

## TORNATA DEL 24 APRILE 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

**SOMMARIO.** *Presentazione di un progetto di legge per prorogare l'esercizio provvisorio del bilancio 1850 a tutto novembre — Sunto di petizioni — Relazione e discussione sul progetto di legge relativo al sistema stradale della Sardegna — Parlano i senatori Sauli, De Fornari, Giulio, ed il ministro dei lavori pubblici — Chiusura della discussione generale — Adozione dell'articolo 1 — Articolo 2 — Emendamento della Commissione — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici, e dei senatori Giulio e Mosca — Approvazione dell'emendamento e dell'articolo 2 — Articolo 3 — Nuova redazione del medesimo fatta dalla Commissione — Aggiunta del ministro dei lavori pubblici — Adozione — Approvazione dell'articolo 4 — Articolo 5 — Emendamenti dei senatori Colla, Giulio e De Fornari — Scrutinio segreto sull'emendamento del senatore Colla — Adozione dell'emendamento — Incidente intorno al risultato della votazione — Approvazione dell'articolo 5 emendato.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2 pomeridiane.

**QUARELLI**, segretario, dà lettura del verbale dell'ultima tornata.

**PRESIDENTE.** Mancando ancora qualche senatore a compiere il numero richiesto per la votazione del verbale, si può dar intanto conoscenza del sunto di petizioni.

**NIGRA**, ministro delle finanze. Domando la parola per una comunicazione.

**PRESIDENTE.** La parola è al ministro di finanze.

### **PRESENTAZIONE E DICHIARAZIONE D'URGENZA DI UN PROGETTO DI LEGGE PER PROROGARE A TUTTO NOVEMBRE LA FACOLTÀ DELL'ESERCIZIO DEI BILANCI DEL 1850.**

**NIGRA**, ministro delle finanze, presenta il surriferito progetto di legge, del quale chiede l'urgenza. (Vedi vol. Documenti, pag. 584.)

**PRESIDENTE.** Il Senato dà atto al ministro delle finanze della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e quindi distribuito negli uffici per la consueta disamina.

### **SUNTO DI PETIZIONI.**

**PRESIDENTE.** Si darà ora lettura del sunto delle petizioni.

**CERRARIO**, segretario (Legge):

302. Il Consiglio delegato del comune di Cava propone emendamenti in ordine alla legge per indennità di guerra agli abitanti delle provincie della Lomellina e di Novara.

303. Nosengo Luigi, Garrone Enrico, Guglielmotti Antonio e Ghione Giuseppe espongono come, militando sotto l'impero francese, venissero amputati per ferite ricevute nella giornata di Wagram, e chiedono che, attesa la loro condizione eccezionale, venga ad essi fatta ragione delle rendite arretrate.

304. Luino Pietro, di Pozzo di Strada, già soldato nel corpo reale d'artiglieria, ora passato ai veterani ed invalidi, chiede

che sia concessa in suo favore la creazione di un gabellotto di sale e tabacco in detto luogo, offrendosi di cedere in contraccambio la pensione di cui è provvisto.

305. Gagliardo Francesco, già console di S. M. in Trieste, annunzia ch'egli sta scrivendo una memoria relativa alla legge sull'abolizione dei diritti differenziali, e prega il Senato di non venire alla discussione di questa legge, se prima egli non abbiagli presentata la memoria suddetta.

306. Cinque abitanti di Nuoro, esposto come in Sardegna e principalmente nella detta provincia siasi fatto maggiore dell'usato il numero degli oziosi e de' malfattori, chiedono che per provvedere a tale inconveniente: 1° Tutti i discoli e vagabondi dell'isola siano imbarcati pel continente e quivi adoprati negli arsenali od in altri opifici, e fatta loro imparare una professione, sieno indi rimandati a casa (*flarità prolungata*); 2° Che s'istituisca in Nuoro una sezione del magistrato d'appello, da richiamarsi da Cagliari.

307. Quarant'otto abitanti di San Martino Siccomario,

308. Trent'un abitanti di Santa Maria della Strada, Gerrechiozzo, Sommo e Zinaseo,

Chiedono che siano interamente risarciti i danni della guerra come furono liquidati dalla Commissione speciale.

309. Piceni Gioachino, luogotenente, sottopone al Senato alcune sue avvertenze in ordine alla riorganizzazione della guardia nazionale.

310. Duecento ventidue abitanti del comune di Garlasco (provincia della Lomellina) chiedono che i danni della guerra siano interamente soddisfatti come furono liquidati dalle speciali Commissioni.

311. Quindici abitanti del comune di Zerbolò (provincia della Lomellina),

312. Quarantacinque abitanti del comune di Gropello (provincia della Lomellina),

Chiedono il risarcimento dei danni dell'ultima guerra.

313. Caratti Giovanni Battista, ufficiale di pubblica sicurezza, propone che alla legge di pubblica sicurezza s'aggiunga un articolo col quale sia fatta facoltà al Governo di provvedere al ritiro de' giovani discoli e scioperati.

**PRESIDENTE.** Essendo ora la Camera in numero, pongo ai voti in primo luogo l'approvazione del processo verbale.

Chi lo approva voglia rizzarsi.

(È approvato.)

In secondo luogo porrò ai voti la domanda fatta dal ministro delle finanze, perchè la legge presentata sia discussa e votata in via d'urgenza.

Chi approva l'urgenza voglia sorgere.

(È approvata.)

(Il senatore Balbi-Piovera domanda un congedo di 16 giorni che gli è accordato.)

