

ANNUNZIO D'INTERPELLANZE.

IMBRIANI. Domando la parola.

Prima che la tornata si scioglia io intenderei di annunciare alla Camera una mia interpellanza al ministro dell'istruzione pubblica, al quale ne ho già fatto parola, e domanderei che fosse messa all'ordine del giorno dopo l'altra mia al ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Avverto l'onorevole deputato che dopo la sua prima interpellanza venne già posta all'ordine del giorno quella del deputato Mancini.

IMBRIANI. Allora dopo quella del deputato Mancini si metta questa seconda mia interpellanza, che riguarda le condizioni attuali del museo di Napoli, segnatamente per quanto concerne il medagliere e la collezione cumana. Preziosi tesori di arte e di storia sono raccolti in quel museo, che per molti riguardi è il primo d'Italia nostra. Io spero che l'egregio ministro possa darmi tali schiarimenti che soddisfacciano appieno le giuste aspettative mie e dei Napolitani in genere.

PRESIDENTE. Il signor ministro dell'istruzione pubblica acconsente?

MATTEUCCI, ministro per l'istruzione pubblica. Io non ho alcuna difficoltà.

PRESIDENTE. Dunque, dopo l'interpellanza del deputato Mancini, sarà posta all'ordine del giorno quest'altra dell'onorevole Imbriani al ministro dell'istruzione pubblica intorno all'attuale condizione del museo di Napoli.

ARGENTINO. Domando la parola.

Io aveva espresso in una delle precedenti tornate il desiderio di rivolgere al signor ministro dei lavori pubblici una interpellanza sulle modifiche da lui apportate al regolamento per le opere pubbliche.

L'onorevole Susani propose che siffatta questione avrebbe trovato luogo opportuno nella discussione del bilancio.

Siccome allora io aveva fiducia che la Camera avrebbe avuto il tempo di occuparsi del bilancio, accettai la proposta dell'onorevole Susani.

Ora, siccome la speranza che io aveva quando accettai la proposta dell'onorevole Susani è svanita, io prego il signor ministro di stabilire la mia interpellanza dopo quella del deputato Imbriani.

PRESIDENTE. Il signor ministro aderisce?

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Aderisco.

PRESIDENTE. Sarà dunque posta all'ordine del giorno dopo l'interpellanza testè annunciata dal deputato Imbriani.

SUSANI. Domando la parola.

In una delle precedenti tornate io aveva espresso il desiderio di pigliare argomento dalle cose a cui si riferivano le interpellanze dell'onorevole preopinante per dire di altre che pure si riferivano all'azione del Ministero dei lavori pubblici nelle provincie meridionali.

Quando l'onorevole Argentino annunciò la intenzione di muovere le sue interpellanze, fui io che proposi s'avessero a rimandare all'epoca nella quale si sarebbe discusso il bilancio dei lavori pubblici. Per la natura di essa parevami quella la sede naturale della discussione che avrebbero prodotta. Io sperava che il bilancio del 1862 avrebbe potuto discutersi ancora in questo scorcio di Sessione. Ora che l'onorevole Argentino muove le sue interpellanze per domenica, anche io intenderei di dar seguito a quella che prima dissi essere mia intenzione. L'argomento delle considerazioni che io vorrei sottoporre alla Camera per avventura si allontanerà alquanto da quello annunciato dall'onorevole Argentino. Però desidererei fosse dichiarato se nell'occasione della sua interpellanza sarà concesso a me di allargare di alquanto il tema della discussione. Se mi si rispondesse negativamente, annunzierei io stesso una interpellanza al signor ministro dei lavori pubblici.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io non ho nessuna difficoltà che in quell'occasione l'onorevole Susani allarghi alquanto il campo della discussione; solamente lo pregherei di delinearmi i punti principali sui quali intende di avere le dichiarazioni del Ministero.

SUSANI. Li dirò fin d'ora.

Io intendo in quell'occasione di chiamare l'attenzione della Camera sullo sviluppo delle strade ordinarie nelle provincie meridionali e d'invitare il signor ministro dei lavori pubblici a dichiarare quali sieno i suoi progetti su questo argomento.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io sono pronto a rispondere in qualunque momento.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione sul progetto di legge concernente le strade nazionali della Sardegna.

Discussione dei progetti di legge:

2° Tasse universitarie;

3° Riconoscimento dei gradi e pensioni militari conferiti dal Governo siciliano nel 1848;

4° Cumulo d'impieghi, d'assegnamenti e di pensioni;

5° Privativa dei sali e tabacchi;

6° Trasporto della Pinacoteca.

TORNATA DELL' 8 LUGLIO 1862

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO. Atti diversi. — *Presentazione di un disegno di legge circa le somministranze militari da farsi dai comuni.* — *Relazione sul disegno di legge concernente le associazioni.* — *Instanze del deputato Ricciardi sull'ordine del giorno e circa l'orario delle sedute.* — *Osservazioni del presidente del Consiglio, e dei deputati Di San Donato, Massari, Imbriani e Lazzaro.* — *Si passa all'ordine del giorno.* — *Domanda del deputato Gallenga circa la pubblicazione ordinata dalla Camera dei discorsi del conte di Cavour.* — *Schiarimenti del presidente e del deputato Massari.* — *Spiegazioni politiche del deputato Berti relativamente ad alcune lettere da lui pubblicate.* — *Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di strade nazionali nella Sardegna.* — *Proposte d'ordine dei deputati Valerio, relatore, e Costa Antonio.* — *Emendamento aggiuntivo del deputato Mureddu all'articolo 2.* — *Incidente sull'ordine di discussione degli emendamenti.* — *Emendamento dei deputati Costa Antonio, Sanna-Sanna e Salaris per nuove linee.* — *Il relatore Valerio respinge gli emendamenti, e sostiene il progetto.* — *Schiarimenti del deputato Jacini.* — *Emendamento del deputato Peruzzi.*

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

GIGLIUCCI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato, ed espone il seguente sunto di petizioni:

8438. Il municipio di Montegiorgio e di San Giusto, circondari di Fermo e di Macerata, espongono i diritti che credono di avere al pari degli altri comuni sui beni delle sopprasse corporazioni religiose.

8439. Le rappresentanze del Comitato democratico di Modica e dell'associazione unitaria italiana di Mazzara domandano che la Camera respinga il progetto di legge sulle associazioni.

8440. I canonici della cattedrale di Pienza, prefettura di Siena, espongono le ragioni per le quali chiedono di essere esonerati dal pagamento della tassa prescritta dall'articolo 3 della legge 21 aprile prossimo passato, n° 587.

8441. Altri comuni del circondario di Varese, provincia di Como, rivolgono istanze analoghe alla petizione registrata al numero 8408, relativa alla ferrovia Gallarate-Varese-Laveno.

8442. Il municipio di Tizzana, provincia di Firenze, presenta alcune considerazioni sulla linea da prescegliersi per la congiunzione delle vie ferrate centrale italiana e centrale toscana.

8443. Amorosi Giulio, di Roccaraso, provincia di Abruzzo Ulteriore II, domanda di essere indennizzato con pronti sussidi dei danni sofferti dal brigantaggio.

8444. Quarantaquattro studenti di Pavia e parecchi cittadini di Milano domandano che la Camera respinga il progetto di legge sulle associazioni.

8445. Duplessis avvocato Achille, da Napoli, presenta alcune considerazioni sullo schema di legge pro-

posto dal deputato Raeli, che tende ad abrogare le giuridiche narrative.

8446. Tosti conte Raffaele rappresenta i danni sofferti in conseguenza dell'assedio di Gaeta, e ne chiede indennizzazione.

8447. Gli avvocati, patrocinatori, notai e vari cittadini di Avellino, provincia di Principato Ulteriore, propongono che le leggi del bollo e del registro vengano rievocate o quanto meno rivedute.

8448. Tre artisti scultori, cittadini di Napoli, reclamano perchè non veune loro affidate il lavoro stato promesso dal dicastero della pubblica istruzione.

8449. Orilia Costantino e undici altri alunni di giurisprudenza pratica in Napoli si lagnano per non essere ancora stati collocati nella magistratura.

8450. Petrella Vincenzo, a nome anche di altri farmacisti candidati militari dell'armata di terra dell'ex-Governo borbonico, espongono i loro diritti per essere ammessi e riconosciuti nell'esercito nazionale.

8451. La Giunta comunale di Teano, provincia di Terra di Lavoro, domanda che quel seminario diocesano sia dichiarato liceo sotto la direzione del Governo, e che venga assegnata un'annua sovvenzione ai sacerdoti privi di benefici ecclesiastici.

ATTI DIVERSI.

FRISCIA. Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione 8439, colla quale il circolo giovanile democratico di Modica chiede che il Parlamento rigetti ogni legge restrittiva del diritto di associazione. Inoltre, siccome vi è una Commissione incaricata di

referire sul progetto di legge sulle associazioni, così prego la Camera d'invviare la petizione in discorso a questa Commissione.

PRESIDENTE. Le petizioni che riguardano argomenti di cui si occupa una Commissione vanno ad essa di diritto.

DI SAN DONATO. Colla petizione 8445 l'avvocato Achille Duplessis presenta delle serie e commendevoli osservazioni al progetto di legge proposto dal deputato Raeli, e che ha molta attinenza colla legge delle tasse del registro, per la quale interessai altra volta la Camera.

Io pregherei l'onorevole presidente di voler mandare questa petizione, racchiusa in uno interessante opuscolo, alla Commissione incaricata di prendere ad esame e riferire sul progetto di legge Raeli, perchè voglia tenerne conto nella relazione.

PRESIDENTE. È inviata di diritto alla Commissione incaricata dell'esame di quel progetto.

DI SAN DONATO. Coll'altra petizione 8446 il conte Raffaele Fosti di Gaeta circostanziatamente reclama il rimborso di tutte le spese e i danni sofferti con grave dispendio delle sue finanze nei luttuosi tempi della guerra ed assedio di Gaeta.

Chiedo che sia anche dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

Con l'altra petizione 8850 Petrella Vincenzo, a nome anche di altri compagni candidati a farmacisti militari ed appartenenti alle provincie meridionali, reclama novellamente alla Camera perchè voglia prendere in benevola considerazione il loro esposto. Io sento il dovere di ricordare al Parlamento che altre volte questi reclami se li sono indirizzati, e che la Camera nel dichiarare d'urgenza gli antecedenti ricorsi ne dispose l'avvio al ministro della guerra, che ha creduto di non mai risolvere sulla sorte o sulle ragioni dei reclamanti.

PRESIDENTE. S'intenderà decretata d'urgenza.

Hanno fatto omaggio alla Camera:

Il deputato Bon-Compagni, di 250 esemplari di un opuscolo intorno all'inaugurazione del monumento eretto a Pellegrino Rossi nella Università di Bologna;

La deputazione provinciale di Napoli, di 5 esemplari degli atti del Consiglio provinciale, Sessioni ordinaria e straordinaria 1861;

Il deputato Carletti-Giampieri, di 300 esemplari di due memorie al Parlamento dei rappresentanti degli appodati di Vaiano e di Acervia;

Il deputato Luigi Greco, a nome della Camera notarile di Siracusa, di 300 copie delle deliberazioni di quella Camera nello scopo di rilevare la dignità dell'ufficio notarile e dimostrare la convenienza d'assegnare un soldo ai notai.

Il deputato Ricciardi ha facoltà di parlare.

RICCIARDI. Oltre la petizione segnata col numero 8447, che è la centesima pervenutami contro le tasse di registro, la quale proviene dal municipio di Avella, della provincia di Principato Ultra, io chiedo l'urgenza per quella segnata col numero 8448, petizione inviata

da tre scultori napoletani, i quali si lagnano della parzialità usata a loro danno dal dicastero dell'istruzione pubblica, poichè essendosi aperto un concorso per le statue di Giordano Bruno e di Pietro delle Vigne, altri artisti men di loro meritevoli furono preferiti.

Domando pure l'urgenza della petizione 8449, la quale è firmata da dodici candidati all'alunnato di giurisprudenza di Napoli, i quali aspettano invano da 15 mesi la loro nomina, ad onta che abbiano subito un duplice e molto difficile esame.

PRESIDENTE. Se non ci sono opposizioni, s'intenderanno decretate d'urgenza le petizioni 8447, 8448 e 8449.

(Sono decretate d'urgenza.)

PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE E DI UNA RELAZIONE, E DISCUSSIONI D'ORDINE.

PRESIDENTE. Il ministro per l'interno ha la parola per presentare un progetto di legge.

RATTAZZI, ministro per l'interno. Ho l'onore di presentare il disegno di legge per le somministrazioni militari a carico dei comuni; disegno che era già stato annunziato alcuni giorni or sono, quando si è votato il progetto di legge che imponeva temporaneamente queste somministrazioni ai comuni.

Ora si tratterebbe della legge definitiva che regola la materia delle somministrazioni che debbono farsi dai comuni alle truppe.

RICCIARDI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

Il deputato Bon-Compagni ha la parola per presentare una relazione.

BON-COMPAGNI, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge per le associazioni.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

RICCIARDI. Io mi oppongo ricisamente all'urgenza per questo progetto di legge.

Voci. Ma nessuno l'ha chiesta.

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole Ricciardi che è affatto inutile la sua opposizione, imperocchè nessuno ha chiesto l'urgenza di questo progetto di legge.

RICCIARDI. Io vorrei altresì che la Camera invitasse il Ministero a non presentare più alcun progetto di legge.

RATTAZZI, ministro per l'interno. Io non ho chiesto l'urgenza di questo progetto di legge, e non credo che l'abbia chiesta il relatore della Commissione.

RICCIARDI. Si tratta dei lavori della Camera, e credo che l'onorevole presidente del Consiglio sia interessato anch'egli a questo, cioè che sieno sicuramente votati i progetti di legge più urgenti.

Secondo me, fra due o tre giorni dovrebbero cessare interamente i lavori degli uffici, perchè è impossibile

che in questi 15 o 20 giorni al più che durerà ancora questo scorcio di Sessione si possano votare più di 10 o 15 progetti di legge. Ove cessasse ogni lavoro negli uffici, si potrebbero tenere due sedute al giorno, vale a dire una dalle ore otto del mattino al tocco, l'altra dalle ore otto della sera a mezzanotte. Solo in tal modo si potranno spedire i progetti di legge in corso. Il perchè prego l'onorevole presidente di porre ai voti la mia proposta che sola sembrami atta a porci nel grado di fare ciò che da noi aspetta il paese.

RATTAZZI, ministro per l'interno. Io volevo rispondere all'onorevole Ricciardi per quanto riguardava l'urgenza del progetto di legge concernente le associazioni.

Io non ne ho chiesta l'urgenza come non l'ha chiesta nemmeno il relatore della Commissione, e quindi io non ho nessuna difficoltà che la Camera determini essa il giorno che più gli sembrerà opportuno per la sua discussione. Quello che però io proporrei alla Camera, e che spero sarà per accordarmi, si è che questa legge sia discussa e votata prima che termini la presente Sessione; quanto al fissare il giorno, come ho detto, mi rimetto pienamente al senno dell'Assemblea; ma ritengo che è di somma necessità sia discussa e votata. Trattandosi di legge che si trova in pronto, mentre si attende che finiscano i lavori preparatorii intorno ad altre leggi, non vedo perchè la Camera non debba discuterla.

Quanto all'osservazione fatta dall'onorevole Ricciardi che non si debbano più presentar progetti di legge, essa parrebbe veramente diretta a me che ne ho presentato testè uno. Farò riflettere all'onorevole Ricciardi che taluni progetti di legge il Governo è tenuto di presentarli, dietro deliberazioni già prese dalla Camera e dietro le promesse che si fecero. Rammenterò che fra queste promesse v'era pur quella della presentazione del progetto di legge che ho ora depresso al banco della Presidenza, e che stabilisce le norme per le somministranze a farsi dai comuni.

Non vi è sicuramente una grandissima urgenza che la Camera s'occupi di questo progetto di legge, e potrà benissimo farne oggetto delle sue deliberazioni sul principio della ventura Sessione, poichè, se s'avrà la legge sul finire dell'anno, noi potremo accontentarcene, essendo già votata dalla Camera, e lo sarà pure, spero, fra non molto dal Senato la legge che accorda i sei mesi. Quanto poi a non occuparsi più negli uffici delle leggi che si possono ancora discutere, e a tenere due sedute al giorno, io faccio riflettere alla Camera che gli uffici non si sono ancora occupati di alcuni progetti di legge che sono importantissimi e senza i quali non è possibile che il Governo possa procedere innanzi: non si sono ancora occupati del credito fondiario, e questo progetto è indispensabile che sia votato prima che la Sessione attuale sia chiusa; non hanno ancora finito i lavori intorno al progetto per le strade ferrate nelle provincie meridionali e intorno ad alcuni altri progetti che pure sono d'assoluta necessità, e di estrema urgenza.

È dunque indispensabile che prima di tutto gli uffici

s'occupino di queste leggi, che le Commissioni facciano le loro relazioni, e poi quando questi lavori siano terminati, se la Camera crederà opportuno di tenere per alcuni giorni due sedute al giorno, noi siamo qui a sua disposizione, quantunque non possa a meno di far osservare, che se queste sedute dovessero durare per lungo tempo, non so come la pubblica bisogna potrebbe procedere perchè i ministri dovendo stare continuamente alla Camera, più non sarebbe possibile provvedere all'andamento regolare degli affari.

PRESIDENTE. È venuta al banco della Presidenza una proposta sottoscritta da parecchi deputati, così concepita:

« I sottoscritti deputati propongono che le tornate della Camera abbiano ad aver luogo al mattino alle ore 7. »

Pessina, Romeo P., A. Marsico, Lanciano, Imbriani, Crea ed altri.

Domando alla Camera se intenda di adottare questa proposta, cioè che le sedute abbiano a cominciare il mattino alle ore 7.

DI SAN DONATO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su questa proposta?

DI SAN DONATO. Su questa proposta.

PRESIDENTE. Parli.

DI SAN DONATO. Questa proposta non può venir accolta massime dopo quanto disse l'onorevole presidente del Consiglio.

Al mattino è l'ora che si riuniscono tutti gli uffici per discutere i vari progetti di legge; se la Camera delibera che le sedute pubbliche debbano essere rimandate alle 7 del mattino, non so a che ora potranno sbrigarsi i lavori degli uffici; in quanto alla sera essa è dedicata alle Commissioni, che alacremenente lavorar debbono per i tanti progetti di legge loro affidati.

Per queste ragioni io respingerei la proposta Ricciardi.

RICCIARDI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su questa proposta?

Voci. Ai voti! ai voti!

RICCIARDI. In tre o quattro giorni gli uffici avranno esaminato i progetti di legge più urgenti, ed allora potremo tener due sedute, e votare quelli che debbono assolutamente votare. Al quale proposito dirò che la Camera non dovrebbe sciogliere se non dopo aver votato le strade ferrate dell'Italia meridionale, il passaggio dei beni di manomorta dalla Cassa ecclesiastica a quella del demanio, la vendita dei beni demaniali, il progetto del deputato Bacli ed il credito fondiario; tutte leggi importantissime, alcune delle quali denno cangiare la faccia dell'Italia sotto l'aspetto economico. Ebbene, tutti questi progetti di legge saranno interamente studiati dagli uffici fra tre o quattro giorni, quindi la Camera sarà libera di riunirsi due volte al giorno.

Quanto all'obbiezione del Ministero, il quale dice che la mattina deve lavorare, io rispondo che non ogni progetto di legge richiede la presenza di tutti i ministri.

I signori ministri possono venire secondo il progetto

TORNATA DELL'8 LUGLIO

di legge che si discute. Se, per esempio, si tratta di lavori pubblici, verrà l'onorevole Depretis, se si tratta di agricoltura e commercio, verrà l'onorevole Pepoli, e così via discorrendo. (*Conversazioni*)

Io credo non si debba respingere la proposta dei nostri onorevoli colleghi; solamente vorrei che invece delle 7 l'ora fosse stabilita alle 8.

Voci. Ai voti! ai voti!

IMBRIANI. Domando la parola.

