non credo di poter acconsentire alla proposta del deputato Pinelli, e mi unisco al ministro perchè per quest'anno si sopprima ogni allocatione, e nel bilancio del 1851 si portino le somme necessarie per soddisfare a questo bisogno urgentissimo della Sardegna. Ne credo che il lasciare una somma a calcolo farà progredire di più i lavori, perchè, come diceva lo stesso commissario del Governo, questi progetti non sono ancora in pronto e non potranno esserlo prima del 1851.

DI CORTANZONE, commissario regio. Prendo la parola solo per rispondere a quanto ha detto il signor relatore. Ho inteso parlare del progetto di un carcere centrale. Quanto al progetto di costruzione di un carcere di detenzione, se il Governo avesse avuto in pronto il progetto che tuttavia è prossimo ad essere sottoposto al giudizio del Congresso, si sarebbe portata una somma per le carceri di Oristano, le quali da tutti i rapporti avuti primeggiano fra tutte le altre pel cattivissimo loro stato; ma il Governo non avendo ancora questo progetto (spero però di averlo fra pochi giorni), non crede di poter insistere perchè venga portata questa somma.

SULIS. Io osservo che le lire 180,000 stanziare in questa categoria furono stanziare per due diverse ragioni: per il carcere centrale della Sardegna, e per i restauri e miglioramenti da farsi nelle carceri esistenti in quell'isola.

Ora il relatore della Commissione nel suo rapporto pare che abbia semplicemente guardato un solo motivo di spesa, quella cioè desiderata per la costruzione del carcere centrale, e tanto ciò è vero, che addusse, a cagione di suo rifiuto, la non esistenza del progetto di questo carcere centrale.

Io non posso tralasciare di esporre alla Camera che le carceri esistenti in Sardegna sono prettamente feudali, e sono costrutte secondo che portava la ferocia e la tirannide di quei tempi. Sono scavate nei massi, senz'aria e con poca luce, la quale se vi penetra deve all'attargamento che si fece dei fori primitivi. In tanta disumanità di edifici, in tanto patire di cittadini, il fare quel risparmio che tende ad impedire che si porti conforto a tanta miseria, io credo che sia non solo una crudeltà, ma credo che sia una vergogna.

Le carceri in generale in Sardegna sono del genere che vi esposi; basta a pensare alle carceri di Oristano, di Telle e di altri siti per persuadersene; quindi io insisto perchè queste 180,000 lire vengano lasciate nel bilancio, e che di esse se ne serva il Governo per migliorare le carceri esistenti. Se qualche cosa avvanzerà, che spero possa avanzare, se la dovuta economia nelle imprese da darsi si farà, sarà un eccitamento di più al Governo perchè acceleri quanto abbisogna per la costruzione di questo carcere centrale.

In quanto alla necessità di questo carcere centrale, io non farò che una sola osservazione, ed è questa: sono attualmente informato che nella provincia di Sassari quelli che sono condannati a pene correzionali vengono trasportati dal carcere di Sassari, perchè insufficiente alla quantità, e perchè del genere di quelli che vi descrissi, nel carcere nuovo di Tempio. Ora, grazie alla mancanza del ponte sul fiume Coghinas, questo trasporto nell'inverno non si potrà mai eseguire, quindi i condannati a questo carcere dovranno rimanere nella bruttura del carcere ove tuttora abitano. Io prego la Camera di badare alla verità di queste cose, affinché accetti queste lire 180,000.

ANGIUS. Dirò pochissime parole per appoggiare la proposta del signor deputato Pinelli.

La Camera avrà inteso a parlare della moltitudine dei fuorusciti. **(Rumori)**

Una voce. Banditi, e non fuorusciti.

ANGIUS. Or bene, qual è la causa del loro grandissimo numero? I più di essi si armano, e si mettono in campagna non per delitti, ma per piccole contravvenzioni, alle quali si soddisferebbe con pochi giorni di carcere correzionale: ma è tanto l'orrore che hanno delle prigioni, tanto il timore di essere dimenticati dai tribunali, che alcuni piuttosto si espongono a quella vita durissima, alla perigliosa persecuzione della giustizia, che lasciarsi rinchiodare in quegli ergastoli.