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

PRESIDENTE. Il deputato Massari ha la parola per una mozione d'ordine.

MASSARI. Mentre si parla tanto della necessità di far procedere i nostri lavori, mi pare che col fatto si contraddice alla massima facendo queste discussioni, le quali non possono menare ad altro che a farci perdere il tempo.

Prego quindi la Camera a passare all'ordine del giorno puro e semplice su tutte queste proposte.

PRESIDENTE. Il deputato Imbriani ha la parola.

IMBRIANI. Lo scopo di siffatta proposta, anche da me sottoscritta, era di far discutere possibilmente tutti i disegni di legge i quali sono già passati per gli uffici e su cui le Commissioni hanno già fatti i debiti studi e preparate le relazioni.

Poco tempo avanza, o signori, in questo scorcio di Sessione prima che la Camera si sciogla. Facciamo di cercare il maggiore utile possibile di sì breve tempo, ed occupiamoci dell'esame di quelle proposte che sono ormai mature per la discussione. Ed essendo pressochè nullo od inutile il lavoro ormai negli uffici, non ci resta che il lavoro della Camera, per le cui tornate io vorrei un tempo maggiore del presente, che non dura ordinariamente se non dalle due pomeridiane alle sei, tempo troppo angusto, come ciascun vede, alla spedizione di molte leggi importanti, come tasse universitarie, strade di Sardegna, vendita di beni demaniali, dazi di consumo, ferrovie napoletane, e così via via.

Ecco lo scopo adunque della proposta, contro cui non regge l'argomento dell'onorevole Massari, il quale riconosce la strettezza del tempo e rifiuta i possibili modi d'allargarlo. Se quindi la Camera, per amore di terminare i lavori che sono necessari, e per cui abbiamo già le relazioni, intendesse di fare due tornate al giorno, l'una al mattino dalle 8 alle 12, l'altra dalle 2 fino alle 5 od alle 6, allora potremmo probabilmente compiere quanto è più urgente. Del resto il lavoro che si può ancora fare negli uffici torna inutile, poichè non verrà per avventura in discussione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Lazzaro.

LAZZARO. Io mi oppongo all'ordine del giorno puro e semplice proposto dall'onorevole Massari.

Voci. Ai voti! ai voti!

LAZZARO. Io dirò solamente che l'unico mezzo di rendere utili e proficui i lavori parlamentari si è di sospendere i lavori degli uffici e discutere sui progetti già

preparati. Noi abbiamo già parecchie relazioni in pronto, e non avremo forse il tempo di discuterle tutte.

Quindi l'unico mezzo per raggiungere lo scopo si è di tenere due sedute al giorno, cominciandone una alle sette del mattino, e l'altra nelle ore pomeridiane.

Voci. La chiusura! la chiusura! Ai voti!

IMBRIANI. Io ricordo solo quanto fu fatto l'anno scorso.

PRESIDENTE. Il deputato Massari ha proposto l'ordine del giorno puro e semplice.

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

MOZIONE RELATIVA ALLA PUBBLICAZIONE DEI DISCORSI PARLAMENTARI DEL CONTE DI CAVOUR.

GALLENZA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

GALLENZA. Io desidererei uno schiarimento dall'ufficio di Presidenza; vorrei sapere in quale condizione si trovi l'edizione dei discorsi del conte di Cavour, la quale fu proposta da questa Camera più di un anno fa.

Io ho domandato alla tipografia della Camera quanto fosse inoltrata l'opera, e ne ho ricevuto in risposta che l'opera non era ancora cominciata.

È vero bensì che si sono pubblicati alcuni scritti del conte di Cavour, ma ciò fu lavoro di speculazione privata: si sono pubblicate alcune lettere da lui scritte al presidente attuale del Consiglio dei ministri, le quali lettere hanno creata una grande sensazione per tutta l'Europa, e formarono anzi il soggetto di una discussione in un Parlamento di una nazione straniera...

BERTI. Domando la parola.

GALLENZA... nella quale un insigne ministro contraddisse alcune delle asserzioni fatte in quelle private corrispondenze del conte di Cavour. (*Rumori d'impazienza*)

DI SAN DONATO. Questo è un perder tempo.

GALLENZA. Io non dirò altro; domando solo alla Presidenza della Camera in quali condizioni si trovi l'edizione dei discorsi del conte di Cavour.

PRESIDENTE. Io dirò al deputato...

BERTI. Scusi, io aveva chiesto la parola.

PRESIDENTE. L'avrà dopo.

BERTI. Ma è per un fatto personale.

PRESIDENTE. L'avrà per un fatto personale; ma intanto io debbo dare una risposta al deputato Gallenza sopra l'interpellanza da lui diretta all'ufficio di Presidenza.

L'ufficio della Presidenza della Camera, quando ebbe l'incarico a cui accenna l'onorevole Gallenza, aveva a suo capo l'attuale presidente del Consiglio, ed ha tosto nominata una Commissione composta dell'onorevole vice-presidente Poerio e degli onorevoli segretari Tenca e Massari.

Questi commissari hanno allestita una relazione pre-

paratoria, la quale fu letta ed approvata dalla Presidenza.

In seguito i medesimi furono eziandio pregati di dare opera perchè al più presto possibile avesse effetto la edizione dei discorsi parlamentari dell'illustre conte di Cavour.

Il deputato Massari, qui presente, potrà dare in proposito maggiori schiarimenti.

MASSARI. Avendo ricevuto dai miei onorevoli colleghi della Sotto-Commissione l'incarico di attendere a questa pubblicazione, posso assicurare l'onorevole Gallenga e la Camera che arrecherò in ciò fare tutta quell'alacrità e quello zelo che mi sono imposti e dalla fiducia dei miei colleghi e dal culto che professò a quella santa memoria. Finora naturalmente non ho potuto attendere a questo lavoro perchè debbo attendere ai lavori della Camera, ma appena la Sessione sarà prorogata o chiusa, può star certo l'onorevole Gallenga che io metterò mano senza indugio e con tutta la premura a quest'importante lavoro. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Il deputato Berti ha facoltà di parlare per un fatto personale.

Voci. No! no! L'ordine del giorno!

PRESIDENTE. Per un fatto personale ha diritto di parlare.

Voci. Sì! sì! Parli!

BERTI. Chiedo facoltà alla Camera di dare alcuni schiarimenti intorno a questo tema della pubblicazione delle lettere del compianto conte di Cavour appunto perchè questo tema stesso fu soggetto di discussione in una delle più nobili assemblee d'Europa.

Io uso sì poco della parola nella Camera che spero ella vorrà consentirmi che la intrattenga brevemente sopra l'argomento sovraccennato.

Discorrendo, come per consueto si usa, sull'indirizzo politico del nostro paese mi avvenne qualche volta di notare coi miei più intimi amici la differenza d'avviamento politico fra il 1848 ed il 1856, e di ricercare onde traesse origine questa differenza. Si fu in occasione di una conversazione intavolata fra me e l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri che il discorso cadde sopra il sistema politico di isolamento seguito nel 1848 e quello delle alleanze proclamato alcuni anni dopo. Egli mi disse sembrargli questa diversità d'avviamento procedere specialmente dalle idee pratiche che gli ordini liberi introdussero nel nostro paese, per cui si ruppe quasi colle tradizioni soverchiamamente letterarie, le quali ci avevano isolati momentaneamente nel 1848. A cotesto indirizzo pratico della nostra politica aveva pure contribuito efficacemente il conte di Cavour. Analizzando questo fatto, si venne a discorrere di un carteggio che corse tra l'onorevole mio amico, il presidente del Consiglio, e l'illustre trapassato. Si fu allora che io domandai sotto la fede del segreto, comunicazione di questa corrispondenza, che mi venne gentilmente accordata. Ciò avveniva, notate, un anno e mezzo prima che il conte di Cavour scendesse immaturamente nella tomba.

Io non ho fatto palese ad alcuno questa corrispondenza, nemmeno ai miei amici più intimi. Dopo la morte del conte di Cavour, udendo spesso discutere quale fosse l'indole e la natura del sistema politico di lui, io pensai di pubblicare alcuni brani di quelle lettere, non coll'intendimento di rivelare cose nuove, ma di chiarire meglio alcuni fatti altrettanto importanti per la storia presente, quanto per quella del nostro avvenire, giacchè essi valevano a dimostrare come la politica del conte di Cavour nell'interno fu una grande politica di unione e di concordia.

Io credo ancora che quasi tutte le difficoltà che attraversano l'ordinamento della penisola non tanto nascano da condizioni speciali, come alcuni vogliono, quanto, pur troppo, dalle discordie e dalle dissensioni che fatalmente travagliano i nostri animi.

L'opera di unione del conte di Cavour fu veramente meravigliosa: egli era riuscito in pochi anni a quietare quasi tutti i dissensi, a riunire il paese ed a renderlo forte e compatto contro qualunque aggressione o preponderanza straniera.

Le sue lettere mi parevano acconcie a dimostrare: 1° donde avesse preso l'iniziativa il nuovo avviamento politico, ed in secondo luogo come il sistema politico del Governo francese fin dal 1856 fosse consentaneo a quello che si svolse posteriormente.

Si è con questo semplice intento che io ho stampato quelle lettere, e non già per valermi degli scritti del conte di Cavour come di strumento di parte. Chi mi conosce, certamente non potrà supporre in me siffatto intendimento.

Ma poichè vi furono alcuni giornali, i quali credettero di poter interpretare in sinistro modo quello scritto, io dichiaro solennemente che tale non fu mia intenzione e non poteva essere, sia per la natura di essa pubblicazione, sia per la riverenza che io portava al conte di Cavour, il cui sistema politico ottenne sempre il mio suffragio in tutti gli anni nei quali sedei in quest'Assemblea.

Ed acciocchè lo scritto che io stava per pubblicare non oltrepassasse in alcun modo lo più stretta convenienza ed il più scrupoloso riserbo, credetti debito mio, prima di pubblicarlo, di darne lettura al suo fratello, il marchese Gustavo, capo dell'illustre famiglia. Il che deve naturalmente far prova del modo leale da me tenuto in una pubblicazione, la quale mirava anzi ad attutire che non a provocar passioni e ad eccitare maggiormente le parti.

Quanto si contiene nelle lettere da me pubblicate del conte di Cavour è pienamente conforme a quanto egli scriveva in tutte le lettere contemporanee ed asseriva nei dispacci ufficiali, che si conservano negli archivi del Ministero degli esteri.

Lord Clarendon, che si mostrò molto amico del conte di Cavour e dell'Italia, la cui causa venne da lui efficacemente sostenuta nel Congresso di Parigi, discorrendo nell'Assemblea dei Comuni di queste lettere, comprovò quanto in esse si diceva circa il pravo indirizzo della

TORNATA DELL'8 LUGLIO

politica del Governo di Napoli, ma stimò bene di dovere rettificare l'interpretazione che a lui parve dare ad alcune sue asserzioni il conte di Cavour, cioè che egli non aveva mai consigliato il Piemonte ad aggredire l'Austria, reputando questa intrapresa contraria ad ogni norma di prudenza. Certo che, se il Piemonte fosse stato aggredito, allora non gli sarebbero mancate le simpatie inglesi.

Io sono pienamente persuaso della verità delle parole del conte Clarendon, e credo che dalle lettere del conte di Cavour non risulti altra cosa: il conte di Cavour, da quell'uomo che era, presentandosi al Congresso di Parigi, parlava in nome del diritto della nazionalità, e non in nome del diritto positivo. Egli, che conosceva profondamente le condizioni misere dell'Italia, non iscorgeva nei mezzi diplomatici il modo di sciogliere il terribile nodo. Ogni simpatia, ogui influenza ei l'avrebbe voluta convertire in istrumento di guerra contro lo straniero. Questa guerra invocava continuamente contro tutte quelle nazioni che impedivano all'Italia di costituirsi. Sentivasi anche inclinato a cimentare solo il suo paese, ma questo sentimento non durava in grazia di quel criterio pratico di cui diede sì splendide prove. Ed infatti la guerra che egli annunciava nel 1856 non la intraprese che nel 1859, dopo aver cioè assicurato al suo paese l'aiuto di Francia. Ei diceva chiaro quanto voleva, perciò non vi fu nel Congresso di Parigi nè cospirazione, nè mistero, ma la dichiarazione chiara ed espressa di un uomo il quale diceva agli Stati amici: io rappresento qui la nazione italiana oppressa da altre nazioni; io invoco il vostro appoggio contro queste nazioni che opprimono l'Italia. Queste cose egli diceva così in pubblico, come in privato; così nelle sue lettere, come nei dispacci ufficiali. La simpatia inglese pareva a lui quasi sicurezza di aiuto nella guerra prossima che ei prenunciava. Questo è il significato che ei dava alle parole di lord Clarendon, significato che risulta dall'insieme di tutti i discorsi che pronunziò di poi nel nostro Parlamento.

Ho creduto di dover dare questi schiarimenti, perchè troppo mi dorrebbe che le lettere del conte di Cavour, le quali, secondo il mio avviso, hanno grande importanza per la storia del presente e per quella dell'avvenire, venissero, o per ispirito di parte o per altra ragione, malamente interpretate.

DI CAVOUR. Sicuramente un'assicurazione dell'onorevole Berti non ha bisogno di nessuna conferma, e tutti vi prestano piena fede. Io pertanto, non per confermare le sue parole, che non hanno bisogno di conferma, ma per ispiegare il mio concetto, ripeterò il già detto dall'onorevole Berti, cioè che egli ebbe la bontà di volere un mio parere sul punto delicato se fosse già giunto il tempo in cui, senza imprudenza, si potevano pubblicare quelle lettere le quali ora sono note a tutti.

Dopo avere ventilate le ragioni pro e contro di quella pubblicazione, amico come sono di una larga e compiuta pubblicità, e sapendo essere queste sue lettere

vere ed autentiche, ho creduto dover dare la mia piena adesione alla progettata pubblicazione.

Io divido adunque coll'onorevole Berti la responsabilità di questo operato e sarei pronto a difenderlo, ove qualche persona ne impugnasse la convenienza.

PRESIDENTE. Non avendo altro seguito l'incidente, si procede a discutere la legge che si trova all'ordine del giorno.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SULLE STRADE NAZIONALI DA COSTRUIRSI NELL'ISOLA DI SARDEGNA.

PRESIDENTE. Si riprende la discussione del disegno di legge per la costruzione di strade nazionali in Sardegna.

Eravamo giunti all'articolo 2.

VALERIO, relatore. Chiedo di parlare sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VALERIO, relatore. La Commissione si è riunita questa mattina ed ha esaminato gli emendamenti proposti. Ora, perchè l'avviso che sarà per dare la Commissione su questi emendamenti possa essere esposto utilmente, credo che sarebbe opportuno che la parola fosse accordata ai singoli autori degli emendamenti per farne lo svolgimento, e pregherei l'onorevole presidente di volerli dopo accordare facoltà di parlare per dichiarare l'opinione della Commissione in proposito.

COSTA ANTONIO. Mi oppongo alla proposta dell'onorevole relatore.

Egli è evidente che, se noi adottiamo questa proposta, ne seguirà nella mente di tutti noi una tale confusione relativamente alle linee che formano oggetto dei singoli emendamenti che non si potrà con cognizione di causa venire alla votazione. Per conseguenza propongo che nel discutere gli emendamenti si seguiti l'ordine degli alinea ai quali ciascuno di essi si riferisce.

VALERIO, relatore. Non so come l'onorevole deputato di Alghero abbia potuto interpretare in questo modo le intenzioni della Commissione. Questo è però ben certo, cioè che l'opinione mia e l'opinione della Commissione sopra questo soggetto non varia. Qui non si tratta di due o tre linee, si tratta d'un sistema. Se, trattandosi di un sistema, ci mettiamo a discutere alla spicciolata, faremo tale confusione che la Camera sarà nell'impossibilità di vedere quale via si debba tenere.

Quindi, assicurando l'onorevole deputato d'Alghero che si farà il possibile perchè si mantenga fra le varie linee la divisione che è utile mantenere, e pregando la Camera di ritenere che in questione di sistema è d'uopo considerare le cose in complesso per discendere poi nei particolari, prego la Camera di adottare l'ordine di discussione che ho avuto l'onore di proporre.

COSTA ANTONIO. Mi aspettavo la dichiarazione che per organo del suo relatore ci è fatta dalla Commissione,

la dichiarazione cioè che nessuno degli emendamenti sarà da lei accettato.

Spero che la Camera li accetterà malgrado la protesta della Commissione.

Spero che la Camera sentiti gli oratori che propugneranno i diversi emendamenti condividerà la mia opinione; ma quello che io prego la Camera di osservare si è che il sistema proposto dal relatore è contrario a tutti i precedenti parlamentari.

Fino adesso le leggi sono state discusse e votate per articoli, e gli emendamenti relativi ai singoli articoli si discussero e votarono sempre, seguendo l'ordine degli articoli, e misura che ciascuno di questi cadeva in discussione.

Sarebbe una innovazione contraria anche al regolamento se oggi noi adottassimo il sistema proposto dall'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Quanto alla votazione non ci può essere dubbio che debba seguire per divisione sopra ciascuno dei paragrafi nei quali è diviso l'articolo 2.

Il relatore deputato Valerio, senza innovare codesto sistema di votazione richiesto dallo Statuto e dal regolamento, chiedeva, per agevolare la discussione, che i vari emendamenti venissero uno ad uno svolti dai singoli proponenti, e diceva che la Commissione, dopo aver fatti tutti gli svolgimenti, avrebbe espresso alla Camera il suo intero concetto.

Mi pare quindi che l'accettare il temperamento proposto dalla Commissione non induca alcun pericolo di imperfetta discussione, e molto meno induca violazione dello Statuto e del regolamento.

Il deputato Mureddu ha proposto un emendamento all'articolo 2, cioè, egli vorrebbe che tra i paragrafi 2 e 3 di questo articolo 2, si intercesse un altro paragrafo così concepito:

Da Nuoro a Terranova per Orune, Bitti, Alà e Monti.

L'onorevole Mordini si unisce all'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Mureddu.

L'onorevole Mureddu ha la parola per svolgere la sua proposta.

MUREDDU. Io non sarei degno rappresentante di uno dei collegi dell'isola di Sardegna, se, avendo prima la parola, lasciassi di porgere i miei sentiti ringraziamenti a quei generosi oratori che ieri vollero così ben dire dell'isola mia natale.

Io mi sentirei anche disposto a porgere eguali ringraziamenti all'onorevole Valerio, relatore della Commissione, il quale, se mostrò ieri di essere alquanto sdegnato per alcune parole pronunziate in favore della Sardegna, forse il fece per avere interpretate le medesime in un senso alquanto più grave di quel che esse comportassero. Io sono persuaso che non fu veramente sdegno quello che sentì l'onorevole Valerio, perchè egli non aveva motivo di dolersi di ciò che si disse ieri intorno al mal governo della Sardegna, dappoichè egli, per quanto sappia, non fece mai parte del potere.

Egli però ben disse che il Piemonte aveva fatto il de-

bito suo, ed io non contrasto a questa sua proposizione; sono anzi il primo a dar lode a questo nobile paese che in tutte le circostanze si mostrò all'altezza della sua posizione. Ma io faccio una distinzione tra quanto si sarebbe dovuto fare, e la posizione stessa del Piemonte, il quale fu egli stesso a sua volta soggetto a cattivi Governi. Dico anch'io che il Piemonte fece quanto era in suo potere, e fu testimonio degli sforzi con cui i nobili figli di questa terra difesero più volte gli interessi della Sardegna. Si il Piemonte fece quanto si poteva, ma non perciò l'onorevole Valerio può dire che si sia fatto quanto si doveva per la Sardegna, perchè basterebbe il farvi una scorsa per conoscere come per quell'isola si sia fatto assai poco, e quanto ancora resti a fare.

Sono poi ben lieto d'aver udito ieri quella spiegazione che sola si potesse dare intorno a questo stato di cose, e di averla udita dall'onorevole Mellana, il quale ben disse che, se il Piemonte non fece quanto per la Sardegna si doveva, ciò era da attribuirsi a che trovandosi il medesimo alla testa del movimento italiano, e dovendo esercitare una salutare egemonia sulle altre provincie per conseguire lo scopo dell'indipendenza e dell'unità italiana, doveva imporre alle provincie tutti quei maggiori sacrifici che la stessa Sardegna con nobilissimo disinteresse di se era contenta di sopportare per entrare in quella via.

Detto questo, io vengo a sviluppare l'emendamento da me proposto.

All'articolo 2 del progetto ministeriale si è fatta una importantissima variazione, questa variazione consiste nell'essersi sostituito al tronco di strada che da Nuoro va diritto a Terranova per Bitti e Monti un'altra strada che partendo da Cagliari dovrebbe traversare la costa orientale dell'isola; nell'essersi cioè sostituita questa strada nuova, la quale viene a costare quattro milioni in più di quella alla quale si sostituisce, di quel tronco cioè proposto dal progetto ministeriale di cui si è detto che, partendo da Nuoro, raggiunge Terranova per Orune Bitti, Alà e Monti.

Io sono ben lieto di ciò, e porgo i miei ringraziamenti alla Commissione pel suo sentire generoso, d'aver così largheggiato colla mia isola, da non guardare alcun sacrificio per fare una strada così utile, quale è quella che traversa la costa orientale; ma io non posso capire come per un semplice motivo di economia siasi determinata troppo facilmente la Commissione a togliere quel tronco di strada che era proposto dal Ministero, cioè da Nuoro a Terranova per Monti ed Alà.

Io ritengo che il principio era identico, l'utile, la necessità di fare questa strada: quando questi due principii collimano insieme, io credo che non sia il caso di far scomparire una linea per semplice motivo d'economia, che alla fin dei conti, è un'economia poco rilevante. Io per motivi di tal natura non vedo rifiutato il nuovo tracciato sulla costa orientale che è costosissimo, ma io per ciò non lascio di appoggiare la proposta della Commissione. Io riconosco questa proposta utile, e tanto

più io l'appoggio con simpatia in quanto che sette dei miei colleghi la domandarono con memoriale apposito diretto alla Commissione, e credè che ciò basterà perchè la Camera sia persuasa dell'utilità, della necessità di questo nuovo tracciato.

Ma questa linea che io propongo e che richiamo dal progetto ministeriale ha per sè altra utilità, altre ragioni di necessità, e per farvi conoscere il territorio che da essa dovrebbe essere solcato io vorrei condurvi su quell'immenso altipiano, che io chiamerò l'altipiano di Bitti. Dal paese capoluogo di quella regione io vorrei farvi vedere quel magnifico terreno, la fertilità, l'ubertosità di quel suolo atto ad ogni genere di coltura e di produzioni, inaffiato da abbondantissime acque, ricco di immense foreste e legnami da costruzione, di innumerevoli olivastri, cui solo manca l'opera della coltura e dell'uomo per esser grandissima sorgente di ricchezze. Io vorrei farvi conoscere gl'immensi tesori che racchiude nel suo seno, le ricchissime miniere, e basterebbe di citarvi solamente quella che oggi è in coltivazione nel paese di Lula, per farvi vedere quale necessità ha quel territorio di essere aperto da una strada all'attività degl'industriali e coltivatori acciò possano utilizzarsi le sue importantissime ricchezze. Cola voi vedete sorgere i più bei stabilimenti dell'isola, e questo territorio, o signori, ha un'estensione tale che è capace di contenere un milione di abitanti; voi non trovate un'altra provincia negli Stati continentali, almeno nelle antiche provincie, che raccolga così estesi terreni, eppure, malgrado questo stato di bellezza meravigliosa che la natura le ha dato, questa regione è infelice, la sua popolazione è estremamente diradata, i paesi non sono che pochi, isolati e stremati di forze e di risorse.

È appunto per questo, o signori, che si domanda oggi questa giustissima riparazione dell'abbandono secolare in cui è stata lasciata. Considerate solo qual sia il nostro debito di provvedere a questa parte dell'isola tanto utile, e che contiene tanta parte di ricchezza e per la Sardegna e per l'Italia tutta; non saremmo egoisticamente ingiusti e sordi, se per la terza volta in cui ci si domanda e con insistenza questa strada, noi tralasciassimo di corrispondere ai desideri di questa parte orientale dell'isola che vi domanda non altro che una strada in compenso di tanti aggravi che sopporta comuni colle altre provincie più fortunate!

Io vi parlai dell'utilità, della necessità di questa strada; ma questa utilità, o signori, non sono io il primo che ve la rappresenti, questa utilità fu sempre proclamata dagli stessi isolani, da tutte le loro rappresentanze legali e dal Parlamento; nè io verrò qui a ricordarvi la grave discussione che si tenne nel 1850, all'epoca in cui fu discusso il primo progetto di stanziamento di fondi per una rete stradale in Sardegna. Le discussioni furono gravi e soprattutto sopra questo punto distintissimi oratori insistettero.

L'onorevole relatore della Commissione, quasi per dar poca importanza a questa strada, fece sentire nella

sua relazione che il relatore d'allora, l'onorevole Santa Rosa, egli solo l'aveva proposta nella sua relazione.

Ma, o signori, egli non considerò che allora molti altri oratori la sostennero, fra i quali non solo citerò Fagnani, Spano, Serpi, ma ricorderò con compiacenza il nome di un distinto patriota, grande italiano, ora da noi compianto, nome che tornò caro e nell'armata e nelle cose civili, che fu onore e splendore di questa Camera, l'onorevole Lyons.

L'onorevole Lyons, difendendo questa strada, ecco come si esprimeva:

« Importa soprattutto nell'aprire le grandi vie di comunicazione di abbreviare le distanze. Ora, volendo che questa strada da Cagliari a Terranova, giunta che sia a Nuoro, pieghi a manca verso ponente fino al ponte d'Illorai, indi pieghisi verso levante su Monti, è, a mio parere, un grave errore. (Sosteneva allora l'onorevole Lyons che doveva andare, a diritta a Terranova invece di piegare, come si fece poi, per Ozieri.) Infatti, Nuoro, Illorai, Ozieri e Monti sono i quattro vertici degli angoli d'un trapezio; e non mi pare quindi ragionevole far correre questa strada sui tre lati di questo trapezio, quando invece si dovrebbe aprirla sul quarto non solo per questo motivo, ma ancora perchè, passando per Ala, essa attraverserebbe i paesi più abbondanti in boschi, ecc. »

Vedete dunque con quale insistenza fino dal 1850 questa strada era sostenuta dai più distinti oratori e pratici consiglieri.

Quale ragione vi sarebbe di abbandonare questo territorio così vasto all'isolamento, quando esso contiene tanti valori, che è utile per la Sardegna e per lo Stato intero che siano sviluppati? Forse la ragione che esso si trovi scarso di popolazione? Ma, o signori, io non considero la sola popolazione che sta la vicino al punto dove vi sono ricchezze da sviluppare; io considero la popolazione in complesso, cioè su tutta la superficie dell'isola, e se volete la popolazione di tutto lo Stato, perchè tutti siamo interessati a poterci recar là con facile accesso, dove vi sono valori e risorse da sviluppare, terre da coltivare, là dove insomma vi sono delle ricchezze o qualche cosa che soddisfa le intrinseche esigenze del genio umano.

Io credo, o signori, che voi non permetterete questa volta che sia lasciata nell'abbandono quella parte dell'isola che prima si presenta agli Italiani che si internano nell'isola dalla parte di Terranova; non vorrete, io credo, lasciarla nella posizione di presentare ad essi nient'altro che un deserto e delle inaccessibili lande.

Ora vengo, o signori, a richiamare la vostra attenzione su di una disposizione di questa Camera, che fin dal 1860 portava interesse su questo tracciato che io vi raccomando.

Quelli che facevano parte della Camera in quell'epoca ricorderanno, come per istanza d'un egregio nostro collega, in allora l'onorevole Asproni, si fosse accettato dalla Camera un ordine del giorno, il quale raccomandava al Ministero di curare gli studi per la

formazione di un'altra linea, che passando precisamente per questi siti da me accennati, Nuoro, Orune, Bitti, Alà e Monti giungesse a Terranova.

L'onorevole relatore della Commissione fa le sue meraviglie che si sia voluto interpretare in questo senso quest'ordine del giorno, ed egli nella sua relazione *non sa comprendere come quest'ordine del giorno possa rispondere al desiderio di proporre la linea Nuoro, Orune, Bitti, Alà e Monti*. Egli crede d'interpretare l'opinione e la mente dello stesso proponente, nonchè degli altri che presero la parola in appoggio in quella circostanza.

Io son ben lieto che abbia il relatore avuto premura di far stampare nella stessa relazione il rendiconto di quella stessa tornata, perchè dietro quel rendiconto io mi meraviglio alla mia volta come l'onorevole relatore della Commissione non abbia saputo comprendere che l'idea del proponente era appunto quella di far passare la linea per Nuoro, Orune, Bitti Alà e Monti.

Per ispiegare questa mente, o signori, noi cercheremo nella proposta quali fossero i dati coi quali egli raccomandava quest'ordine del giorno alla Camera, ossia qual era la causa movente, se volete, la causa impulsiva di quest'ordine del giorno.

Il proponente così interpellava il Ministero:

« Desidero che l'onorevole ministro mi dica se con questa legge intende abbandonare l'idea dell'altra strada importantissima ed essenziale che dovrà partire da Nuoro, traversare Orune, Bitti e Alà, e far capo a Terranova. »

Così il rendiconto, e continuava:

« Se così non si facesse, la Sardegna si troverebbe per un quinto del suo territorio destituita affatto di strade, con danno inestimabile di quelle popolazioni, finora troppo dimenticate. »

L'onorevole ministro Jacini rispondeva anche in questo senso:

« Se poi l'onorevole Asproni si lamenta che quella parte dell'isola da lui accennata sia stata lasciata da parte (e quella parte si riferisce ai paesi poc'anzi citati), e se crede conveniente che anche a traverso di essa si stabilisca una strada, allora non esiterò io pure a dire riguardo a quest'altra questione, senza potere assolutamente impegnarmi, in quanto ad un tracciato da stabilirsi, che non ritratto ciò che ho detto poc'anzi nell'occasione in cui si discusse la precedente legge; cioè io riconosco che specialmente in alcune zone della parte orientale dell'isola si dovranno necessariamente costruire nuove strade. »

E il deputato Asproni replicava in questa maniera:

« Detto questo, soddisfatto che il signor ministro riconosce la necessità di fare queste strade, senza dimenticare l'altra che da Nuoro conduce per Bitti e Alà a Terranova, anzi di ampliare la dotazione secondo i nuovi bisogni e i progressi della civiltà, m'acqueto, ecc. »

Se non che l'onorevole relatore della Commissione, per ispiegare ciò che fu sua prima idea, cioè che il proponente non abbia avuto in mente di proporre questa strada di cui oggi si parla, ricorre ad un argomento sot-

tilissimo; e questo si è una spiegazione data per abbondanza dallo stesso Asproni quando appoggiava l'ordine del giorno, e la cosa così si spiega.

L'onorevole Asproni, contento o soddisfatto di quelle buone e lusinghiere parole del ministro, faceva allora due raccomandazioni in questi termini:

« A maggior lume ed efficacia della buona volontà del signor ministro, al quale rendo vivi ringraziamenti, io lo metterò in avvertenza sulla necessità di fare le seguenti osservazioni:

« 1° Di diramare una linea da Cagliari per il Sarrabus, l'Ogliastra, Orosei, percorrendo tutta la marina orientale a Terranova; la quale linea potrà essere spinta sino al Garau verso la Maddalena, e facilitare in tal modo le comunicazioni colla Corsica;

« 2° Procurare di mettere tutte le montagne che sono prive del beneficio delle strade in comunicazione con questa linea, come sarebbe Nuoro per Stali a Sini-scola. »

Quindi l'onorevole Asproni non faceva che una raccomandazione. Di più, vedendo le buone disposizioni del ministro, egli cercava di profittarne e spingerle fino all'ultimo loro compimento. L'onorevole Valerio invece crede che con tali parole avesse egli spiegato il suddetto ordine del giorno; ma vede però l'onorevole relatore che è tutt'altro il senso di quelle parole e che egli male ricorre a questa argomentazione per istabilire che l'onorevole Asproni non abbia avuto in mente di proporre questa linea che oggi io ho l'onore di patrocinare.

Se non che, o signori, quest'ordine del giorno che fu dalla Camera adottato precisamente in quest'intendimento, di far passare una linea pei campi d'Orotelli, Bitti e Monti, ha per sè non solamente questo voto della Camera, quest'ordine del giorno, che basta per noi di doverlo scrupolosamente osservare, se vogliamo essere pei primi i custodi delle nostre decisioni, se vogliamo dare onoranza a ciò che noi stessi facciamo, ma ha per sè pure il suffragio di tutte le rappresentanze comunali e provinciali dell'isola. Io potrei citarvi tutte le deliberazioni dei Consigli provinciali dell'isola, cominciando dal Consiglio divisionale di Nuoro, il quale in tutti i tempi fece voti perchè questa strada fosse compiuta. Ho qui presente una deliberazione del Consiglio divisionale di Nuoro del 1857, nella quale sono richiamate tutte le altre deliberazioni anteriori al riguardo.

Se io non avessi tema di abusare dei momenti della Camera dandone lettura, io farei conoscere come vivamente questo Consiglio divisionale di Nuoro, che era il giudice più competente a conoscere delle sue località, dei suoi bisogni, dei suoi interessi, come questo Consiglio divisionale richiedesse altamente la necessità di questa strada. Se la Camera lo permette, ne darò lettura:

« La legge 6 maggio 1850 dotava la Sardegna di una rete stradale combinata in guisa che, solcata l'isola su tutti i punti o parti principali, fossero facili le diramazioni delle vie secondarie tra provincie e comuni.

TORNATA DELL'8 LUGLIO

« Su questa rete spicca per maggiore importanza la linea centrale di Cagliari per Mandas, Campi d'Orotelli e Monti, come quella che, dividendo in lungo e per due eguali metà la Sardegna tutta, congiunge i suoi due primari porti di Cagliari e Terranova.

« L'importanza di questa strada supera quella delle altre, poichè più direttamente va a toccare gli interessi di tutto lo Stato.

« L'ampiezza e la sicurezza del porto degli Aranci dovranno fra breve attirare lo sguardo di tutti per destinarlo all'approdo fisso dei piroscafi postali fra l'isola e il continente; la sua vicinanza con Genova e la Spezia, la sua felice situazione che dà facile accesso ai bastimenti, sicurezza del suo seno, risparmio nei loro tragitti, sono condizioni che volere o non volere lo devono destinare all'arrivo periodico della corrispondenza.

« La strada per conseguenza che da questo porto parte per Cagliari deve essere quanto più si può centrale e retta, e così la volle la succitata legge 6 maggio, prescrivendo che dai Campi d'Orotelli fosse condotta a Monti, giacchè in tal modo tutte le provincie della Sardegna vi mettono capo. Eppure, se è vera la voce che corre, non così l'intendono gli ingegneri preposti agli studi di quella strada; avrebbero fissato rincararla dai Campi d'Orotelli fino al Tirso, per poi, ripiegandola lungo il corso di quel fiume, farla girare dietro la montagna del Goccano a fine di congiungerla con Ozieri. In tal modo la strada centrale della Sardegna perde il suo vero carattere di centralità; viene delusa la legge 6 maggio, si avvicina di troppo alla strada litorale da Cagliari a Porto Torres per Oristano, restando senza comunicazione tutta la parte orientale dell'isola; allunga considerevolmente con tanti circoli viziosi una via destinata ad esser breve e retta, e priva di commercio coll'estero tutta la provincia di Nuoro, la quale, non godendo alcun porto nè di prima nè di seconda categoria, va a perdere, con la deviazione della linea dai Campi d'Orotelli al Tirso, l'unico sbocco che sperava nel porto di Terranova colla strada dai Campi d'Orotelli a Buddusò, Alà e Monti.

« Per tali considerazioni, per cui e il Consiglio provinciale e il divisionale in precedenti sessioni avevano deliberato di esternare il voto tanto al Ministero che al Parlamento, onde la linea della strada centrale sia conservata, come la legge prescriveva, dai Campi d'Orotelli a Monti per Buddusò ed Alà, propone che il Consiglio provinciale rinnovi un tal voto, da trasmetterlo prontamente al Consiglio dei ministri, con preghiera di riscontro, ed al deputato della provincia per appoggiarlo, sia presso il Ministero che, ove d'uopo, presso il Parlamento.

« Ed il Consiglio all'unanimità adotta in tutte le sue parti la proposta. »

Non istancherò di più la Camera col farle conoscere le diverse deliberazioni prese antecedentemente dal Consiglio divisionale di Nuoro, o quelle ultimamente prese dal Consiglio provinciale di Sassari a cui sono oggi aggregati gli interessi della cessata divisione di Nuoro:

insisterò solamente nella necessità di aprire prontamente questa strada, e tanto più vi insisto volentieri in quantochè tale necessità fu dal Governo stesso riconosciuta. Già dissi come questa strada esistesse nel primo progetto ministeriale, ed è per di più avvalorata dall'appoggio di uomini distintissimi che furono incaricati di studiare in modo speciale la materia. Nel progetto ministeriale io leggo queste parole, dalle quali si desume come questa linea avesse per sè anche il validissimo appoggio dell'ingegnere Carbonazzi che tanti anni visse in Sardegna e vi fece studi importantissimi, persona anche superiore a tutti elogi, che molto fece per l'isola:

« Alle deliberazioni della Camera fecero eco distinti uomini pratici della Sardegna, e fra questi in ispecie il commendatore Carbonazzi, il quale, appositamente consultato dal Ministero, suggerì, qual mezzo più acconcio e più diretto a compiere le lamentate lacune della rete stradale decretata colla legge 6 maggio 1850, di aprire una strada nella direzione da Tempio al Parau, di fronte alla Maddalena e a Caprera, con una diramazione per Lungo-Sardo, e di completare la rete stradale nord-est dell'isola con una linea da Nuoro a Monti per Orune, Bitti, Ossida, Buddusò e Alà. »

Vedete dunque, o signori, che non vi è deliberazione o di uomini tecnici o di rappresentanze locali, o dello stesso Parlamento che non vi raccomandi sempre questa strada; voi avete inteso da me quale importanza essa abbia per le località ricchissime, per le condizioni atmosferiche e per la vicinanza al più gran porto della Sardegna, quello di Terranova che lo congiunge col centro dell'isola, ed io credo che voi non farete per la terza volta il danno a quell'esteso territorio ed a tutta l'isola di lasciare sepolte più oltre tante interessanti svariate ricchezze.

Io quindi confido nella generosa condiscendenza della Commissione, in quella saviezza che fece sì che stanziasse quattro milioni in più per darci una strada che fosse egualmente utile e necessaria quanto questa; io confido che non si arresterà per la differenza di due milioni, e che vorrà accettare nel suo progetto anche la strada di cui io parlo.

Io ho parlato di generosità, ma dovrei dire che è una giustizia, che è una riparazione che da lungo tempo è attesa dalla Sardegna.

Osserverò poi, se mi si affacciasse un rifiuto per ragione di economia, che l'aumento per questa nuova strada non oltrepasserebbe la somma di due milioni, e che quand'anche si stanziassero questi due milioni di più, non si aggraverebbe maggiormente il bilancio, poichè, se i calcoli presuntivi danno a supporre che questa rete stradale possa essere compiuta nel termine di dodici anni, io, o signori, mi auguro che sia compiuta tra vent'anni.

Infatti noi abbiamo un esempio della celerità con cui si eseguono in Sardegna queste reti stradali. Noi abbiamo stanziato fin dal 1850 la somma di otto milioni per compiere una rete stradale nell'isola, e, secondo i calcoli, essa doveva avere uno sviluppo di 450 chilometri.