Faccia adunque il Governo che sia tolto l'orrore di quelle carceri, faccia che non si tema di essere dimenticati dalla giustizia, ed il numero dei fuorusciti scemerà.

Foci. Banditi, e non fuorusciti!

ANGIUS. A me pare che debbano dirsi più veramente fuorusciti.

PRESIDENTE. La Commissione propone la soppressione di questa categoria, il deputato Pinelli propone che sia mantenuta nella somma di 180,000 lire.

Domando se la proposizione del deputato Pinelli è appoggiata.

(È appoggiata.)

Metto ai voti la proposizione della Commissione per la soppressione.

(Dopo prova e controprova, si decide che la 18ª categoria sia conservata.)

Categoria 19. Carceri di San Leonardo.

SANTA ROSA T., relatore. Domando la parola.

Non è ancora votata la categoria precedente. Il deputato Pinelli ha fatto una proposizione: la metta ai voti. È stata soltanto messa ai voti la soppressione proposta dalla Commissione ed assentita dal ministro, della somma portata per le carceri di Sardegna.

Credo che l'onorevole deputato Pinelli ha modificata la proposta del bilancio, e che si debba votare.

PRESIDENTE. Il deputato Pinelli ha la parola.

PINELLI. Come già ha fatto osservare il deputato Sulis, questa somma non è solo portata nel bilancio per la fondazione di un carcere centrale, anzi questo è solamente un fondo provvisorio, ma è anche portata per riparazioni e riattamenti ad altre carceri della Sardegna.

Dunque dacchè nel bilancio vi sono delle spese casuali per le quali era stanziata una parte di queste 180,000 lire, non essendo stata ammessa la soppressione di questa categoria, egli è chiaro che questa somma dovrà applicarsi a quegli usi che sono indicati nel bilancio medesimo. Il Ministero avrà tutta la facoltà di fare quelle opere che possono essere necessarie a provvedere ai bisogni attuali nelle carceri della Sardegna; che serimanesse ancora dei fondi a disposizione, il Governo ne renderà conto e potranno in seguito destinarsi come fondo provvisorio: od alla costruzione del carcere centrale, od a quegli altri usi che il Parlamento vorrà stabilire. Ma intanto la Camera avendo già votato che non debba essere soppressa questa locazione, io credo che non possa esserci luogo ad altra discussione. Tutto al più si potrebbe forse fare una questione di cifra, se cioè venisse proposta una somma maggiore o minore delle 180,000 lire stanziate sul bilancio, ma finchè non è precisata altra somma, gli è naturale che la deliberazione della Camera abbiasi per definitiva.

BARROCCHI, ministro dei lavori pubblici. Io desidero appunto che la Camera si dichiari su questo punto, perchè se le 180,000 lire restassero assegnate alla costruzione di un carcere centrale per la Sardegna, io non potrei destinarla ad

altro scopo, e ripeto che tale somma io la esclusi non solo perchè il progetto non è approvato, ma perchè non è neppure redatto e di più nemmeno determinato il sito per l'esecuzione. Ciascuno conosce meglio di me i bisogni di tale opera; faccio di più osservare che realmente in questo articolo unico non si parla solo di carceri centrali in Sardegna, ma è detto anche: « è destinabile ugualmente a quelle altre grandiose restaurazioni e adattamenti di altre carceri della Sardegna stessa, per cui si stanno allestendo con altrettanti relativi progetti. »

Dunque nella supposizione, che mi pare quasi certezza, che noi non avremo il progetto in tempo per poterlo applicare alla costruzione delle nuove carceri, e limitandosi in conseguenza a quell'altro scopo per cui già era indicata la somma, io sarei d'avviso che si possa limitare la somma a lire 100,000.