Ebbene, o signori, ora siamo già al dodicesimo anno, e di quella rete non sono ancora compiuti che 318 chilometri. È dunque probabile che la rete stradale, di cui oggi si tratta, non sarà compiuta neppure in venti anni; e fra vent'anni, o signori, io credo che la nazione tutta, e particolarmente la Sardegna, si troveranno in condizione non solamente di poter sopperire a questi due milioni, ma di spendere assai di più, massimamente quando la Sardegna potrà sviluppare le sue risorse colla rete stradale di cui l'avrete arricchita.

Per questi motivi io spero che la Camera e la Commissione accetteranno la mia proposta.

VALERIO, relatore. L'onorevole Mureddu ha detto che io non avevo interesse in ciò che potesse riguardare l'operato del Governo subalpino, perchè io non avevo fatto parte del Governo.

Io prego l'onorevole Mureddu a voler credere che, quando io parlo qui, faccio assolutamente astrazione dai miei interessi.

L'onorevole Mureddu conchiuse la sua allocuzione rivolgendosi alla generosità della Commissione; io lo prego anche qui di notare che la Commissione potrebbe essere generosa quando si trattasse delle cose sue; ma trattandosi del denaro dello Stato, la Commissione non può interrogare la sua generosità, deve interrogare le condizioni dell'erario e i bisogni del paese.

MORDINI. La mia aggiunta essendo identica a quella proposta dall'onorevole Mureddu, per non istancare la Camera ripetendo cose state da lui egregiamente dette, io mi unisco a lui e mi limito, o signori, a raccomandare vivamente di prendere in seria considerazione le ragioni da lui svolte.

PRESIDENTE. Domando se l'emendamento Mureddu è appoggiato.

(È appoggiato.)

Il deputato Costa Antonio ha la parola per isvolgere il suo emendamento.

Egli propone al terzo capoverso dell'articolo 2 del progetto di sostituire questo nuovo paragrafo:

« Da Bosa a Lungo-Sardo per Padria, Villanova, Monteleone, Porto Conti, Sorso, Castelsardo. »

COSTA ANTONIO. Prima di prendere a svolgere i motivi del mio emendamento, io pregherei l'onorevole presidente di far rammentare alla Camera l'osservanza del regolamento e perfino dello Statuto.

Lo Statuto all'articolo 55 stabilisce che le discussioni delle due Camere si faranno articolo per articolo.

L'articolo 44 del regolamento vuole che la discussione particolare degli articoli si apra sopra ogni articolo, secondo l'ordine degli emendamenti proposti.

L'articolo 25 del regolamento poi dispone che gli emendamenti siano messi ai voti prima della votazione dell'articolo principale.

Di fronte alle citate disposizioni dello Statuto e del regolamento io trovo che sarebbe della massima sconvenienza se si sviluppassero in complesso tutti gli emendamenti invece di discuterli uno per uno e di far seguire a ciascuno degli emendamenti la relativa vota-

zione. Quindi prego l'onorevole presidente di mettere ai voti innanzitutto se la Camera intende di seguire il sistema proposto dal relatore della Commissione, oppure quello che è prescritto dallo Statuto e dal regolamento.

PRESIDENTE. Qui, come ho avvertito poc'anzi, non si tratta di porre ai voti la *proposizione principale* che consiste nell'articolo 2. Qui si tratta di sentire i vari emendamenti che al detto articolo sono proposti e lo svolgimento loro, perchè la Commissione possa intorno ad essi tutti esprimere il suo pensiero.

Ciò è consentaneo all'idea della discussione generale sul sistema dell'articolo 2. Se tutti gli emendamenti proposti all'articolo 2 non venissero svolti prima di venire alla votazione sopra ciascuno dei medesimi, sarebbe tolta di mezzo la discussione generale, perocchè il regolamento vuole che nella discussione generale della proposta principale si conceda la parola a chi vuol parlare *pro, contro e sopra*; e lo stesso regolamento dice nel suo articolo 19 che la parola *sopra* è esclusivamente riservata a coloro che propongono emendamenti.

Invito pertanto l'onorevole Costa a svolgere il suo emendamento.

SALARIS. Ho chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Sull'ordine della discussione?

SALARIS. Sull'ordine della discussione.

Sorgo per propugnare la proposta dell'onorevole mio amico Costa, in quanto che qui non si tratta di emendamenti, ma di alcune aggiunte ai diversi articoli di questa legge. Credo che l'onorevole Costa non abbia inteso emendare alcuna proposta della Commissione, ma piuttosto abbia voluto aggiungere un'altra linea, che dalla Commissione venne omissa.

La mozione d'ordine messa innanzi dall'onorevole Costa, credo sia fondata sul regolamento della Camera, ma sopra tutto ha fondamento nell'ordine naturale delle cose.

Convorrà dunque procedere alla discussione dell'articolo 2, e allorchando si verrà al numero in cui l'onorevole Costa vorrà sia collocata l'aggiunta da lui fatta, dovrà essa discutersi.

Mi pare debba essere questo l'ordine naturale e logico della discussione e quindi prego la Camera di accogliere la proposta dell'onorevole Costa.

SUSANI. Chiedo di parlare.

Io voglio puramente opporre alle ragioni dette dagli onorevoli preopinanti, la necessità in cui siamo, secondo l'avviso della Commissione, di deliberare sopra un sistema, sopra un principio l'applicazione del quale deve essere sviluppata nell'adottare o nel respingere gli emendamenti proposti.

Gli onorevoli preopinanti sostengono di voler procedere ora come si procede quando si tratta di proporre un emendamento ad un determinato articolo. Io li prego nell'interesse dei loro emendamenti di non adottare questo sistema, imperocchè la Commissione, se gli emendamenti si producono isolatamente, sarebbe nella necessità di combatterli, e se vi resta qualche speranza alla Commissione di poter coscienziosamente

appoggiare questi emendamenti, sarà quando vedrà la Camera proclamare un principio, che essa non può proclamare senza aver prima inteso le ragioni che i proponenti gli emendamenti hanno a far valore.

Resta sempre intatto nei proponenti gli emendamenti il diritto di proporli all'alinea o dove credono, durante la discussione dell'articolo. Qui siamo, come il relatore della Commissione ha fatto avvertire, in una discussione generale sopra l'articolo 2.

La discussione generale, lo ha detto il presidente, è ragionevole perchè c'è una serie di emendamenti. La Commissione domanda che la Camera senta le ragioni di coloro che proposero gli emendamenti onde poter poi sottoporre al giudizio della Camera una determinazione la quale li abbracci tutti; si tratta di una proposizione più lata, se vogliono che ce lo dica, la quale sarà certamente più gradita in un senso agli onorevoli rappresentanti dell'isola di Sardegna. Io quindi nell'interesse proprio di quell'isola li prego di accettare la proposizione che era stata fatta e che mi pareva adottata implicitamente dalla Camera.

COSTA ANTONIO. Io non posso menar buona la ragione addotta dall'onorevole Susani. Questa legge, signori, è una legge *sui generis*.

L'articolo 2 non è d'indole tale da ammettere una discussione generale sul suo merito. L'articolo 2 non è che una applicazione delle strade che vi sono descritte ad una delle due categorie dell'articolo 1 della legge, unico articolo che avrebbe potuto portare una discussione generale.

Io vi domando, o signori, è o non è che ogni emendamento include una nuova linea di strada da aggiungersi alle strade enumerate nell'articolo 2?

Dunque perchè volete prima confonderli tutti, farli tutti passare sotto la trafila di discussione generale complessa, mentre ogni emendamento ha un concetto suo particolare?

Io non vedo in tutta la legge altro concetto generale che nell'articolo 1, il quale stabilisce che le strade nazionali dell'isola di Sardegna saranno per ragione della ampiezza loro distinte in due categorie.

Quelle di prima categoria avranno una larghezza normale da ciglio a ciglio di metri sette.

Quelle di seconda una larghezza normale di metri sei. L'articolo 2 non è che una disposizione accessoria dell'articolo 1. L'articolo 2 descrive quali sono le strade di prima categoria.

Come potrete voi giudicare del merito speciale di ogni linea racchiusa in ciascun emendamento sottoponendoli tutti in massa ad una discussione generale?

Io quindi insisto perchè il signor presidente, ove la Commissione non voglia acquietarsi alla mia proposta, consulti la Camera, se sia da procedersi nella discussione sottoponendo prima gli emendamenti tutti ad una discussione generale, o se invece non si debbano discutere uno per uno.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io credo convenga seguitare il sistema proposto dalla Commis-

sione. Questo sistema non trova ostacolo nei precedenti della Camera, anzi esso trova in quelli una conferma. Non è molto che in una discussione che ebbe luogo in questo recinto noi abbiamo visto farsi la discussione di diverse proposte l'una dopo l'altra, rimandando la votazione dopo che la discussione si fosse esaurita. Nel caso attuale poi c'è qualche cosa di più. Ora si domanda che siano esposte e sviluppate le varie proposte presentate, poi si aprirà la discussione sul merito dell'articolo 2. Ma i proponenti, a meno che vogliano rinunziare allo sviluppo delle loro proposte, bisogna che si adattino a questo sistema, per sapere se ciascheduno di questi emendamenti sarà preso in considerazione dalla Camera, senza di che non può nemmeno aprirsi la discussione sopra di essi.

COSTA A. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Questo in ordine al regolamento. Ma poi c'è un'altra ragione. Devesi notare che nell'articolo 2 si propone, quantunque divisa in diversi tronchi, una rete stradale per l'isola. Ora egli è necessario che ci sia una discussione complessa di questa proposta. Se voi introducete delle variazioni parziali, viene con ciò ad essere variato anche il sistema. Per esempio, nel caso della linea proposta dall'onorevole Mureddu, io non so se una volta che fosse adottato il suo emendamento, si potrebbero ancora conservare tutte le proposte fatte dalla Commissione nell'interesse stesso dell'isola.

Io prego adunque gli onorevoli proponenti di sviluppare i loro emendamenti. La Commissione poi dirà il suo parere. In seguito, se sarà il caso, si chiuderà la discussione, e si verrà ai voti sulle singole proposte, poichè la divisione in quanto alla votazione è di diritto.

PRESIDENTE. Insiste nella sua proposta?

COSTA A. Sì, insisto.

PRESIDENTE. Prego quindi la Camera di prestare attenzione a quest'ordine di discussione.

L'onorevole Costa propone che sin d'ora si debba discutere e votare ogni singolo paragrafo dell'articolo 2 ed ogni singolo emendamento che viene ai vari paragrafi intromesso od intercalato.

La Commissione invece sostiene che deve aver luogo la discussione generale dell'articolo 2, e che in questa discussione generale debbono essere svolti tutti gli emendamenti che all'articolo e ai suoi paragrafi si riferiscono; e soggiunge che senza questa discussione generale e senza questo svolgimento di tutti e ciascuno gli emendamenti, ella non potrebbe essere in grado di dare la sua opinione sul sistema dello stesso articolo 2 e degli emendamenti.

Interrogo quindi la Camera se intenda di seguire l'ordine di discussione proposto dalla Commissione o quello del deputato Costa.

Chi intende d'approvare il metodo proposto dalla Commissione, favorisca di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, la Camera ammette il metodo della Commissione.)

L'onorevole Costa Antonio ha facoltà di parlare per isvolgere il suo emendamento.

COSTA A. Delle strade di Sardegna molto si parla da gran tempo: è questo un argomento tante volte discusso in seno e fuori del Parlamento; ma quando si venne ai provvedimenti per la costruzione di qualche strada, le condizioni sue più essenziali, sarà caso o sventura, sono finora dimenticate.

Queste condizioni sono due; la prima, che la Sardegna è un'isola; la seconda, che la terra a cui trovasi più vicina è la Corsica.

Come provvede il progetto di legge che ci sta dinanzi a queste due essenziali condizioni?

Signori, il progetto di legge vi provvede in modo parziale, in quella vece che o dovrebbe provvedervi in modo completo, oppure quando fosse giusto o ragionevole usare delle parzialità che non ammetto, queste avrebbero dovuto rivolgersi alle parti appunto della Sardegna che il progetto di legge ha trascurate.

Allorchè si deve deliberare una strada in un'isola sono due i fini che, a mio avviso, deve proporsi il Governo: le comunicazioni le più utili nell'interno dell'isola e le comunicazioni del pari più utili tra la stessa isola e le terre a lei più vicine; ma, per ottenere con efficacia questi due fini, havvi bisogno indeclinabile di un altro mezzo di comunicazione, che non è più quello delle strade, havvi bisogno cioè di una marina, la quale faciliti ed assicuri lo sfogo dei prodotti dell'isola.

Ora la Sardegna non ha una marina, ed è uno strano fenomeno che un'isola posta nel centro del Mediterraneo con un suolo fertilissimo, non abbia una marina, mentre tante altre isole che sono in condizioni peggiori della Sardegna hanno il bene di possedere una marina loro propria.

Se voi vi farete a considerare la cagione di questo fenomeno, voi facilmente la troverete, o signori; in ciò che la Sardegna fu adesso non è percorsa nelle sue coste da strade littorali. Non è già che io voglia dire con ciò che le strade littorali siano unica e sola cagione della formazione della marina; no, signori; questo io voglio dire e sostengo, che in tutte le coste, anche coi migliori elementi per la formazione di una marina, è impossibile che questa vi prenda un notevole e soddisfacente sviluppo, se i punti abitati del lido od i punti abitati a poca distanza dalle coste non sono posti in comunicazione coi porti marittimi per mezzo di strade più o meno littorali.

Infatti, o signori, se voi vi farete a considerare le condizioni dei popoli marittimi, troverete che le popolazioni, le quali abitano dei punti di costa che si prestano poco all'ancoraggio, mal si avventurano sul mare se per mezzo di comunicazioni rotabili non vanno facilmente e comodamente ai porti vicini, dove possano fare stanziare, sicure da ogni pericolo, le loro navi; nè i popoli che sono a poca distanza dal lido, ancorchè senza strade che comunichino già coi porti marittimi, si lasciano indurre a stabilirvisi od a spargersi sulle vicine rive e popolarle, se non vi sono attratti più fre-

quentemente da comunicazioni rotabili, per le quali ottengano una maggiore facilità ed un maggior vantaggio nella vendita dei loro prodotti.

Se le strade littorali dunque sono fattori potentissimi di marineria, ben a ragione si dice dunque che non si è provveduto finora ad una delle più essenziali condizioni della Sardegna, quando finora noi non vediamo le coste della Sardegna percorse da strade littorali.

La Corsica, signori, ha una florida ed intrepida marina. I battelli della compagnia Valéry, compagnia corsa, sono equipaggiati interamente e comandati da marinai corsi, la cui bravura potrà essere da altri equiparata, superata non mai. Ma la Corsica da molto tempo ha le sue coste dotate di strade littorali.

Enrico VIII potè dare alla marina inglese quell'impulso che più tardi, sotto Elisabetta, valse all'Inghilterra la gloria della distruzione dell'armata navale di Filippo II, detta la *formidabile*. Ma fino dai tempi di Enrico VIII le comunicazioni littorali nell'Inghilterra erano al punto, che Londra in quattro giorni poteva corrispondere con Edimburgo, vale a dire, allo stato imperfetto dei veicoli d'allora, si potevano percorrere in quattro giorni 480 miglia inglesi.

Questi riflessiolgevano nella mente dei deputati della Sardegna, quando il precedente Gabinetto presentò al Parlamento il progetto di legge che oggi discutiamo. Se non che l'onorevole Peruzzi; ministro allora dei lavori pubblici, mentre dichiarava di voler rendere omaggio ad un ordine del giorno votato dalla Camera in seduta del 6 ottobre 1860, col quale ordine del giorno la Camera stabiliva che si studiasse in Sardegna una linea litorale orientale, nel corpo della legge poi questa strada non comprendeva, ma invece un'altra ne proponeva nei tronchi che ancora rimanevano a completarla, la quale strada, se può dirsi per la Sardegna strada orientale e se fino ad un certo punto soddisfa anche ai bisogni d'una strada littorale, tuttavia nel vero senso della parola littorale non può dirsi, ed in ogni caso non è la linea a cui si riferiva l'ordine del giorno della Camera del 6 ottobre 1860.

Si fu allora che i deputati della Sardegna presentarono alla vostra Commissione quel Memoriale che essa stampò unito alla sua relazione, ed in quel Memoriale « rilevando l'errore in cui era caduto il ministro Peruzzi, prendevano l'occasione per raccomandare alla Commissione anche la linea littorale *occidentale*. » La Commissione riparò l'errore dell'onorevole Peruzzi, estese la sua compiacenza a dotare la costa occidentale della Sardegna di linea littorale sino a Bosa, ma per ciò che rimane della costa da Bosa a Lungo-Sardo, la costa cioè nord-ovest, non ebbe la fortuna di entrare nelle grazie della Commissione. Questo trattamento verso la costa nord-ovest è egli giustificabile?

Già vi dissi fin dall'esordire del mio discorso che quanto alle strade littorali, se vi fosse ad usare parzialità, il che io rigetto, la parzialità dovrebbe rivolgersi alla parte appunto della Sardegna negletta dalla Commissione, e ve lo provo.

TORNATA DELL'8 LUGLIO

Ma prima di provarvelo bisogna che io combatta gli argomenti addotti in contrario dall'onorevole relatore della Commissione. Gli argomenti addotti dall'onorevole relatore altri sono scritti e stampati nella sua relazione, altri li espose a voce nella seduta di ieri.

Prestarono motivo agli argomenti orali in contrario del relatore i discorsi degli onorevoli Mordini e Toscanelli, i quali, mentre in tesi generale propugnavano la necessità di strade in Sardegna, si pronunziarono anche in favore della linea da me proposta, che videro rigettata nella relazione della Commissione.

Io mi asterrò dall'entrare negli argomenti delicati che ieri l'onorevole relatore stimò conveniente di toccare. Nel campo della politica non voglio entrarvi, perchè non credo sia degno di noi l'andare di quando in quando a scuotere le ceneri degli avi nostri per rimproverarli delle loro colpe, mentre ci guardiamo bene dal ripudiare l'eredità delle loro nobili gesta e delle loro glorie. La storia è una continua vicenda di onori e di aberrazioni, e non havvi generazione che, vantando atti gloriosi, possa dire di andar scevra da ogni peccato. Dirò piuttosto con compiacenza, che quando l'onorevole relatore rivendicò ieri al Piemonte l'onore di aver fatto il suo dovere nel 1850 provvedendo a varie strade nell'isola di Sardegna, l'onorevole relatore era nel vero. Se non che, per quanto il relatore abbia detto il vero, tuttavia egli non disse tutto. Intero il vero lo dirò io.

Sì, o signori, il piccolo Piemonte ebbe il coraggio di far studiare e di non ripudiare un progetto di rete stradale nell'isola di Sardegna, il quale numerava nel suo complesso 2136 chilometri. Il regno d'Italia, il primo Parlamento italiano, votando la prima legge che provvede a strade in quell'isola tal quale vi è proposta dalla Commissione, sapete quanti chilometri ne sanziona? Ne sanziona solo 1693, e quindi 443 chilometri in meno di quelli che proponeva il piccolo Piemonte.

Non mi si venga a dire che uno spirito di economia motivato dai timori che ispirano le nostre finanze trattenga la Commissione in limiti più ristretti di quelli che erano stati segnati dal piccolo Piemonte. Signori, sono queste giustificazioni che si possano prendere sul serio, quando voi siete disposti a spendere 18 milioni per strade in Sardegna, e disponete spenderli entro dodici anni? Ma credete voi che le finanze del regno d'Italia si scomporranno per votare tre, quattro, cinque milioni di più, o dividendo questi milioni di più nei dodici anni proposti dalla Commissione, o rimandandone la spesa dopo quel tempo? E via, diciamo le cose come sono: il regno d'Italia, il Parlamento italiano, dimostrandosi verso la Sardegna in questa circostanza da meno che il piccolo Piemonte, non ne avranno certo dalla storia vanto di economia. L'uno e l'altro, lasciatemelo dire, si distingueranno in faccia alla storia per un'insigne spilorceria.

Ora vengo agli argomenti dell'onorevole relatore, stampati nel suo rapporto contro la strada da me proposta.