PINELLI. I termini nei quali era concepita l'allocazione di questa somma sul bilancio lasciavano assoluta libertà d'azione al Ministero, perchè non ne era destinata una quantità fissa a fondo preparatorio per il carcere centrale, o limitata la parte da impiegare in riparazioni alle carceri attuali, sicchè il Ministero avrebbe potuto, se ciò gli fosse sembrato opportuno, applicare tutta la somma a quest'ultimo oggetto. Noi poi non avremmo, a dir vero, alcuna base per determinare ora qual sia veramente la somma necessaria per l'adattamento delle carceri attuali, e quale possa riservarsi pel fondo preparatorio per la fabbrica del carcere centrale. In questa incertezza io non so se la Camera possa dare il suo voto piuttosto per cento, che per cento ottanta mila lire; perciò credo che secondo quanto venne finora qui detto, ed avuto riguardo al numero piuttosto grande di carceri che vi sono in Sardegna, 180,000 lire non saranno troppo per renderle sicure, sane ed umane; epperò sembrami che si possa mantenere l'intera somma. Ho già detto che credeva che la votazione già seguita avesse tolta ogni questione, e che essendo stata mantenuta la categoria, si dovesse dire mantenuta nella cifra; ma se sopra di ciò vi è qualche dubbio, io faccio la formale proposta che sia mantenuta la categoria in 180,000 lire destinate appunto all'adattamento ed alle riparazioni occorrenti attorno alle carceri della Sardegna, salvo poi a rendere conto alla Camera delle somme che sopravanzino.

PRESIDENTE. Io credo che la maniera in cui si era messo ai voti la categoria portasse appunto che si avesse conservata la cifra, conservando quella; ma tuttavia, se si crede necessario, metterò di nuovo ai voti la cifra.

FRANCHI. Aveva chiesta la parola per fare una mozione analoga, anzi direi quasi identica all'ultima che venne fatta dal deputato Pinelli. Voleva cioè proporre si conservasse la allocazione che è nel bilancio, cambiando solo la redazione, con escludere affatto quanto si riferisce al fondo preparatorio per la costruzione di un carcere centrale, e destinando invece tutta la somma alle sole spese di riparazione e adattamento delle carceri esistenti nella Sardegna, o messo anche l'epiteto di *grandiose*.

Noi abbiamo veduto dalla relazione unita allo stesso bilancio che le carceri della Sardegna, quali più quali meno, richiedono delle riparazioni urgentissime, riparazioni che in altri casi non si direbbero riparazioni, ma spese di prima e somma necessità; laonde 180,000 lire non saranno troppe. Io pertanto proporrei che si mettesse ai voti la somma intera di 180,000 lire, specificando che si possa applicarla solamente alle riparazioni necessarie per le carceri di Sardegna.

SANTA ROSA T., relatore. Comincio ad osservare che l'essere stata eliminata la soppressione di questo fondo non fa ancora sì che questa categoria sia stata approvata, e mi ne appello a tutti i precedenti della Camera: quando fu votata la soppressione di una categoria, e questa soppressione fu rigettata, dopo si mise sempre ai voti l'approvazione della categoria; e lo crederei tanto più opportuno in questa circostanza, in quanto che non era bastantemente determinata, come lo prova la discussione che venne fatta fin qui, l'oggetto per cui si manteneva questa somma di lire 180,000.

A nome della Commissione io aveva insistito per la soppressione di questa categoria, e massime perchè il Governo disse di non averne bisogno, ed io non credevo di avere maggiori dati del Governo per poterla mantenere. Veramente mi fece meraviglia, che quando tutti siamo intenti a far economie, e limitare le spese a quelle giustificate, si venga ora a dare al Ministero più di quello che domanda. Testè asseriva che quando si limiti quest'assegnamento alle semplici riparazioni e restaurazioni delle carceri già esistenti in Sardegna, la somma di 100,000 lire era più che sufficiente, massime che questa somma non sarà stanziata per un oggetto determinato, ma solo a calcolo senza speranza di spenderla. Quindi, rispettando il voto testè emesso dalla Camera, non mi oppongo ed acconsento anzi alla proposta del signor ministro, ma non credo di poter accettare l'altra dell'onorevole mio amico Pinelli, in quanto che credo che il Ministero solo possa determinare qual somma possa abbisorgargli a questo proposito, e non mi sento il coraggio di dargli più di quello che domanda. Ciò sarebbe mal comprendere il mio dovere.