Il primo argomento del relatore è l'importanza rela-

tiva della linea da Bosa a Lungo-Sardo. Egli dice a pagina 7:

« È però ben certo, ed in ciò apertamente conven-
gono gli onorevoli firmatari del Memoriale, che la sua
importanza è di gran lunga inferiore a quella della lit-
toranea orientale. »

Signori, io m'immagino che la certezza di cui fa cenno l'onorevole relatore sia una certezza tutta sua personale, e così essendo, io non gliela disturberò; ognuno è padrone di pensare come vuole, ma io non posso ammettere che questa certezza dell'onorevole relatore sia compartecipata dai rappresentanti della Sardegna che firmarono il Memoriale presentato alla Commissione. Io credo a loro onore che eglino non sieno della opinione che loro attribuisce l'onorevole relatore.

I deputati della Sardegna sanno infatti che la statistica segna, per la costa orientale dell'isola, un'esportazione di 11,395 tonnellate di merci, mentre per la costa occidentale segna una esportazione di 11,753 tonnellate.

I deputati della Sardegna sanno che la statistica per la costa orientale segna un'esportazione in bestiame grosso di 1372 capi, ed in bestiame minuto di 886 capi, mentre per la costa occidentale segna 4697 capi di bestiame grosso e 2384 capi di bestiame minuto. Differenza a favore della costa occidentale dell'isola di tonnellate di merci 357, 3325 capi di bestiame grosso e 1498 capi di bestiame minuto.

Io non farò commenti a queste cifre, dinanzi ad esse giudichi la Camera del valore del primo argomento in contrario del relatore della Commissione.

Il secondo argomento dell'onorevole relatore è l'importanza assoluta dei tronchi nei quali si dividerebbe la linea da Bosa a Lungo-Sardo. Da Alghero a Castelsardo, l'onorevole relatore vi dice: la linea ha poca o niuna importanza, ne avrebbe veramente alquanta da Alghero a Bosa; ma soggiunge: in questo tronco la strada, *per la natura dei luoghi, non si può condurre sulla costiera dirupata, contro la quale infuriano i venti di ponente, bisognerebbe internarla per Padria, Villanova, ecc.*; tutto al più si potrebbe questo tronco classificare fra le strade consortili.

Quanto al tronco da Alghero a Lungo-Sardo rispose già la statistica, risponderanno inoltre due fatti: il primo è che questo tronco, percorrendo 85 chilometri, mette in comunicazione quattro porti, uno dei quali magnifico, il più bello della Sardegna, Porto Conti. Questi porti erano sotto i Romani messi in comunicazione da una strada della quale oggi cerchereste invano la traccia.

Il secondo fatto è che a circa sedici chilometri dalla costa, che sarebbe percorsa da questo tronco, sorge Sassari, centro di vita produttiva con 25,000 abitanti, circondata da molti cospicui villaggi aventi una popolazione presso a poco eguale a quella di Sassari.

Quando io vedo fra le strade decretate delle linee che per mettere in comunicazione due villaggi popolati fra ambidue da 7000 abitanti, percorrono 45 chilometri;

quando vedò l'onorevole relatore classificare questa linea fra le strade nazionali di prima categoria, e poi lo sento a dire che non ha nessuna o poca importanza il tronco da Alghero a Lungo-Sardo, io sono costretto a domandargli: ma qual è dunque fra tutte le strade della Sardegna quella che abbia importanza?

Quanto al tronco da Alghero a Bosa non è esatto quello che dice l'onorevole relatore, che cioè, perchè la costiera è dirupata, non è possibile l'esecuzione della strada sul lido. Io gli posso mostrare che si sono eseguite delle strade su coste molto più dirupate di questa. Non so che cosa ci abbia a fare il forte vento di questa che domina nella costa tra Bosa ed Alghero, per trarne argomento che una strada non possa percorrere quella costa.

Nella riviera ligure di ponente conosco dei tronchi di strada dove il vento è cagione di fenomeni molto incomodi di cui non si è mai veduto esempio nella costa da Alghero a Bosa, e siffatti fenomeni non impediscono nella riviera occidentale di Genova la costruzione della strada, siffatti fenomeni non impediscono che la strada occidentale della riviera di Genova renda tutto il servizio per il quale fu costrutta.

L'onorevole relatore ha detto il vero quando ha osservato che questo tronco, che sarebbe di circa 50 chilometri, converrebbe internarlo e farlo passare per Padria, Villanova, ecc. Ciò però, lungi dal scemarne l'importanza, gliel'aumenta, in quanto che internandolo, la strada provvederebbe ai bisogni littorali tra Bosa ed Alghero, e porrebbe in comunicazione con questi due porti cinque ragguardevoli villaggi, ai quali è interdetto ogni progresso, perchè privi di comunicazione, ai quali è inflitta la condanna di nuotare nell'abbondanza dei loro prodotti e di vedere ogni anno marcire sotto i loro occhi ciò che sopravanza dal loro consumo, per mancanza di sfogo.

Quello adunque che sarebbe per l'onorevole relatore un argomento contrario alla costruzione di questa strada è per me, e dovrebbe essere per tutti, argomento favorevole a doverla decretare.

L'onorevole relatore crede che questa strada si debba classificare fra le consortili. Egli mi permetterà di contrapporre alla sua opinione quella di un personaggio, la cui opinione sulle strade in Sardegna è sempre una autorità, l'opinione dell'onorevole Carbonazzi, ispettore del genio civile.

Il signor ministro pare che mi contraddica. Io gli mostrerò la relazione dell'onorevole Carbonazzi colla strada di cui parlo, tracciata sulla sua carta...

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Mi perdoni, non contraddico; ho anch'io qui la relazione del Carbonazzi.

COSTA A. L'onorevole Carbonazzi sino dal 1821, quando quel distinto patriota non si sognava che oggi la Sardegna sarebbe stata parte del gran regno italiano, fin d'allora qualificava questo tronco come strada divisionale. La Camera sa che per la legge del 1859 le strade divisionali divennero nazionali.

Nè ciò è tutto; lo stesso prefetto di Sassari, il rappresentante del potere esecutivo in quella provincia, l'onorevole Daziani, dichiarandosi caldo propugnatore del tronco di strada tra Alghero e Bosa nei due discorsi da lui proferiti all'apertura dei Consigli provinciali del 1860 e del 1861, qualificava questo tronco nazionale, una delle strade più necessarie, la raccomandava al Governo del Re.

L'ultimo argomento in contrario della Commissione è la spesa. L'onorevole relatore, attribuendo alla strada da me proposta il costo di lire 21 al metro, costo che egli le attribuisce quale strada nazionale di seconda categoria e che egli desume dal costo medio delle strade già eseguite in virtù della legge del 1850, crede poterne concludere che la sua spesa debbe salire almeno a lire 2,750,000.

L'onorevole relatore mi permetterà che io rivendichi alla mia strada l'onore della prima categoria. Mi permetterà inoltre che io non la limiti a Castelsardo, come egli scriveva nel suo rapporto, e la prolunghi invece fino a Lungo-Sardo, portandone quindi la lunghezza a 150 chilometri, e non più a 130, e malgrado ciò mi permetterà infine che tutta la spesa della strada non ecceda la somma di lire 2,370,000.

Ma per rivendicare alla strada da me proposta l'onore della prima categoria fra le strade nazionali, mi giova provarvi, come già vi dissi, che, se dotando la Sardegna di strade littorali vi fosse da usare qualche parzialità, la parzialità dovrebbe cadere sulla sua costa nord-ovest.

Signori, la maggiore o minore utilità d'una strada si determina dalla densità della popolazione che attraversa ed unisce, dalla fertilità del suolo che percorre, dall'importanza dei prodotti di questo suolo e dei traffichi allo stato di privazione di strade, dall'importanza maggiore che la produzione ed i traffichi assumono per effetto della costruzione della strada.

Ma quando la strada di cui si parla è una strada littorale, la maggiore o minore utilità della medesima si desume più particolarmente dall'influenza che essa può recare nello sviluppo della marina, dai servizi che essa può rendere alla marina, sia nello stadio della sua formazione, sia nello stadio della sua maturità. Sotto quest'aspetto una strada littorale potrebbe essere dispensata dal raccomandarsi per la sua utilità, essa potrebbe nelle nostre condizioni politiche essere voluta dalla necessità. La strada da me proposta nel tronco da Porto Conti a Lungo-Sardo è della lunghezza di 85 chilometri, e mette in comunicazione 12,000 abitanti. Nel tronco da Porto Conti a Bosa è della lunghezza di 64 chilometri, e mette in comunicazione 25,000 abitanti.

Così con una lunghezza di 150 chilometri attraversa ed unisce una popolazione di 37,000 abitanti, notando che non metto in questo computo gli abitanti di Sassari e quelli dei villaggi che Sassari circondano; il numero di 37,000 abitanti sono soltanto quelli che abitano i punti della strada materialmente traversati. Se alla somma dei chilometri a cui ascendono tutte le strade

costrutte o proposte nella presente legge voi attribuite lo stesso numero di popolazione che troverebbesi posta in comunicazione per la strada da me proposta, voi ed io avremmo la consolazione di vedere la popolazione della Sardegna non più ristretta a 574,000 abitanti, come essa è, ma accresciuta sino a 627,000 abitanti già posti in comunicazione dalle strade costrutte o proposte dalla Commissione nella legge, oltre i 37,000 abitanti che sarebbero posti in comunicazione dalla strada da me proposta, oltre tutti gli altri villaggi e borgate, i quali per non poter aspirare che a strade consortili o comunali chi sa per quanto tempo saranno ancora condannate a rimanere senza strade.

Il suolo che percorre questa strada non la cede in fertilità a nessun altro suolo della Sardegna. Pianeggiante da Lungo-Sardo ad Alghero, attraversa tra Porto Conti, Porto Torres ed Alghero una pianura perfetta di oltre 40,000 ettari, che si presta ad ogni coltura, non escluso il cotone, che tanto sollecita le cure del Ministero d'agricoltura e commercio.

Dopo la pianura dei due Campidani, questa è certo, se non la seconda, una delle più ragguardevoli pianure che vanti la Sardegna.

Di quanti svariati prodotti ha la Sardegna non havvene alcuno di cui la costa nord-ovest e sue adiacenze non apportino nella massa largo tributo. Ma la costa nord-ovest e sue adiacenze hanno in tutta la Sardegna il privilegio di un'esportazione in olio di olivo di lire 2,500,000, di un'esportazione in bestiame grosso di numero 3325 capi e di numero 1498 capi di bestiame minuto.

E questa esportazione, signori, si fa allo stato attuale di privazione delle strade, affrontandosi dai produttori di bestiame mille disagi per condurlo dall'agro algherese, dalle montagne di Tempio e di Villanova a Porto Torres, ed imbarcandoli per Aiaccio, pagando il nolo di lire 20 al capo pel bestiame grosso e di lire 10 al capo pel bestiame minuto.

Fate che la strada da me proposta esista, e allora, cessati i disagi dei produttori, il bestiame s'imbarcherà non più a Porto Torres, pagando 20 e 10 lire per ogni capo, ma a Lungo-Sardo col risparmio di quasi la totalità del nolo attuale, e così con un risparmio annuo per i produttori di oltre 80,000 lire all'anno.

Quando voi avrete accresciuto di una somma così egregia il prezzo della vendita del bestiame, considerate quale incremento sarà per prendere questo ricco e facile prodotto in Sardegna!

L'onorevole relatore della Commissione notava ieri, e bene notava, come uno dei migliori modi colonizzare la Sardegna sia quello che potesse per avventura effettuarsi cogli stessi indigeni. In tutta la Sardegna che mi sappia, sonvi tre nascenti colonie; una è composta tutta di pastori indigeni, la Nurra, le altre due agricole, miste di operai indigeni ed italiani del continente, la Crucca e Minutadas.

Ebbene la strada che io vi propongo attraversa, nel tronco da Porto Conti e Lungo-Sardo le due prime co-

lonie, la Nurra e La Crucca, tocca la terra, Minutadas, nel tronco da Alghero a Bosa.

Per una strana combinazione, mentre la Sardegna difetta di braccia, a certe epoche dell'anno, vi sono dei Sardi che emigrano e vanno in Africa in cerca di lavoro. Questi sono i Carlofortini, abilissimi lavoratori. Se esistesse la strada litorale nord-ovest, questi lavoratori non andrebbero in Africa in cerca di lavoro, ma per Portoscuso e per Iglesias andrebbero sulle montagne di Minerva o di Tempio nelle campagne di Alghero e di Sassari, dove oggidì gli operai continentali impiegansi a centinaia. Insomma da qualunque lato voi prendiate a riguardare questa strada, voi dovrete riconoscerla utile allo stato attuale della produzione e dei traffichi delle località che percorrerebbe utilissima per l'incremento che da essa la produzione ed il commercio ne riceverebbero.

Vediamo ora come essa si presenti sotto l'aspetto particolare di strada litorale.

Colla legge 20 settembre 1857 si stabilì la circoscrizione territoriale marittima dell'isola di Sardegna e si fissarono due sedi consolari, una a Cagliari, l'altra ad Alghero. Venne il decreto 5 luglio 1860, il quale provvide alla circoscrizione marittima di tutto lo Stato; le sedi di capi circondari marittimi vennero conservate in Cagliari ed in Alghero.

Dappoichè venne ordinato per legge che Alghero e Cagliari fossero i soli capi circondari marittimi, ciò vi prova che Alghero, dopo Cagliari, è la città marittima in Sardegna più ragguardevole. Ebbene Alghero non avrebbe, senza la strada da me proposta, un metro di strada litorale, per mezzo della quale possa comunicare con 400 miglia di costa che da lei dipendono. È peregrino in verità il modo con cui noi pensiamo a sviluppare la nostra marina; ci lambicchiamo il cervello in istudi, in Commissioni, in viaggi, che ci costano parecchie decine di mila lire, per scuoprire il come ottenere lo sviluppo di cui abbiamo bisogno, e poi i mezzi i più semplici, i più naturali che si presentano da loro medesimi perfino alla mente dei più ignoranti, li trascuriamo, ci rifiutiamo a porli in esecuzione, spaventati dalla spesa di due milioni ripartibili in dodici anni.

Poco fa vi parlai di un privilegio della costa del nord-ovest e delle sue adiacenze nella produzione della Sardegna; vi parlerò adesso di un altro privilegio tutto proprio della costa nord-ovest e che in tutto il Mediterraneo non le contende che in minima parte l'Africa, voglio dire della pesca dei coralli.

Nella primavera d'ogni anno duecento e più barche sogliono abbandonare il nostro lido continentale tirreno tra i due punti estremi del golfo di Rapallo e la Torre del Greco. Dove va questa flotta di piccoli legni, ciascuno dei quali racchiude in sè tanti affetti, tante speranze?

Questa flotta va ad Alghero, vi depone le provvisioni di vettovaglie ed attrezzi necessari ad esercitare la pesca del corallo per circa sei mesi, e poi prende subito il largo precisamente in vista della costa tra Bosa e

Lungo-Sardo; questa flotta, manovrata da circa 2000 robusti marinai, strappa ogni anno al fondo del mare un valore di oltre tre milioni di lire; è un bel vanto per quei bravi marinai, la maggior parte dei quali sono napoletani, accrescere ogni anno la ricchezza nazionale di sì egregia somma.

Ma, o signori, questo vanto loro costa molto caro; il Mediterraneo, tra la costa della Sardegna e la costa della Spagna, anche nella buona stagione va soggetto a terribili uragani; quelle povere barche sono allora costrette a prendere terra, nè, il più delle volte, possono prenderla dove vorrebbero.

Secondo i paraggi in cui si trovano, secondo le direzioni verso cui i venti ed i flutti le sospingono, malconcie, sdruscite esse si sparpagliano alcune a Bosa, altre, la maggior parte, a Porto Conti; il rimanente nei veri seni della costa da Porto Conti a Lungo-Sardo.

Se la strada litorale nord-ovest esistesse, le coralline potrebbero subito riparare le loro avarie, ritirando da Alghero i materiali e gli attrezzi necessari, e rimettersi in mare alla loro pesca appena il tempo si è abbonaciato. La strada non esiste, ed esse devono soffrire il dolore di non poter occupare i primi giorni del buon tempo nel loro utile mestiere, ma di doverli impiegare nel recarsi in Alghero, onde rimediare ai loro guasti. La strada non esiste, e sono frequenti i casi nei quali i corallieri, mal soffrendo l'ozio dei seni di rifugio, si cimentano in mare per guadagnare il porto di Alghero, e sopraffatti in cammino dall'ira del mare, miseramente periscono.

Se voi terrete per buoni gli ammaestramenti del relatore della Commissione, la strada non esisterà, e voi getterete fra quelle popolazioni, così bene dedite per natura al difficile mestiere di marinaio, lo sconforto ed il disinganno. Invece di incoraggiarle, invece di scemare loro i pericoli di naufragio, direte ad essi con fatti eloquentissimi che assai più della loro vita vi preme la spesa di una strada, assai più della loro vita vi preme la miserabile somma di 2,400,000 lire.

Nessuno io credo vorrà contestarmi che solo allorché l'Italia sarà divenuta potenza marittima di primo ordine potrà occupare di fatto nel consesso europeo quel nobile posto che la sua storia, la sua configurazione, la sua posizione geografica le assegnava.

Niuno del pari, io spero, vorrà mettere in dubbio che mai l'Italia diverrà potenza marittima di primo ordine se non isviluppa, se non si affretta a sviluppare nel massimo grado gli elementi tutti di ricchezza e di difesa, di cui la Provvidenza fu prodiga verso la Sardegna.

Già vi dimostrarai, o signori, quanta parte debba avere la strada da me proposta nell'incremento della ricchezza nazionale; mi sarà facile dimostrarvi che senza questa strada in un conflitto europeo non è possibile all'Italia una difesa marittima.

Gettate lo sguardo sulla carta del Mediterraneo, come vi diceva l'onorevole Bixio in una delle passate tornate, la Sardegna vi si appaleserà come un prezioso baluardo

di naturale difesa tra il lido continentale tirreno da una parte e lo stretto di Gibilterra e Tolone dall'altra.

Sono questi i due unici punti dai quali in certe eventualità l'Italia possa temere un'aggressione navale, imperocchè, quanto all'Austria, non è nel Mediterraneo propriamente detto che dovremo contenerla e combatterla, ma nell'Adriatico, facendo capo ad Ancona. Ma nel caso di siffatta aggressione non basta avere la fortuna di possedere un baluardo di naturale difesa, bisogna anche avvisare a tutti gli altri mezzi di difesa che siano in rapporto coi potenti mezzi di offesa di cui disporrebbero le potenze a noi rivali; bisogna anche non perdere tempo nel preparare codesti mezzi, qualunque essi sieno una volta che si sono conosciuti.

La nostra armata navale, nella eventualità di una guerra marittima, è chiamata a difendere tre passaggi: lo Stretto di Bonifacio al centro della sua linea, il canale tra il Capo Corso e la Spezia alla sua destra, ed il canale tra Biserta e Cagliari alla sua sinistra.

Qualunque di questi tre passaggi il nemico si proponesse di sforzare, e ciò è sottoposto ai casi, secondochè o l'Inghilterra e la Francia unite, od una delle due soltanto ci aggredissero, egli è certo che una forte divisione dell'armata navale italiana dovrebbe sorvegliare come in avanguardia la costa occidentale della Sardegna, che è quella la quale si presta più facilmente ad uno sbarco nemico.

Ebbene in tutta la costa occidentale della Sardegna non evvi porto più naturalmente disposto e pronto a ricoverare comoda e sicura una squadra che Porto Conti.

Vorrete voi oggi provvedere così bene ai bisogni della nostra armata navale, che, data quella eventualità, una squadra non possa comunicare per terra con nessun altro punto della costa per difetto di strada? Prendereste voi oggi così bene a cuore la difesa nazionale o mettendo la strada litorale nord-ovest da rendere impossibile, dato uno sbarco nemico, il concentramento delle nostre forze terrestri che si trovassero sparse nella costa nel punto di sbarco, e mettere così il nemico al sicuro di un incendio e della distruzione del suo naviglio?

Signori, dopo tutto ciò io non so come possa seriamente contrastarsi la necessità in Sardegna della strada litorale nord-ovest, dopo tutto ciò è di una perfetta evidenza che, se vi ha una strada litorale da costruire in Sardegna, questa strada deve partire da Porto Conti.

Nè questa è mia opinione soltanto, o signori, questa opinione è pure quella del precedente ministro della marina, l'onorevole Menabrea.

Quando io seppi che il precedente Gabinetto intendeva di proporre una legge per strade nella Sardegna, mi affrettai a dimostrare al ministro dei lavori pubblici d'allora l'utilità e la necessità della strada che oggi propugno.

L'onorevole Peruzzi, che mi spiace non vedere ora al suo posto, mi rispose: nel compilare la legge in discorso avere determinato di attenersi a certi principii,

il primo dei quali sarebbe stato completare o proporre quelle linee già contemplate direttamente o indirettamente da qualche legge; il secondo mandare ad effetto gli ordini del giorno della Camera che a qualche strada si riferissero.

Soggiungevami l'onorevole Peruzzi non disconoscere l'importanza della linea da me proposta, l'avessi quindi proposta in Parlamento quando fosse venuta in discussione la legge che egli allora elaborava; e, lungi dall'opporvi alla mia proposta, l'avrebbe egli allora accettata. Nè questo l'onorevole Peruzzi mi disse solo in parole, perchè alle parole tennero tosto dietro i fatti, e poco dopo ordinava gli studi del tronco da Bosa ad Alghero. E l'onorevole Menabrea, quando seppe che si era dato mano agli studi di tale linea, sollecitò dal ministro dei lavori pubblici il provvedimento perchè gli studi si protraessero fino a Porto Conti, nell'interesse ed in vista dei bisogni della marina nazionale.

Quanto io vi esposi sinora si riferisce ad una delle più essenziali condizioni della Sardegna, alla condizione, cioè, che essa è un'isola. Come provvede la legge alla seconda delle condizioni più essenziali della Sardegna, alla condizione, cioè, che la terra a cui trovasi più vicina è la Corsica? Anche a questa seconda condizione la legge provvede in modo parziale.

La legge, è vero, sanziona una linea, la linea da Tempio a Lungo-Sardo, la quale allaccia tutte le strade costrutte o decretate, e ne spinge le comunicazioni sino alle bocche di Bonifacio, mettendo così finalmente le due popolazioni sorelle della Sardegna e della Corsica ad una distanza di sole sette miglia marittime.

La legge, è vero, sanzionando siffatta strada rese omaggio ad un altro ordine del giorno della Camera dei deputati, votato in seduta del 5 ottobre 1860, ordine del giorno che fu da me proposto e propugnato con forse miglior fortuna di quella serbata alla mia proposta d'oggi.

Ma, o signori, è doloroso a dirlo, le sole popolazioni della Sardegna, le quali, malgrado questa strada, non potranno fruire del beneficio di comunicare colla Corsica per mezzo dello stretto di Bonifacio, sono le popolazioni geograficamente più vicine alla Corsica, sono le popolazioni che mantengono le relazioni più attive colla medesima, sono infine le popolazioni della costa nord-ovest.

Gli abitanti della costa nord-ovest, malgrado la strada da Tempio a Lungo-Sardo, non potranno comunicare per anco coi Corsi per lo stretto di Bonifacio, in quanto che per recarsi sulla linea da Tempio a Lungo-Sardo e traversare lo stretto, dovrebbero percorrere altri tratti di strada così lunghi e così tortuosi, che le spese e le noie del viaggio paralizzerebbero ogni profitto di quella comunicazione.

Come rimediare a questo sconcio? Vi si rimedia col votare la strada litorale nord-ovest, ed allora voi avrete provveduto anche alla seconda delle più essenziali condizioni della Sardegna.

Per la strada che io vi propongo dunque, voi perfe-

zionerete questa legge, perchè allora essa provvederà alle due più essenziali condizioni della Sardegna. Colla strada che io vi propongo, voi avrete quasi portato a compimento il sistema della rete stradale della Sardegna.

Venendo alla questione della spesa, devo fare un po' di appello alla giustizia distributiva.

Le due coste della Sardegna, orientale ed occidentale sono, quanto alle comunicazioni marittime, in condizioni assolutamente diverse. La costa orientale è facile agli approdi in tutte le stazioni, il mare vi è tranquillo quasi tutto l'anno, quindi la navigazione vi si pratica senza difficoltà. Ma non può dirsi lo stesso della costa occidentale. Dominata ordinariamente dai venti, il mare vi è quasi sempre agitato, e la navigazione perciò in quella costa è in ogni stagione difficile. Questa diversità di condizioni fa sì che fin d'ora la costa orientale dai piroscafi postali è servita periodicamente agli scali intermedi, nei punti cioè di Tortoli e di Orosei, tra gli estremi approdi di Cagliari e Terranova.

La costa di occidente non è servita dai piroscafi postali a scali intermedi, tutte le comunicazioni che essa ha colla terraferma si riducono ad un approdo periodico a Porto Torres.

Noi paghiamo al signor Rubattino lire 21 per ogni lega percorsa. Il servizio a scali intermedi della costa orientale rappresentando una lunghezza di cinquantasei leghe, quella costa viene a godere del beneficio di una spesa settimanale di lire 1176 e della spesa annua di lire 56,448, postochè nulla si spende a questo riguardo per la costa occidentale, e postochè nella costa occidentale sono più difficili le comunicazioni costiere per via di mare, giustizia vorrebbe che si provvedesse alle comunicazioni costiere del lido occidentale per via di terra con una strada.

Io potrei qui ripetere ciò che già vi ho detto, che nelle strade litorali di Sardegna, se fosse lecita una parzialità, la prima strada litorale da costruirsi per equilibrare un po' la distribuzione della giustizia, dovrebbe essere quella della costa occidentale. Ma io non mi varrò di questo argomento, vi dirò soltanto che voi farete opera sommamente ingiusta se, dotando la parte orientale di una strada litoranea, non ne doterete pure la costa occidentale.

L'onorevole relatore della Commissione vi sconsiglia dall'adottare la strada da Bosa a Castelsardo, dipingendone la spesa in lire 2,750,000.

Come procede egli in questo calcolo? Prende la dotta relazione dell'ispettore Bella, si ferma sul costo medio delle strade costrutte in virtù della legge del 1850; su quel costo medio di lire 24 per metro ne forma uno di lire 21 al metro per le strade di 2^a categoria, ed applicando il prezzo di lire 21 alla linea da me proposta viene alla cifra di lire 2,750,000.

Ma l'onorevole relatore, che valutò la spesa di questa strada sulla spesa media di quelle contratte in Sardegna, in forza della legge del 1850, non si è curato di avvertire che, stando alla relazione del cavaliere Bella, la

spesa media delle strade ordinate nel 1850 è composta di un *maximum* che sale fino a lire 28 03 per metro, e di un *minimum* che scende a lire 16 90, a lire 15 30, e si riduce perfino a lire 14 70.

Infatti, o signori, le linee da Bunnannaro a Berchidda e da Pozzuolo a Terranova costarono lire 16 90 per metro; la linea del Rio di Oschiri alla fontana di Pozzuolo costa soltanto lire 15 30 al metro; la linea da Cagliari a Terranova costa lire 14 82; quella da Cagliari a Porto Palmas lire 14 70.

Ora, perchè applicare il prezzo medio di tutte le strade a quella che si potrebbe iscrivere fra le linee che costano meno? E valga il vero, l'onorevole Valerio non potrà negarlo, il tronco da Bosa ad Alghero non presenta maggiori difficoltà di quelle che ponno rinvenirsi nelle linee da Bunnannaro a Berchidda e da Pozzuolo a Terranova; il tronco da Lungo-Sardo ad Alghero, che corre sempre sopra un terreno o piano o pianeggiante, è egli presumibile che possa costare oltre il prezzo che ha richiesto la strada da Cagliari a Porto Palmas? No certamente.

Dunque io credo molto ragionevole il calcolo della spesa della strada da me proposta stabilendolo sulla media del costo delle ultime due strade da me citate. Il costo di esse essendo lire 16 90, per la prima; lire 15 80, per la seconda, la media spesa di entrambe sarà di lire 15 80 al metro.

Ora attenendosi a questa spesa, e per largheggiare anzi portandola a lire 16, la linea da me proposta, nella lunghezza calcolata dall'onorevole relatore di 130 chilometri, richiederebbe la spesa di 2,054,000; nella lunghezza calcolata da me di 150 chilometri richiederebbe la spesa di lire 2,370,000.

Io non chiedo, o signori, che questa spesa aggravi di un centesimo lo stanziamento annuo di lire 1,500,000 propostovi per dodici anni dalla Commissione, io vi chiedo soltanto che la medesima venga aggiunta alla spesa totale di 18 milioni già contemplati dal progetto di legge. Lascio poi arbitro il potere esecutivo del quando e del come debba porsi mano alla costruzione della strada.

Ciò che io vi chiedo è consigliato dalla giustizia e da quella ben intesa economia che costituisce la saggezza dei Governi. Ciò che io vi chiedo è voluto dai bisogni della nostra marina, è comandato soprattutto dai bisogni della difesa nazionale. Spero che onorerete la mia proposta del vostro unanime suffragio.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se la proposta del deputato Costa Antonio è appoggiata.

(È appoggiata.)

Viene ora la proposta del deputato Sanna-Sanna.

SANNA-SANNA. Signori, l'aggiunta da me proposta al numero 7 dell'articolo 2 non sarebbe altro che il necessario ed indispensabile complemento della linea centrale. Senza quest'aggiunta, la linea centrale verrebbe interrotta ad Ozieri, che è una fra la più cospicue e più ricche città dell'isola, poi tutte le popolazioni che si trovano da Cagliari ad Ozieri verso il centro e tutte le

altre della Gallura all'estrema parte settentrionale dell'isola, non si troverebbero tra loro in diretta comunicazione che percorrendo la lunga distesa di 115 chilometri da Ozieri a Terranova, e di là retrocedendo fino a Tempio, mentre costrutta la linea dell'aggiunta da me proposta non se ne percorrerebbe neppure la metà. Prolungata poi sino a Castelsardo, avrebbe il doppio vantaggio di mettere tutte queste popolazioni in diretta comunicazione colle fertili regioni dell'Anglona, e cogli scali di Castelsardo, di Lungo-Sardo e Parau.

L'ingegnere Carbonazzi fin dal 1821 incaricato dal Governo di proporre un sistema di linee stradali per l'isola, non dimenticò certamente questa linea. La Commissione stessa ne vide gl'immensi vantaggi e l'avrebbe adottata se ragioni d'economia non ne l'avessero distolta.

Ed ecco le parole della Commissione: « E qui pure non può farsi a meno d'indicare un tratto di strada che sarebbe per molte ragioni utilissimo prolungamento di questa centrale, vogliamo dire quello che da Ozieri scendesse per la valle del Coghinas a Castelsardo, intersecando per via l'altra trasversale da Sassari a Tempio. Ma quantunque si ravvisi utile questa strada, che sarebbe come il complemento di quella centrale sarda, di cui con tanto amore e con tanta intelligenza si discorse a lungo nelle tornate del Parlamento dell'aprile 1850, nelle quali si stabilì la rete principale delle strade ferrate della Sardegna, pure la vostra Commissione non crede, per le ragioni esposte, proporvi la spesa relativa che per uno sviluppo di circa 70 chilometri, riuscirebbe alla somma di lire 1,750,000.

Ora questa ragione a fronte di tanti vantaggi può imporne alla Camera? Se si trattasse d'aumentare la cifra annuale, forse ci sarebbe alcun che da oppormi. Ma io ciò non domando, io domando che sia prescritta anche questa linea, e sia stanziata la somma corrispondente, onde se ne facciano gli studi tecnici, e sia costrutta quando piacerà al Ministero, tenuto conto della somma stanziata per la costruzione di tutte le strade; e della somma annualmente bilanciata in lire 1,500,000.

Prego quindi la Camera di voler adottare l'aggiunta da me proposta.

PRESIDENTE. Domando se la proposta del deputato Sanna-Sanna è appoggiata.

(È appoggiata.)

Il deputato Salaris propone due emendamenti che mi pare sono relativi all'articolo 3.

SALARIS. Se mi permette, li svolgerò brevemente.

PRESIDENTE. Ma mi sembra che prima dell'articolo terzo bisognerebbe terminare il secondo. (No! no!)

Se la Camera lo stima, parli.

SALARIS. La prima aggiunta è già consentita dalla Commissione, perchè veramente fu un errore il dire da Decimomannu a Terralba.

VALERIO, relatore. No, no!

SALARIS. Io sostengo che fu quanto meno un equivoco; perocchè quella linea non deve arrestarsi a Terralba, ma protendersi fino alla cantoniera di Marrubiu.

TORNATA DELL'8 LUGLIO

L'aggiunta che ebbi l'onore di sottoporre all'approvazione della Camera prenderebbe posto al numero 3 dell'articolo 3.

La linea da me proposta è quella che ha il punto di partenza da Villasor, e passando per Serramanna, Samassi, San Gavino si congiungerebbe in Pabillonis con la strada che in questo stesso articolo è segnata col numero 2.

Sono incontrastabili le ragioni che suffragano la mia proposta, le quali io accennerò solo per isvolgere l'aggiunta enunciata.

Comincerò per portare alla conoscenza della Camera, la quale non potrà rivocare in dubbio il principio che i Consigli provinciali siano i giudici più competenti nella classificazione delle proprie strade, le deliberazioni dei Consigli provinciali e divisionali di Cagliari riguardo alla strada da me proposta.

Fin dal 1852 l'ingegnere-capo della provincia, cavaliere Bonino, era stato incaricato di fare appositi studi per istabilire quelle linee stradali che meglio valessero ad aprire comunicazioni vantaggiose allo scopo di accrescere il commercio e dare alla provincia tutto il possibile sviluppo morale ed economico.

L'ingegnere suddetto compiva il suo lavoro e presentava al Consiglio divisionale di Cagliari un progetto di strade provinciali, il quale in seduta del 6 novembre 1853 s'approvava dal Consiglio suddetto.

La Camera sia cortese di udire un brano del rapporto del cavaliere Bonino, concepito nei seguenti termini:

« I bisogni della provincia sono abbastanza conosciuti dal detto Consiglio, cui ho l'onore di rassegnare queste succinte considerazioni; ei può perciò con piena cognizione giudicare della convenienza delle vie proposte per questa provincia, e che si legano immediatamente con gl'interessi delle provincie finitime, le quali proposte si riassumono nelle seguenti, che esporrò per ordine d'importanza:

« 1° Strada dalle vicinanze di Decimomannu a Villasor, Serramanna, Samassi, San Gavino, Pabillonis, Arcidano, Terralba, Marrubiu, sino alla casa di ricovero che pur di Marrubiu si appella;

« 2° Dal ponte di Villasor a Villacidro, Gonnos, Guspini e Pabillonis. »

Da quanto udiste vi sarà facile comprendere di quanta importanza sia la strada che io proposi in aggiunta a quelle accettate dalla Commissione.

Il sullodato ingegnere, che studiò sovra il luogo tutti i rapporti di quella linea, la proponeva, per la sua importanza, prima fra tutte le strade provinciali, ed il Consiglio divisionale di Cagliari accoglieva cotesta proposta.

Nè una sola fu la deliberazione del suddetto Consiglio riguardo a questa linea, ma nel 1857 riconfermava la classificazione delle strade provinciali, ritenendo sempre fra queste quella che io propugno in oggi alla vostra presenza.

Qui, o signori, abbiamo fra noi il conte di Cossilla, che degnamente governò la provincia di Cagliari, ed

anch'egli, presiedendo il Consiglio della divisione amministrativa, ritenne questa linea per una delle più importanti dell'allora divisione di Cagliari.

Voi vedete, o signori, che la mia proposta si appoggia alle ripetute deliberazioni del Consiglio della provincia, il quale ritengo sempre sia il giudice più competente a riconoscere l'importanza e la necessità delle proprie strade. Anzi non ometterò di dire alla Camera come l'intendente generale della divisione nel riferire al Consiglio di avere trasmesso le deliberazioni del medesimo al Congresso permanente d'acque e strade, facesse allora sperare che non sarebbesi lungamente fatto attendere il regio decreto che avrebbe dichiarate provinciali le strade che tali volle il Consiglio dichiarare.

E se, o signori, quel promesso decreto reale fosse stato emanato, questa strada che oggi propongo per nazionale di seconda categoria, la sarebbe divenuta in forza della legge del 1859, pubblicata al tempo dei pieni poteri, nè sarei stato costretto proporla perchè sia oggi annoverata fra le nazionali.

Brevemente esporrò alcune ragioni che persuaderanno la Camera ad accettare questa strada fra le nazionali di seconda categoria:

1° Questa strada congiunge due strade nazionali, cioè la strada che da Decimomannu conduce a Terralba con la strada detta *Centrale*.

Mercè questa congiunzione ben può dirsi che sono posti in diretta comunicazione i tre circondari più importanti della provincia, cioè quello di Cagliari, d'Iglesias e di Oristano.

Per una via molto più breve infatti costruita questa strada si potrebbe andare da Oristano ad Iglesias e viceversa, senza bisogno di portarsi a Cagliari per ripartirne il giorno appresso;

2° Questa strada sarà d'immenso vantaggio ai circondari di Cagliari e di Oristano; perocchè si avrà un risparmio di quattro ore di tempo. Non vi dirò, o signori, che il tempo non ha prezzo; ma lascierò a voi il considerare se in lunghi viaggi nelle celerifere non sia desiderevole, anzi dirò non sia una vera fortuna di potere abbreviarli di quattro ore;

3° Cotesta strada nel breve spazio di chilometri 36 percorre cinque cospicui comuni degnissimi di questo beneficio per le loro popolazioni e per le loro produzioni agricole. Ma l'utilità di questa strada sarà ancora più spiccata se si considererà che, mercè questa strada, la quale percorre due capoluoghi di mandamento per felicissima posizione, mette in comunicazione con essi gli altri comuni, che cotesti mandamenti compongono.

Signori, ambe strade nazionali, quella, cioè, segnata col numero 1 dell'articolo 3 e quella segnata col numero 2 in quest'articolo 3, dovevano percorrere i comuni di Serramanna, Samassi, San Gavino e Pabillonis; ma non voglio dire per quale fatalità per ben due volte dovettero restar privi del beneficio di una strada.

Niuno però potrà negare che la strada, che percorrerà cotesti comuni, sarà reputata la più vantaggiosa all'intera provincia.

Prima che passi ad esaminare alcune obiezioni fatte alla mia proposta dalla Commissione, io credo opportuno introdurre una modificazione nell'aggiunta di questa strada.

La modificazione consisterebbe nel sopprimere le parole: *ad Ardidano*, talché la strada dovrebbe condurre a Pabillonis, al punto in cui si potrebbe operare la congiunzione con la strada che passa per Guspini.

Introdotta questa lieve modificazione, dirò poche parole intorno alle considerazioni che persuasero la Commissione di non ammettere la mia proposta.

Si diceva che questi comuni posti fra due strade nazionali potevano aprirsi facile comunicazione ad una delle strade suddette, alla più vicina od a quella che più si credesse convenire ai propri interessi.

Se questa osservazione avesse valore, credete, o signori, io non avrei avuto il coraggio di sottoporre alla vostra saviezza la mia proposta.

Ma l'osservazione posta innanzi fa ben comprendere che nè si tenne conto delle ragioni esposte, nè si vollero approfondire le condizioni di quei comuni.

Che gioverebbe infatti ad essi la comunicazione con quelle strade? Forse che gli abitanti avrebbero con quella facil modo di recarsi a richiedere l'amministrazione della giustizia? Si getti uno sguardo solo sulla carta, e basterà a convincerci che il primo bisogno, quello di aver facile comunicazione col capoluogo, non si raggiungerebbe da alcuno dei sopraddetti comuni col mezzo che si proponeva dalla Commissione.

Ma, o signori, è egli vero che possano questi comuni conseguire questa via di comunicazione? No certamente.