PRESIDENTE. Due adunque sono le proposizioni: una del deputato Pinelli, che propone sia conservata l'intera somma di 180,000 lire; l'altra del ministro, il quale riduce questa somma a 100,000 lire coll'oggetto di applicarla a semplici restaurazioni.

La proposizione del deputato Pinelli essendo la più ampia la metterò ai voti per la prima. (Messa ai voti, dopo prova e controprova non è accettata.) Metto ai voti la proposizione del Ministero.

(È approvata.)
Categoria 19, Riparazioni al carcere di San Leonardo in Sassari, lire 8950.

La Commissione ne approva lo stanziamento.

FRANCHI. Dopo la votazione che ora ebbe luogo, essendosi cambiata la destinazione delle lire 100,000 che erano portate alla categoria 18, ed essendo state consacrate esclusivamente alla riparazione delle carceri in Sardegna, pare che queste lire 8950 portate pel carcere di San Leonardo debbano essere comprese nelle 100,000 lire votate per la categoria 18, e quindi proporrei che fosse soppressa la categoria 19.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non mi pare veramente che debba essere soppressa: la ragione per cui io ho limitato quella spesa da 180,000 a 100,000 lire si è che quelle 180,000 lire erano assegnate a due oggetti, e che il fondo preparatorio per le carceri ha mostrato che era inutile nello stato in cui siamo relativamente al progetto.

Ma restavano tutte le altre somme delle riparazioni per la generalità delle carceri che non sono ancora ben determinate, ed io aveva in mente quando ho limitato alle lire 100,000 questa somma che mi fosse già accordata quella di lire 8900, la quale riguarda un progetto già fatto non solo, ma messo in corso di esecuzione per l'immensa urgenza

che c'era, e perchè appunto era stato autorizzato il Governo a far le spese d'urgenza come l'ha fatto, ed è già spesa ed

SANTA ROSA T. Il deputato Franchi osservava che esistevano lire 100,000 per anzivotate, ma io notai che la cifra primitiva venne scemata di 80,000 lire, e quindi che per riempire il vuoto che lascierà pur troppo la mancanza di dette lire 80,000, non pare che siano eccessive le lire 8950 stanziato per il carcere di San Leonardo. Dall'onde egregiamente il signor ministro dei lavori pubblici ha detto quanto io mi proponevo a difesa di questa cifra, se mi insisto non faccio mutamento di sorta.

FRANCHI. Dopo che il ministro ha dichiarato che quando esso proponeva la somma di 100,000 lire non intendeva che vi fosse compresa un'altra portata nel bilancio in lire 8950, io ritiro la mia proposizione.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la categoria 19, in cui venne stanziata la somma di lire 8950.

(È approvata.)
Categoria 20, Pozzo trivellato di San Lucifero.

Darò lettura di quanto si contiene in proposito nella relazione. La massima parte della somma stanziata è già esaurita, e la rimanente riesce necessaria per non bastare incompleti quei lavori. Quindi la Commissione, mentre fu d'avviso non potervene riescare lo stanziamento, volle far sentire che quest'opera è d'interesse piuttosto comunale che generale, e che non si avrebbe dovuto fare col denaro dello Stato, una spesa che arriverà a pressochè 90,000 lire, mentre le finanze del- l'isola non erano prospere, ed i bisogni generali erano moltissimi, gravissimi ed insoddisfatti.

In ogni caso il Governo dovrà studiare il modo di trarne partito il meglio che gli sarà possibile.

FAGNANI. Io non capisco di perchè un'opera di un interesse così particolare abbia da essere compiuta a spese del pubblico: io non vedo qual interesse possa averne il pubblico che la città di Cagliari venga ad avere d'ora innanzi maggior quantità d'acqua potabile di quanto ne abbia avuto fino a questo momento.

SPANOCCHI. Se l'onorevole deputato Fagnani esprime che negli anni di siccità gli abitanti di Cagliari sono costretti a pagare a prezzo d'oro una goccia d'acqua, non avrebbe fatta quest'osservazione.

D'altronde, se si trattasse di una spesa nuova, di una spesa da cominciarsi oggigiorno, forse mi unirei alla di lei opinione; ma quando il Governo vi ha già fatto attorno una spesa di circa 90,000 lire, non veggio come debba recedere per una piccolissima di 15,000 lire, e dalla quale il Governo potrà trarre non poco profitto.

Io mi oppongo quindi a che questa categoria sia eliminata dal bilancio.

SANTA ROSA T., relatore. Osserverò a questo riguardo che sta difatti che quest'opera non presenta un interesse generale; l'osservai già nella relazione, il Governo ha già speso per essa una somma cospicua.

Rimane inutile l'esaminare se coll'essersi egli indotto a fare questa spesa abbia fatto bene o male. La Commissione espresse la sua opinione su ciò; quest'opera è portata pressochè a compimento; si trattava di metterla in tubi in questo pozzo trivellato, e la spesa per medesimi ha già dovuto in parte essere fatta dall'azienda, e vi procedette dietro l'autorizzazione avuta colla legge che autorizzò il Ministero a fare intanto le spese urgenti e necessarie. Quindi la Commissione ha creduto di dover semplicemente far osservare che questa è un'opera che non presenta un interesse generale,

ma piuttosto speciale e locale. Nello stesso tempo però non ha creduto di dover far andare a monte tutta la somma spesa sin qui; ha invitato il Governo a trarne quel partito che crederà migliore, e certamente io credo che egli potrà compensarsi della spesa che avrà fatta.

Il pozzo di Cagliari l'acqua si vende a caro prezzo. Non è così abbondante che tutti ne possano avere. Ora importa l'aumentare la quantità, massime poi per i bastimenti che vi approdano per conto del Governo, il quale vi ha molto interesse. Ora, quando questo pozzo trivellato apportasse molta quantità d'acqua, come si lascia sperare da chi ne ha la direzione, certamente il Governo avrebbe speso bene queste 90,000 lire. Per conseguenza, a nome della Commissione, insisto perchè sia mantenuta la somma di 18,000 lire, e perchè il Governo debba tenersi ai fattigli suggerimenti.

MELLANA. Certo non viene in mente ad alcuno che si debba togliere questa somma. Egli è fuor di dubbio che il Governo, avendo speso una somma maggiore, deve continuare in esse per trarre profitto dalle più gravi spese fatte, nè deve permettere che in quest'ultima residua somma intervenga a spendere il comune. Non si tratta poi di far pagare l'acqua a peso d'oro, come diceva l'onorevole Spano, ma bensì di dargliela a peso di puro rame, cioè dargliela per l'interesse delle 90,000 lire spese dallo Stato. Ed è a ciò che il Governo non ha ancora risposto. Il signor ministro dovrebbe, a parer mio, dire qualche cosa sulle osservazioni chieste dalla Commissione, cioè se intenda si o no di rendere un giorno fruttifera per la nazione intera la somma di 90,000 lire impiegate in quest'opera, che doveva cadere più a carico del comune che di tutta la nazione.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quando la Commissione ha detto che potrebbe essere una spesa comunale, io intesi che l'abbia detto in questo senso: che poteva incaricarsi il comune di fare questa spesa per suo vantaggio; ma, fatta dal Governo, tutto il vantaggio che se ne trarrà sarà suo precisamente. Che poi vi siano dei vantaggi generali, non se ne può dubitare, perchè vi sono vari usi pubblici a cui sopperirà il pozzo, e principalmente per fornire d'acqua tutti i bastimenti che qualche volta vengono in quel sito, perchè non ne trovano altrove.

Io dunque dico che questa è un'opera che poteva essere intrapresa e condotta dal comune per restar sua; invece il Governo ha già speso 90,000 lire e la compie perchè sia sua e per farne quella destinazione che crederà.