Le distanze che li separano dall'una e dall'altra non sono brevi, e niuno di questi comuni potrebbe mai sopportarne le enormi spese.

Le difficoltà sono immense e le spese sarebbero infinitamente maggiori, seguendo il consiglio della Commissione, per i ponti che si richiederebbero nei diversi torrenti che si dall'una, che dall'altra strada li disgiungono.

Cotesti comuni altronde (e la Commissione lo ignora) dovettero sobbarcarsi in ingenti spese per opere comunali, costruzioni di ponti e di caserme, di edifici ad uso delle giudicature e delle scuole; cotesti comuni hanno fatto lodevoli sforzi, ma le loro finanze sono oramai compiutamente esauste.

Queste considerazioni sottopongo alla vostra saviezza. Esse mi parvero gravissime, e spero saranno da voi apprezzate in guisa che sia favorevolmente accolta la mia proposta, accettando fra le strade nazionali di seconda categoria la strada che da Villasor per Serramanna, Samassi, San Gavino conduce a Pabillonis.

PRESIDENTE. L'onorevole Salaris farebbe le seguenti proposte:

Nell'articolo 3, al numero 3, dovrebbe leggersi: *da Decimomanna a Marrubiu.*

VALERIO, relatore. Si dovrebbe dire: *da Decimomanna alla cantoniera di Marrubiu sulla strada da Cagliari ad Oristano.*

PRESIDENTE. L'onorevole Salaris proporrebbe pure un'aggiunta all'articolo 3, così espressa:

« Da Villasor per Serramanna, Samassi, San Gavino, Pabillonis. »

SALARIS. Si congiungerebbe colla linea precedente appunto in quest'ultimo punto.

PRESIDENTE. Vorrebbe anche le parole: *ove si congiungerebbe con la linea precedente.*

SALARIS. Questo *si congiungerebbe*, ecc., è una pura spiegazione. Nella nuova redazione non vi sarebbe più bisogno di metterla.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato questo secondo emendamento, perchè, quanto al primo, è adottato dalla Commissione.

(È appoggiato.)

Essendo svolti tutti gli emendamenti, il relatore della Commissione ha facoltà di parlare.

VALERIO, relatore. Ripeterò prima che la Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Salaris alla scrittura del paragrafo secondo dell'articolo 3, perchè è una spiegazione più chiara, rettificando in ciò le sue parole, perchè quest'emendamento non corregge alcun errore, ma unicamente dice il punto preciso in cui la strada incontra lo stradale da Cagliari ad Oristano.

Il risultato degli sviluppi che la Camera ha sentiti deve per lo meno averla persuasa di questo fatto, che le proposte colle quali la Commissione è venuta avanti alla Camera sono proposte ragionevoli; perchè se dai vari lati della Camera sorsero domande di nuove linee, nessuna voce io credo aver sentita che fra le linee proposte ne trovasse una che potesse essere posposta alle nuove che vengono messe innanzi.

PERUZZI. Domando la parola.

VALERIO, relatore. Gli onorevoli Mureddu e Mordini vorrebbero che si rimettesse nel progetto la linea che da Nuoro per Bitti, Budduso ed Ala mette a Monti.

La Commissione crede di ripetere quivi ciò che ha già detto ieri per bocca del suo relatore, che nella sua opinione certamente questa linea è utile e ben volentieri la vedrebbe accolta. Ma la questione qui non è dell'utilità assoluta, ma dell'utilità relativa posta in confronto delle condizioni dell'erario dello Stato.

L'onorevole Mureddu ha voluto dimostrare che questa linea era, per così dire, già decretata. Io credo che in ciò l'onorevole Mureddu non abbia letti bene i rendiconti della Camera, cioè non li abbia interpretati nel loro vero senso.

Dirò innanzitutto che la prima volta che si parlò di questa linea si fu in una seduta dell'aprile 1850, in cui anche per la prima volta si venne dal Parlamento a discutere a fondo il tema di una rete stradale dell'isola. In quella circostanza la Commissione non proponeva la linea da Nuoro a Monti, secondo mi pare che creda l'onorevole Mureddu; essa proponeva queste sole quattro linee: la linea da Cagliari a Porta Torres, cioè l'antica già attuata; la trasversale da Bosa per Macomer e Nuoro ad Orosei; la trasversale da Alghero per Ozieri a Terranova; ed un'altra trasversale da Serri a Tortoli.

La linea che con migliore locuzione si cominciò a chiamare *Centrale* fu proposta in quella seduta da un deputato che si è sempre moltissimo curato degli interessi dell'isola, dal deputato Lorenzo Valerio. Il deputato Santarosa che appoggiò quella linea centrale, cioè quella che fu poi adottata, la quale, diramandosi dalla linea che da Cagliari va ad Oristano, a Monastir per Isili, Laconi, Gavoi, ai Campi d'Orotelli, e pel Goceano va ad incontrare la trasversale da Alghero a Terranova per condursi poi anche a Terranova; l'onorevole Santarosa appunto in quella seduta dell'aprile 1850 sosteneva che questa linea centrale dall'incontro della trasversale da Bosa ad Orosei dovesse, piuttosto che per Nuoro, pel Goceano andare ad Ozieri.

Ma sorta in quella seduta una vivissima discussione, il Parlamento adottò piuttosto la locuzione che in quella legge si scrisse allo scopo che ripetutamente fu dichiarato e nella Camera dei deputati e nel Senato, allo scopo cioè di lasciare piena libertà al Governo di scegliere quello fra i vari tracciati che migliore gli paresse.

In questo senso, se non faccio errore, anche l'onorevole ministro proponente questa linea intese quella locuzione. Mi rincresce che egli mi faccia segni di diniego; inquantochè nella sua relazione che accompagna il progetto di questa legge, sta scritto che intendeva di valersi della facoltà accordatagli dalla Camera di scegliere la continuazione della Centrale, piuttosto che pel Goceano, conducendola da Nuoro per Orune, Bitti, Alà, a Monti. Senonchè l'onorevole proponente questa legge, e l'onorevole Mureddu parmi abbiano dimenticato, oppure che leggano in un altro modo di quello che suona, a mio avviso, la discussione che ebbe luogo in questo Parlamento nella seduta dell'aprile 1860, alla quale io aveva l'onore di prendere parte come relatore.

Io ho creduto mio debito di annettere alla relazione l'estratto letterale di quelle sedute nella parte in cui si riferiscono a questa questione.

Egli è evidente a chiunque imparzialmente legga quella discussione, siccome proponendo l'in allora ministro, l'onorevole Jacini ed appoggiando la Commissione, che la linea centrale, raggiunta ai Campi di Orotelli la trasversale da Bosa ad Orosei, piuttostochè tornare verso Orosei ad occidente fino a Nuoro, e quindi dirigersi da Nuoro per Bitti, Buddusò ad Alà, dovesse piegare a sinistra, e dal ponte d'Illorai percorrere la regione ben nota del Goceano, e quindi raggiungere ad Orosei l'altra trasversale che va a Terranova, e colla quale sarebbe discesa a Monti.

In quella seduta proponendosi di adottare questo tracciato come tronco della Centrale dal ministro che allora reggeva i lavori pubblici, ed appoggiandosi la proposta dalla Commissione, sorgeva nel Parlamento una voce ad opporvisi. Pretendeva l'in allora nostro collega Asproni che non la linea pel Goceano fosse la vera continuazione della Centrale, ma bensì quella che per Nuoro e Bitti sarebbe diretta a Monti.

A questa opinione dell'onorevole Asproni rispondevasi, a mio avviso, trionfalmente, e dal ministro propo-

nente e dal relatore della Commissione, e la Camera sanciva la proposta ministeriale.

Ciò posto, io credo che la questione, se il Ministero avesse bene o male adoperato i poteri, che la legge gli affidava, di scegliere il tracciato di questa linea, fu in quella seduta decisa dal Parlamento; nè si può ora da nessuno ritornare su quella deliberazione se non vi si chiamino di nuovo i due rami del Parlamento, e specialmente questa Camera, che in ciò prese una determinazione positiva.

Non è per conseguenza fondato nella sua affermazione l'onorevole Mureddu quando dice che questa nuova linea è parte della Centrale in allora approvata; non è fondato, quando egli dice che questa è una linea già stabilita da antico tempo; neppure può essere fondato quando egli, parlando contro la deliberazione presa dal Parlamento, indica i voti dei Consigli provinciali, che sono anteriori alla deliberazione del Parlamento, e che in quella seduta furono replicatamente dall'onorevole Asproni citati.

Ciò non toglie, come l'ho già detto alla Camera, che la linea da Nuoro per Bitti e Monti non sia una linea utile; nè allora si contestava, nè oggi si contesta. E il ministro dei lavori pubblici queste stesse cose rispondeva, cioè che riconosceva ben chiaramente che quella parte dell'isola abbisognava ancora di altre strade.

Se non che io vorrei che la Camera e l'onorevole Mureddu prestassero una speciale attenzione al discorso dell'onorevole Jacini, sul quale mi sembra fondarsi specialmente l'onorevole Mureddu.

L'onorevole Jacini, rispondendo al discorso dell'onorevole Asproni, dopo aver dimostrato come il Governo, fatti fare gli studi, ed interpellate tutte le persone dell'arte, aveva scelto la direzione del Goceano, aggiungeva:

« Se poi l'onorevole Asproni si lamenta che quella parte dell'isola da lui accennata sia stata lasciata da parte, e se crede conveniente che anche attraverso di essa si stabilisca una strada, allora, riguardo a questa altra questione, *senza potere assolutamente impegnarmi in quanto ad un tracciato da stabilirsi*, io non ritratto ciò che ho detto poc' anzi nella occasione in cui si discusse la precedente legge (la linea che da Sassari va a Terranova), cioè io riconosco (voglia la Camera sentir bene queste parole) che *specialmente in alcune zone della parte orientale dell'isola si dovranno necessariamente costruire nuove strade.* »

Ora la Camera confronti queste parole colla parole precise dell'ordine del giorno che fu votato nei seguenti termini:

« La Camera, notando le mutate circostanze dell'isola (circostanze che è inutile che io vi ricordi, perchè fattasi l'Italia, l'isola si trovava con un grande sviluppo della sua costa, non più a fronte di lidi fatti stranieri da forza umana, ma a fronte della più bella costa della penisola) invita il Ministero a voler intraprendere nuovi studi nello scopo di completare la rete stradale dell'isola, e *specialmente* (noti bene la Camera che queste espres-

sioni l'onorevole Mureddu sembra non le abbia vedute) una linea per la costa orientale. »

MUREDDU. Lungo la costa...

VALERIO, relatore. Ma per vuol dire lungo la costa? Ordine del giorno che dava occasione ad una faceta osservazione dell'onorevole Panattoni, che appunto notava che, non a mettere in comunicazione l'isola col continente, ma a facilitare le comunicazioni doveva servire questa strada.

Tolta quindi affatto questa considerazione di cosa già giudicata, contro la quale oggi si volesse in qualche modo giudicare, tolte le considerazioni di diritto, per così dire, acquisito, rimane, come già diceva da principio, la considerazione dei rapporti della relativa importanza della linea.

Noterò di passaggio che non è mai utile di esagerare le cose, perchè esagerandole l'onorevole Mureddu mi forza per necessità a venirle a rimettere nella loro vera posizione.

L'onorevole Mureddu ha detto che, non facendo questa linea, un quinto della Sardegna rimane senza strade.

Questa è una esagerazione molto grave.

Misurando l'area che rimane nel quadrilatero circoscritto dalle quattro strade proposte dalla Commissione, cioè dalla centrale, dalla trasversale a Terranova, dalla trasversale ad Orosei e dall'orientale litoranea si trova una superficie eguale a un quindicesimo della Sardegna. Ma questa superficie essendo servita dalle strade che ne corrono i lati, il quinto dell'onorevole Mureddu si riduce ad un trentesimo.

L'onorevole Mureddu allega che noi abbiamo detto che questa strada percorre territori senza popolazione.

Veramente non l'abbiamo detto, ma è pur questa una verità, poichè gli 89 chilometri di strada che sarebbero a costruirsi passerebbero per un territorio nel quale vi sono a mala pena 10,000 abitanti. Ed ancora si vuol notare che, quando fosse il caso d'adottare la linea proposta dall'onorevole Mureddu, bisognerebbe tracciarla diversamente. Non credo che l'onorevole Mureddu voglia che la linea vada per certe località da lui accennate, le quali sono di troppo difficile accesso, perchè allora gli 89 chilometri in cui fu apprezzata dall'ispettore Bella questa linea, diventerebbero non so più quanti, e la somma esposta nella relazione crescerebbe d'assai.

Dice l'onorevole Mureddu: è vero che v'è poca popolazione intorno a questa linea, ma badate che c'è molto terreno, e che non sempre le strade hanno a farsi solo per le popolazioni.

È vero anche questo, e la Commissione riconosce che sarebbe bene far questa linea, ma bisogna pur venire ad osservazioni comparative. Facciamo prima le strade che sono più necessarie, facciamo quelle che servono alle persone che vi sono, poi penseremo ai futuri, penseremo ai luoghi più deserti.

L'onorevole Mureddu ha detto che egli non crede che in dodici anni noi faremo la rete proposta, che ce ne vorranno venti. Io spero che la sua idea non sia giusta,

ma, se lo fosse, non sarebbe una ragione per ingrandire la rete.

Perchè volere da oggi preoccupare l'avvenire di qui a vent'anni? E chi sa le variazioni che fra vent'anni succederanno e nelle condizioni dei porti e nelle condizioni del commercio, che renderanno più utile l'una o l'altra strada, e che a quella distanza di tempo domanderanno dei cambiamenti?

L'onorevole Costa Antonio ha con cifre, con ben esposte considerazioni statistiche e con molti calcoli, di cui non posso lodare l'esattezza, voluto dimostrare che un'altra linea da Bosa ad Alghero, Porto Conti, Porto Torres e Lungo-Sardo (la Commissione aveva creduto intendesse Castelsardo, ma, poichè si parla di Lungo-Sardo, rettificherò) merita di essere inserita in questa legge.

La Commissione anche qui vi ripete ciò che ha detto nella sua relazione e ciò che ha detto ieri, cioè che anche questa linea è buona e la vorrebbe vedere fatta; ma anche per questa linea la Commissione è obbligata a dirvi che relativamente parlando, cioè ponendola in confronto colle linee che essa vi ha proposte, questa linea non riveste tanto carattere di bontà da farla proporre ad alcune di quelle che sono proposte. E poichè l'onorevole deputato di Alghero, sviluppando la proposta di questa linea, ha voluto darle troppa importanza dal lato del commercio, e sminuirne la spesa dal lato della costruzione di troppo più che non sia possibile, anche qui l'onorevole deputato di Alghero mi forza al dispiacevole incarico di dover combattere i suoi ragionamenti.

Cominciamo dal rettificare le lunghezze. La Commissione aveva valutato... Ho paura che la Camera sia stanca, e sarebbe poco meno che inutile di discutere, perchè sono considerazioni che hanno bisogno di essere sentite.

La Commissione aveva valutato a 130 chilometri la linea, arrestandola a Castelsardo. L'onorevole deputato di Alghero, prolungandola a Lungo-Sardo, la valuta in 150 chilometri. Io prego l'onorevole deputato di Alghero di notare che da Castelsardo a Lungo-Sardo ci corre qualcosa di più di 60 chilometri.

COSTA A. Domando la parola.
VALERIO, relatore. Per modo che la linea totale che da Alghero dovrebbe svilupparsi sino a Lungo-Sardo sarà molto difficile che non raggiunga i 190 chilometri, seppure non arriverà ai 200.

COSTA A. È di 130 sino a Castelsardo.
VALERIO, relatore. 130, e 60 da Castelsardo a Lungo-Sardo fanno 190, e, se si tien conto degli sviluppi, sarà facile che si arrivi ai 200.

DEPRETTIS, ministro per i lavori pubblici. E più di 60.

VALERIO, relatore. Sì, è più di 60, perchè nello scrivere la cifra di 130 chilometri il vostro relatore non volle calcolare gli sviluppi che saranno necessari per passare dalla valle Bosa in quella di Alghero. Egli è per tale ragione che io credo di poter affermare...

Ecco l'onorevole mio collega il deputato Susani con-

ferma le misure che io ho fatte poco fa dopo le parole dell'onorevole Costa... Io credo di poter accertare la Camera che questa linea svilupperà 200 chilometri.

Viene la ragione della spesa. La Commissione ha creduto che con molto ordine, con molta parsimonia, traendo partito da tutto ciò che si è imparato nel dodicennio trascorso, dacchè si lavora in Sardegna, le linee di seconda categoria, cioè quelle di sei metri, si sarebbero potute contenere nella somma di 21 lira al metro, ed in quella di 24 al metro le linee di prima categoria, cioè della larghezza di 7 metri.

L'onorevole deputato di Alghero crede esagerato questo calcolo; io mi auguro che lo sia; io spero che la nostra amministrazione, continuando nel sistema di cui ha fatto buona prova, in Sardegna specialmente, riescirà a stare in questi limiti: ma certamente non posso partecipare ai sogni dorati dell'onorevole deputato d'Alghero. Neppure mi so in nessun modo acconciare all'idea che la linea da Bosa ad Alghero, e quell'altra porzione che da Porto Torres va sino a Lungo-Sardo, sieno di tanta facilità da essere messe tra le più comuni e le meno costose delle fatte in Sardegna. La linea che da Bosa mena in Alghero risale per la valle del fiume detto di Bosa.

E qui debbo notare che la Commissione, parlando di questa linea, non suppose mai che andasse a Padria, ma bensì solamente, per la valle del fiume Bosa, arrivata al confluente dove il rivo di Padria s'immette nel fiume Bosa, continuasse lungo la valle principale per andare a Monteleone ed a Villanova-Monteleone. Perché è bene che la Camera sappia, come Padria si trovi in una valletta d'un confluente del fiume Bosa, ma non nella valle principale; se bisognasse andare a Padria, bisognerebbe allungare la linea, crescere la spesa; forse si potrebbe mandare a Padria una diramazione dal confluente del rivo di Padria nel fiume di Bosa.

Questa linea poi, rimontando la valle del fiume Bosa fino a Villanova-Monteleone, dovrà varcare la catena di colli abbastanza elevati che separano questa valle da quella di Alghero.

Io credo di non esagerare dichiarando che il tratto da Villanova-Monteleone sino ad Alghero, piuttosto che uno dei più facili, sia uno dei più difficili tra i tronchi fatti in Sardegna e dei più costosi. Ed ancora, ciò dicendo, io ho supposto, come credo che supporre si debba, che la linea, non ad Alghero; ma sì, per una valletta che le si presenta, vada ad incontrare la strada da Sassari ad Alghero sotto il monte di Sant'Elmo, cioè a circa nove o dieci chilometri sopra Alghero.

La linea da Alghero a Porto Conti (che invero sarebbe una di quelle per cui la Commissione avrebbe voluto essere più facile, perchè in fin dei conti riunisce un porto sempre sicuro ad una città di qualche importanza) è di soli 15 chilometri, ed è facile molto; ed è facile pur la linea da Porto Conti a Porto Torres.

Ma quale potrà essere lo scopo di una linea da Porto Conti a Porto Torres cotanto urgente da entrare nella misura delle considerazioni che la Commissione ha espo-

ste alla Camera? Da Porto Conti a Porto Torres, per uno sviluppo di circa 34 chilometri calcolando la popolazione di Porto Torres con tutto il suo mandamento, si troveranno due migliaia circa di abitanti.

Da Porto Torres poi, costeggiando la costiera settentrionale a Castelsardo, attraversando il Coghinas, sul quale si dovrà fare un ponte di molta spesa (serva d'esempio il ponte costruito in luogo molto più facile sulla strada da Sassari a Tempio), si arriverebbe a Lungo-Sardo per terreni che non si possono certo chiamare pianeggianti.

Per tutta questa linea insomma, ove la si volesse adottare, e quando la si ritenesse di seconda categoria, io credo di poter affermare, avendo in ciò consenziente la Commissione, che a stare nelle lire 21 al metro, sarà stare in misure di buona economia, di buona amministrazione. Lo sperare di contenere le spese nelle 15 lire, anche 16, è qualche cosa che somiglia ad un sogno.

Ciò per rettificare, come ho detto, le cifre.

Quanto ai paragoni tra la costiera orientale e l'occidentale, mi basti di notare alla Camera che mentre la linea della costiera orientale, con uno sviluppo di 245 chilometri servirà qualcosa più di 100 mila abitanti, cioè un quinto della popolazione della Sardegna, presentando così oltre a 400 abitanti per chilometro, la linea per la costiera occidentale, di cui ha parlato l'onorevole deputato d'Alghero, sommandovi dentro anche gli abitanti di Bosa (che non so veramente qual interesse avranno mai ad andare ad Alghero), arriverà difficilmente a passare i 200 abitanti a chilometro.

Questi almeno sono i risultati delle cifre ottenute dalla vostra Commissione.

Ciò dico pel rapporto relativo, perchè anche una linea che abbia così pochi abitanti, nelle condizioni in cui si trova, noi la crediamo utile, e vorremmo vederla eseguita.

Io non entrero nella questione, se si è speso tanto per la costiera orientale nel servizio dei vapori si debba spendere tanto nella costiera occidentale per altri servizi. Lo stesso onorevole deputato d'Alghero ha visto il difetto di quest'argomento, e dopo averlo abilmente esposto, lo ha pure abilmente ritirato.

La condizione della costiera di ponente è cattiva per questa sola ragione che i venti di ponente nel Mediterraneo sono i più cattivi, e la posizione della costiera orientale è migliore per questa sola ragione che gli viene dalla sua posizione, perchè l'isola copre quel mare dai venti di ponente: e tutte le volte che vi è tempesta in mare prodotta dal golfo di Sione, sanno tutti quelli che han fatta quella traversata, che arrivato il battello a ridosso di Capo Corso, non si ha più cattivo mare, perchè quelle due isole coprono quella tratta di mare.

Se per queste ragioni la costiera orientale è migliore e di più facile approdo, io non so come da queste ragioni si possa indurre che una linea per la costiera occidentale possa trovarsi in condizione di servir tanto come servirà quell'altra.

È evidente che volendo richiamare le popolazioni dell'interno alla marina, meglio sarà richiamarle a quel mare che più facilmente ed in tutte le circostanze navigabile, meglio sarà richiamarle a quel mare che più breve s'interpone fra l'isola ed i suoi grandi interessi, fra queste popolazioni e la penisola italiana.

Sarà meglio dunque richiamare quelle popolazioni al mare che s'interpone fra la costiera orientale e la penisola italiana che non al mare che volge verso la Spagna e la Francia.

L'onorevole Costa con bella orazione ci ha fatto assistere all'interessantissima condizione che presenta quel mare di primavera, quando accorrono ad Alghero e nelle coste circostanti i bravi marinai che per la maggior parte vengono dal Napolitano per la pesca del corallo.

È certo che, se arriva un uragano in quel mare, non resta altro scampo a questi pescatori che a Porto Conti, in certo tempo anche nel porto d'Alghero, nel porto di Bosa quasi sempre, ed in alcuni piccoli seni che sono fra Bosa ed Alghero. Ma, Dio mio! che possa aver a fare la strada da Bosa ad Alghero con questi pescatori, io non lo so.

La strada da Bosa ad Alghero, l'onorevole deputato d'Alghero l'ha ammesso, non può essere litoranea e non può esserlo, non perchè vi soffia il vento di ponente, ma perchè il vento di ponente è quella maledetta cosa che ha fatto dirupate le ripe e la costiera di quel mare, per modo che il mare ha in quella parte corrosa molto l'isola, e tutta quella costiera si presenta alta ed inospita dal lato del mare.

La ragione dunque per cui la strada da Bosa ad Alghero è obbligata ad internarsi nella valle del fiume Bosa, e di là scendere fino ad incontrare la strada da Alghero a Sassari, questa ragione mi pare provare evidentemente che questa strada non servirà ad alcuno che voglia andare da Alghero a Bosa, se non a quelli che sono ad Alghero per andare a Bosa ed a quelli che sono a Bosa per andare ad Alghero. Ma i marinai che si troveranno a Bosa si piglieranno quivi quanto abbisognano, ed altrettanto faranno ad Alghero quelli che ad Alghero si troveranno; e non vi sarà alcuno che vorrà percorrere quella strada, fare quella passeggiata per il solo piacere di vedere la strada stessa.

La Commissione ha detto, e credo abbia detto profondamente il vero, quella strada essere molto utile perchè percorre la valle del fiume Bosa, ma di una utilità che la Commissione rappresenta, dirò, come consortile. Ed una prova di ciò si ha già nel fatto.

È veramente dalla massa dei comuni che costituiscono Padria, Pozzo Maggiore ed alcuni altri di cui non ricordo ora il nome, si è fatto già una strada che va verso Cossoine a raggiungere appunto la grande linea che da Cagliari per Oristano e Macomer va a Sassari, e da cui distano pochissimo. Per modo che non è esatto abbastanza il voler contemplare nelle popolazioni servite da questa linea e Padria, e Pozzo Maggiore e gli altri comuni che stanno in quel gruppo.

L'onorevole deputato di Alghero ha notato molto a

proposito, a mio avviso, che la Sardegna è un'isola a cui la terra più vicina è la Corsica; che quindi i mercati che più si debbono facilitare sono quelli che intercorrono tra la Corsica e la Sardegna. E ciò darebbe ragione per una porzione di questa linea, quella che da Porto Torres per Castelsardo va sino a Lungo-Sardo.

Ma io prego la Camera di voler ricordare che, appunto in quella discussione avvenuta nel 1860, di cui ho già fatto parola dietro la mozione dell'onorevole Costa, la quale io ebbi l'onore di sostenere caldamente, e che fu sostenuta pure, nel senso in cui venne adottata, da uno dei più chiari ingegni delle antiche provincie, l'onorevole deputato ora senatore Lorenzo Pareto, sopra quella proposta, dico, la Camera deliberò quell'ordine del giorno che ora si traduce in fatto colla diramazione che da Tempio va a Lungo-Sardo ed al Parau.

In quella seduta appunto si cercò quale fosse lo scalo più conveniente, e nessuno ebbe a dubitare che quello per l'appunto fosse lo scalo di Lungo-Sardo, dove, mi ricordo, si notava allora che metteva il servizio Valéry, benchè non ci fosse una strada, appunto indicando con questo fatto il gran bisogno di una strada.

Io non dico, lo ripeto per la quinta o sesta volta, che una strada lungo tutto quel litorale non la vedremmo pur volentieri, ma osservo nel tempo stesso che, volendo continuare in una data misura le spese, volendo provvedere per un dato numero d'anni, io non credo che questa linea possa in qualche modo sostituirsi ad alcuna delle linee che noi abbiamo proposte.

Concluderò dunque che questa linea da Bosa ad Alghero, a Porto Conti, a Porto Torres, a Castelsardo, a Lungo-Sardo riescirà all'incirca di 200 chilometri, che, valutati al prezzo delle linee di seconda categoria (e in ciò anche mi discosto dall'opinione dell'onorevole deputato d'Alghero, perchè egli vorrebbe valutarli in ragione delle linee di 1^a categoria), ci daranno una spesa di lire 4,200,000; se si valutasse in prima categoria, bisognerebbe portarla a circa 5,000,000.

In tutta questa linea, se si dovesse scegliere un tronco, certamente meriterebbe di gran lunga la preferenza quello che ho già accennato da Alghero a Porto Conti, il quale per 15 chilometri valutati a lire 21 darebbe all'incirca 315,000 lire.

L'onorevole Sanna-Sanna propone la linea che da Ozieri va a Castelsardo. Fra tutte le linee che mancano alla rete proposta dalla Commissione io non esito a dire che questa è la più importante, come quella che completerebbe appunto il concetto sostenuto da Lorenzo Valerio, da Santarosa, da Pareto nelle sedute dell'aprile 1850, sviluppato poi nelle sedute del 1860 quando si approvarono i successivi tronchi della centrale; cioè quella linea che essendo vera centrale, e intersecando tutte le trasversali da Cagliari sino a Castelsardo renderebbe più utili tutte le trasversali e la longitudinale medesima per mezzo di queste intersezioni.

Forse di questa linea si potrebbe anche abbreviare il corso da quello che fu dalla Commissione considerato: invece di prenderla da Ozieri, prendendola là dove in-

tersoca uno degli influenti del Coghinas, da 70 chilometri potrebbe forse ridursi a 60: ma anche questi vi aggiungerebbero un milione ed un quarto di spesa.

Viene per ultimo la linea di cui ha parlato l'onorevole Salaris. Primieramente debbo rettificare alcuni dati di fatto.

L'onorevole Salaris ha parlato di deliberazioni dei Consigli provinciali, dicendo che quelli che li compongono sono certamente le persone le quali meglio possono giudicare degli interessi locali. E questo è verissimo; ma l'onorevole deputato avrebbe dovuto soggiungere che le deliberazioni di quei Consigli provinciali sono anteriori ad un fatto grave, a quello della costruzione di un'altra linea, cioè della linea che da Decimomannu per Villacidro va a Terralba...

SALARIS. Sono contemporanee.

VALERIO, relatore. Contemporanee è difficile: ci vuole molto minor tempo a prendere una deliberazione che a fare una strada.

SALARIS. Mi perdoni: sono contemporanee le due strade.

VALERIO, relatore. I Consigli provinciali volevano che nel tracciato di questa linea si preferisse quella indicata dall'onorevole Salaris, e forse per molte ragioni potevano aver fondamento i loro desideri; ma altre ragioni vi erano, e gravi anch'esse a favore della linea per Villacidro posta ai piè dei monti, la quale non provvede alle sole popolazioni del piano; ma ancora alle molte popolazioni dei monti ed ai prodotti delle miniere che esistono in quei monti, e che sono abbondanti e molto coltivate.

Le condizioni che potevano esser vere, quando si trattava di studiare un tracciato, non sono più vere ora che questo tracciato è stato eseguito.

E qui bisogna prima di tutto che si noti che la linea proposta dall'onorevole Salaris non riesce a riannodare due linee nazionali, ma piuttosto da un punto di una linea nazionale si parte sino ad incontrare un altro punto della stessa linea nazionale, in una lingua di terra della larghezza di 15 a 20 chilometri sarebbe una nuova linea interposta, che farebbe la corda della curva fatta dalla linea che va a Villacidro. Neppure questa linea sarebbe certo inutile, perchè quel piano si trova percorso da molti fiumi e fiumicelli i quali tagliando questo terreno, rendono difficile il passo, e renderebbero anzi necessario a molte popolazioni di ritornare sopra le due linee sino a Decimomannu per cominciare coll'altra sponda. Fino a Decimomannu, cioè, non a Cagliari, dove vorrebbe mandarli l'onorevole Salaris, perchè da Decimomannu possono benissimo volgersi sia per Iglesias, sia per le altre parti.

Un vantaggio, certo, questa linea lo avrebbe, ma è questo vantaggio tale da poter stare nella misura dei bisogni proposti? Ecco arrivando a questa ultima linea, la ripetizione della conclusione che la Commissione vi pone sott'occhi.

Tra tutte le linee di cui abbisogna la Sardegna, la Commissione ha cercato di scegliere quelle che crede

più necessarie di provvedere per quel tempo per il quale le previsioni umane sono opportune, vi propone di provvedere per dodici anni. Secondo l'onorevole Mureddu, il tempo sarebbe di venti anni, ma noi speriamo che dodici basteranno.

Volete voi provvedere anche più in là? La vostra Commissione non si rifiuterebbe di entrare anche su questo terreno, se a voi piace; essa non ve lo consiglia.

Noi vi consigliamo di respingere tutti gli emendamenti proposti, e di accettare puramente e semplicemente il progetto della Commissione. Noi vi consigliamo di lasciare di qui ad altri otto o dodici anni, a ripensare poi al completamento delle linee stradali sarde; le vedremo ben volentieri in allora portate ai 2200 chilometri di cui parlava l'onorevole Costa Antonio.

Per noi siamo già ben fetti che tra dieci o dodici anni la rete stradale dell'isola arrivi ai 1700 chilometri, come arriverà colle linee che vi proponiamo nel presente progetto di legge.

Se poi volesse entrare nel sistema di provvedere per un più lungo studio del futuro, allora (io qui invoco l'attenzione della Camera), allora la vostra Commissione dovrebbe porsi sott'occhio, che, oltre agli interessi che hanno trovato nella Camera degli interpreti, ve ne sono pure degli altri in Sardegna che, sebbene non abbiano trovato interprete alcuno, però impongono alla Commissione il dovere di ricordarveli.

Vi ricorderemo per la prima, come linea importantissima fra le linee di minore importanza, che la Commissione con molto suo rincrescimento ha creduto di non dover ammettere, la linea che da Cagliari per la Playa, per Pola e per Teulada va a Porto Palmas, percorrendo 95 chilometri circa; vi ricorderemo anche il complemento della trasversale che da Tortolì per Isili va a Santuri, dove viene a raggiungere la linea che va ad Iglesias verso Siliqua, la quale è di 36 chilometri.

Riunite queste linee, la vostra Commissione vi prega di ritenere che vi troverete a fronte una nuova rete di 465 chilometri, la quale sarà utilissima. Se la calcolate come rete di seconda categoria, giungerete ai 18,750,000 che già vi proponemmo di ripartirvi in 12 anni. Aggiungete quei dieci milioni da ripartirsi in circa 7 anni e sommerete in totale circa ventinove milioni da ripartirsi in diciannove anni. Credo però che questa sarebbe una sapienza troppo previdente, perchè non darestes tempo al tempo, e incontrereste l'inconveniente di sancire dei diritti, i quali, quand'anche i bisogni fossero per variare, saranno invocati, e bisognerà ottemperarvi.

La Commissione adunque conchiude proponendo alla Camera di respingere tutti gli emendamenti che le sono proposti. Se poi la Camera credesse di adottarne, essa vi chiede di adottarli tutti e di aggiungere alle linee proposte anche quelle che completano la rete sarda, crescendo le spese e riportandole sopra un periodo di tempo maggiore.

Io credo di poter concludere le mie parole con quelle con cui ho cominciato, che cioè questa discussione vi prova che il lavoro della vostra Commissione fu costien-

ziosamente studiato; perchè, se si trovò chi domandasse di più, nessuno fu che trovasse che qual cosa di ciò che essa vi proposè non sussistesse.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Peruzzi.

JACINI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

JACINI. L'onorevole Mureddu e il relatore della Commissione hanno fatto oggetto di controversia il significato di una discussione che ebbe luogo al 5 di ottobre 1860, allorchè, essendo io ministro dei lavori pubblici, presentai una legge per alcune strade in Sardegna. Io mi credo in debito, e lo farò in due sole parole, di richiamare l'esattezza dei fatti.

In quella occasione si trattava, fra le altre cose, di giudicare se il Ministero avesse fedelmente interpretata la legge del 1850 col determinare che passasse da Ozieri piuttostochè da Bitti e da Alà quel tratto della gran linea sarda destinato a collegare Cagliari con Terranova, quel tratto, dico, che è compreso fra i Campi di Orotelli e Monti.

Vi era un deputato, che ora non siede più in questa Camera, il quale pretendeva che la linea avrebbe dovuto passare, secondo la legge, per Bitti e Alà, e non per Ozieri come aveva deciso il Ministero. Credo che in quell'occasione ebbi a dare delle spiegazioni soddisfacenti, perchè la Camera passò oltre.

Esaurito quest'incidente, il medesimo deputato venne con un'altra proposta onde impegnare il Governo ad eseguire anche l'altra linea nella direzione di Bitti e di Alà.

Il Governo, per bocca mia, si guardò bene dall'impegnarsi a far questo, e diede una risposta molto generale onde non pregiudicare una questione che aveva bisogno di essere studiata a fondo.

Ecco le parole da me allora adoperate e che trovo riprodotte nei documenti annessi alla relazione della Commissione:

« Se poi l'onorevole Asproni si lamenta che quella parte dell'isola da lui accennata sia stata lasciata da banda, e se crede conveniente che anche a traverso di essa si stabilisca una strada, allora non esiterò io pure a dire riguardo a quest'altra questione, senza poter assolutamente impegnarmi, in quanto ad un tracciato da stabilirsi, che non ritratto ciò che ho detto poc'anzi nell'occasione in cui si discusse la precedente legge; cioè io riconosco che specialmente in alcune zone della parte orientale dell'isola si dovranno necessariamente costruire nuove strade. »

Il Parlamento del 1860 entrò nello spirito di questa risposta, poichè approvò un ordine del giorno assai generico, concepito in questi termini:

« La Camera, notando le mutate circostanze della Sardegna per i grandi avvenimenti compiuti, invita il Ministero a voler intraprendere nuovi studi, nello scopo di completare le reti stradali dell'isola, e specialmente una linea per la costa orientale che metta in comunione l'isola col continente italiano. »

Ora io sono certo di essermi uniformato a quest'ordine

del giorno, perchè ordini immediatamente gli studi necessari per far sì che anche quella parte della Sardegna, indicata nell'ordine del giorno della Camera, fosse provvista di strade. Ma poche settimane dopo uscii dal Ministero prima che io conoscessi il risultato degli studi da me ordinati. Quello che posso dire si è che io lasciai la questione intatta, che essa non era stata menomamente pregiudicata. Il Governo poteva benissimo dare la preferenza anche alla linea proposta dall'allora deputato Asproni, come invece a qualunque altra linea che risultasse dagli studi la preferibile per raggiungere l'indicato scopo. Io lasciai le cose in questi termini. Quali siano poi stati i risultati degli studi io non lo so. Questo si riferisce al merito della questione, ma nel merito di essa non mi trovo in grado di addentrarmi, poichè mi manca una moltitudine di notizie di dettaglio in proposito, notizie che hanno un'importanza speciale per la Sardegna, ma che non essendo di somma importanza generale per l'Italia, nè essendo stato sul luogo, confesso che non mi sono dato la cura di studiare dopo essere uscito dal Ministero.

Ho chiesto la parola unicamente per appurare il fatto per ciò che mi riguarda, nel tempo in cui io dirigeva il Ministero dei lavori pubblici.

PERUZZI. Io chiederei alla Camera di permettermi di prendere la parola nella seduta di domani, imperocchè la questione che oggi si agita non è questione, dal punto di vista in cui io intendo trattarla, d'interesse puramente locale, d'interesse dell'isola; le ragioni per le quali io credo d'insistere sopra il tronco di strada da Nuoro a Monti non sono ragioni d'interesse locale della Sardegna, ma sono, secondo me, ragioni fortissime d'interesse generale d'Italia. Per questo io dovrei entrare in vari particolari, i quali forse nell'ora attuale potrebbero stancare di soverchio la Camera.

Io proporrei un modo di conciliazione tra l'opinione della Commissione e quella dell'onorevole Mureddu, il quale ha ripreso il progetto del Ministero antecedente. Io proporrei che si ristabilisse la strada da Nuoro a Monti per Orune, Bitti, Buddusò ed Alà, come proponeva il Ministero precedente; e che fosse rescato, per adesso almeno, il tronco tra il Capo di Bellavista ed Orosei, il quale tratto è il più difficile di tutti, è quello dove le montagne piombano nel mare, dove non ci è nessunissimo studio, dove neppure, se io non erro, la rete stradale dei Romani aveva un tronco.

Ora, siccome quel tronco lì sarebbe un tronco molto difficile e molto costoso, siccome quel tronco lì può essere sostituito dalla strada in parte esistente, in parte da costruire, la quale da Tortolì per Lanusei, mi pare, va a Nuoro, internandosi non molto nell'isola, così io crederei che per adesso si soddisferebbe ed agli interessi di quella parte del litorale che veramente preme di soddisfare, ed a quegli interessi generali d'Italia che io credo sieno soddisfatti meglio per la strada da Nuoro a Monti che per qualsivoglia altra strada; imperocchè costrutta la strada ferrata del litorale da Livorno a Santo Stefano, messo in esercizio il servizio dei battelli