Aggiungo a questo che l'acqua è stata trovata, e dopo molte discussioni se si dovesse approfondire più o meno, è stato detto che quell'acqua che si è trovata può essere sufficiente quando il pozzo sia intubato; intubato non lo è, e l'acqua si perde; quindi credo di dover fare la spesa più necessaria per trarre profitto di quello che si è fatto finora.

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 20 per l'intubamento del pozzo trivellato di San Lucifero, portata nella somma di lire 15,000. Quelli che l'approvano vogliono alzarsi.

(È approvata.)

Categoria 21. Trattamenti di aspettativa e provvisori, composta di quindici articoli, è portata alla somma di lire 15,194.

La stessa categoria, dice la Commissione, nel 1850 presenta l'economia di 1200 lire per due trattamenti che cessarono durante il 1849. Non si propongono economie nella somma proposta.

Risultò alla vostra Commissione che quelle pensioni fu-

rono accordate per casi di malattia o di soppressione d'impiego, che non si verificarono abusi a quel riguardo; ma che anzi alcuni trattamenti sono inferiori a quanto sarebbe dovuto ai titolari per pensioni di riposo. Ciò posto, riferendosi a questo riguardo a quanto verrà per legge determinato, la vostra Commissione crede ciò non ostante doversi invitare il Governo a far diminuire quelle pensioni di aspettativa, rimettendone in attività i capaci e sani, e liquidando le pensioni a quelli che ne hanno il diritto.

Essa dunque propone la conservazione della somma di lire 15,194 proposta dal Ministero nel bilancio.

Metto ai voti l'approvazione di questa categoria nella somma proposta dalla Commissione.

(È approvata.)

Leggerò ora l'articolo di legge relativo all'approvazione di questo bilancio.

SANTA ROSA T., relatore. Proporrei che si votasse per questo stesso bilancio lo stesso ordine del giorno che si è votato pel bilancio del Ministero degli esteri.

PRESIDENTE. Il totale delle spese ordinarie e straordinarie approvate dalla Camera in questo bilancio è di lire 4,715,511 11.

L'ordine del giorno votato nella seduta del 4 giugno.

BARBIER. (Interrompendo) Je demande la parole.

Je prierais M. le président de vouloir bien mettre à l'ordre du jour pour demain une interpellation que je désire de faire à M. le ministre des finances sur la nécessité de promulguer les lois en langue française dans la province d'Aoste.

PRESIDENTE. A quel ministre voulez-vous adresser votre interpellation?

BARBIER. A M. le ministre des finances.

PRESIDENTE. Elle sera mise à l'ordre du jour pour demain.

L'ordine del giorno votato dalla Camera nella seduta del 4 giugno sul bilancio del Ministero di agricoltura e commercio è il seguente:

« La Camera, rinnovando le dichiarazioni e riserve fatte in occasione dell'approvazione del bilancio del Ministero degli esteri, passa alla votazione della legge. »

Il deputato Santa Rosa propone che la Camera adotti lo stesso ordine del giorno prima di passare alla votazione di questa legge.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Metto ai voti quest'ordine del giorno.

(È approvato.)

Pongo ora ai voti l'articolo così concepito:

« È approvato il bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario del 1850 nella complessiva somma di 4,715,511 11, ripartita per categorie in conformità della tabella che segue. »

SPANO G. E. Prima che si passi a votare sull'intera legge vorrei pregare il signor presidente ad indicare quando verrà in discussione la legge sul riordinamento del tributo prediale in Sardegna.

La Commissione è già qualche tempo che ha presentato il suo rapporto alla Camera; questa legge fu dichiarata d'urgenza, eppure non fu ancora messa all'ordine del giorno; l'oggetto è troppo importante per poter dilazionarne ancora la discussione.

PRESIDENTE. L'onorevole deputato sa che due giorni della settimana sono fissati per la discussione del bilancio, e gli altri per le leggi di finanza; perciò, appena queste siano terminate, si porrà tosto all'ordine del giorno quel progetto di legge.

BARBIER. De già, depuis samedi, il a été entendu que dans la journée de demain j'aurais adressé une interpellation à M. le ministre d'agriculture et commerce sur la loi forestière, maintenant je prie M. le président de vouloir bien la faire mettre à l'ordre du jour pour demain.

PRESIDENTE. On vous a répondu que le ministre d'agriculture et commerce n'est pas encore assez bien rétabli pour assister aux séances, et qu'en conséquence votre interpellation devait être ajournée pour ce motif.

L'intera legge, come venne adottata nei singoli articoli e categorie, è così concepita. (Vedi volume *Documenti*, pagina 146.)

Si passerà alla votazione per scrutinio segreto sul complesso della legge.

(225 leg. (documenti del 1850) annali di Milano)

Risultamento della votazione:

Votanti 118
Maggioranza 68
Voti favorevoli 108
Voti contrari 7
(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Discussione del progetto di legge per l'assegnamento di lire 57,250 al bilancio passivo dell'estero per 1849;
- 2° Discussione del progetto di legge per la soppressione di spese straordinarie stanziato nei bilanci 1849.

TORNATA DEL 18 GIUGNO 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. Relazione sul progetto di legge per surrogazione delle quitanze relative ai prestiti state smarrite dai contribuenti — Votazione ed approvazione del progetto di legge per un'addizione al bilancio passivo del Ministero degli esteri pel 1849 — Interpellanza del deputato Barbier sulle leggi forestali — Risposta del ministro d'agricoltura e commercio — Discussione del progetto di legge per soppressione di alcune somme nel bilancio passivo del 1849 di vari dicasteri — Proposizione del deputato Despine per la conservazione della categoria 15 — Assegnamento per la strada tra Brogny e Mercier — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici, del relatore Santa Rosa e del deputato Mellana — Soppressione di quella categoria — Proposizione dei deputati Spano G. B. e Sullis per la conservazione della cifra stanziata pel ponte sul Coghinas — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici — Reiezione — Proposizione dello stesso deputato per la conservazione della cifra stanziata per la costruzione dei molini a polvere in Sardegna — Spiegazioni dei deputati Pettiti e Santa Rosa, relatore, e del ministro della guerra — Reiezione — Proposizione del ministro d'agricoltura e commercio per la conservazione della cifra stanziata per la biblioteca del suo dicastero — Approvazione — Votazione ed approvazione della legge — Discussione del progetto di legge sulle pensioni e giubilazioni militari — Emendamento del deputato Moia all'articolo 12 — Opposizioni del commissario regio Di Pettinengo — Osservazioni del deputato Mellana — Reiezione — Osservazioni del deputato Mellana all'articolo 44 — Schiarimenti del ministro della guerra e del deputato Dabormida — Osservazioni del deputato Moia sul primo articolo della tabella — Votazione ed approvazione della legge.

La seduta è aperta alle ore 1 1/4 pomeridiane.

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

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

- 3210. Il Consiglio comunale della città d'Acqui;
- 3211. Il Consiglio comunale di Vico, provincia di Mondovì;
- 3212. Il Consiglio comunale di Casteggio, provincia di Voghera, Ricorrono con petizioni analoghe a quella che è segnata col numero 2933, relativa alla pubblicità delle sedute dei Consigli comunali;
- 3213. Quarantuno caudidici sostituiti della città di Genova,

esposti i vari inconvenienti derivanti dalle leggi che attualmente regolano l'esercizio della loro professione, chiedono che o si nominino caudidici esercenti, come coloro che già ne hanno privilegio, tutti quelli che pel mezzo degli esami hanno dato prova della loro idoneità ed acquistata la qualità di sostituto, ovvero che si aumenti almeno della metà il numero dei caudidici esercenti.

3214. **Petizione anonima.** Incassato all'imp. eff. 50000

3215. Centoventuno medici, chirurghi e farmacisti della città di Genova sottopongono al giudizio della Camera alcune considerazioni che gli inducono a dimandare di essere esenti dalla tassa con cui il progetto di legge ultimamente presentato dal ministro delle finanze colpirebbe il corpo sanitario.

3216. **Perro** Giovanni Battista di Andrate, provincia di I-