**RELAZIONE E DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE IL SISTEMA STRADALE DELLA SARDEGNA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno ci chiama ad udire la relazione ed intraprendere quindi la discussione della legge proposta pel sistema stradale in Sardegna.

La parola è al relatore della Commissione, signor senatore Mosca.

**MOSCA, relatore, legge la relazione.** (Vedi vol. *Documenti*, pag. 248.)

**PRESIDENTE.** Il progetto di legge sottoposto alla vostra deliberazione è del tenore seguente. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 250.)

È aperta la discussione generale su questo progetto.

**SAULI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola è al signor senatore Sauli.

**SAULI.** Io mi era opposto all'urgenza ch'era stata invocata per la discussione e per l'adozione della legge intorno al sistema stradale della Sardegna, anche perchè mi pareva che, a ben comprenderne l'intero soggetto, non bastasse una rapida occhiata ed una lieve meditazione. Al Senato parve in modo diverso; onde più nulla rimane a dirsi in proposito. Son disposto a dare il mio voto favorevole alla legge, perchè confido che, prima di proporla, il Ministero abbia fatto i calcoli opportuni e riconosciuto che, ad oltta delle difficoltà a noi ignote tuttavia, alla finanza non verranno meno i fondi necessari a soddisfare agli impegni che per essa ci vengono imposti; e perchè io sono costante nell'antica e calda mia affezione per quell'isola, e riconosco essere dovere e necessità di usare i rimedi opportuni a farla risorgere.

Piacemi inoltre che siasi adottato per l'isola il pensiero di istituire e determinare il sistema stradale prima di accingersi a lavori parziali, i quali non di rado nucono e si oppongono allo sviluppo dell'interesse universale. Non ho parole bastanti per commendare questo pensiero consentaneo alla ragione ed ai più sicuri principii di una retta amministrazione, la quale non può consentire che gli interessi ben conosciuti dell'intera nazione vengano sacrificati al cieco amore di speciali località, o, quel ch'è peggio, alle mire e al guadagno di pochi speculatori.

Ammesso questo pensiero per la Sardegna, il Ministero non potrebbe più, senza indelebile sua vergogna, dipartirsene per ciò che riguarda alle strade ferrate nelle provincie del continente. Anche al di qua del mare i lavori e le concessioni parziali rimandar si vogliono al tempo in cui un sistema generale di strade ferrate venga, mercè di savia, matura e libera discussione, stabilito conscienziosamente.

Il Parlamento nazionale non è per sua natura amministratore, e non dee inceppare i concetti e le operazioni dell'amministrazione. Niente per altro può impedire l'espressione di un voto ogni volta che l'autore di esso abbia l'intimo convin-

cimento della sua utilità. Chiedo quindi licenza di dichiarare ch'io bramerei che i lavori da intraprendersi nella Sardegna abbiano ad incominciare dallo spurgo del porto di Terranova e dall'apertura della strada che dee metterlo in comunicazione coll'interno dell'isola. Quel porto è situato in sito così meraviglioso che destò in altri tempi la gelosia di una repubblica commerciante, la quale ne ebbe signoria. Esso non può mancare di diventare anche oggidi un principalissimo emporio atto a vivificare l'isola intiera ed a metterla in contatto colle piazze le più colte del mondo.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Sulle osservazioni del signor senatore Sauli non ho che a rispondere, che per quanto riguarda il porto di Terranova, è appunto accennata nel progetto la direzione di due strade verso il medesimo, perchè tutti riconoscono che il porto che corrisponde al golfo degli Aranci è uno dei principali porti non solo dell'isola, ma di tutto il golfo di Genova. Bisogni ci saranno per quel porto, ma l'onorevole preopinante sa che attualmente l'amministrazione dei porti non dipende dal Ministero dei lavori pubblici; si sta, come dissi trattando dei bisogni del porto di Savona, si sta organizzando un nuovo sistema di legislazione al riguardo, ed in questo sarà stabilito da chi dipendano veramente i lavori di cui abbisognano i porti. Attualmente sono in mano dell'amministrazione della marina, la quale sovviene ai medesimi colle tasse d'ancoraggio ed altre, che furono riconosciute insufficienti.

Per provvedere dunque al porto di Terranova saranno prese disposizioni positive quando il sistema suddetto sarà determinato, e credo che lo sarà in breve; ma mi permetto di far osservare che quel porto, anche nello stato attuale, è di una grandissima importanza; ed il motivo principale per il quale si esercita meno di quello che la sua importanza il comporti, è appunto la mancanza di comunicazioni. Quando anche il porto fosse grandemente perfezionato, senza comunicazioni, la sua importanza resterebbe nulla.

Credo adunque che ad ogni modo si debba cominciare dal darvi comunicazioni; tanto più che i lavori stradali hanno una misura determinata, hanno una condizione positiva per cui si può fissare in quanto tempo saranno eseguiti; ma quando si tratta di miglioramenti di porti, difficile è studiare e definire le opere occorrenti.

Io credo pertanto che, anche presa in considerazione l'importanza del porto di Terranova, il primo argomento per trarne un grande profitto sia quello di compiere le linee stradali che condurranno al medesimo e che ora mancano affatto.

**SAULI.** Replicherai una sola parola, col pregare il Ministero di porre attenzione anche ai porti. Io avrei espresso il voto che si cominciasse dallo spurgo del porto; ma essendo questo appartenente ad un'altra amministrazione, non posso entrare in discussione su tale proposito; e poiché la formazione delle strade lo devono mettere in comunicazione coll'interno dell'isola, per questo solo rispetto siamo perfettamente d'accordo.

**DE FERRARE.** Poco competente per questa materia, tanto per essere poco conoscitore della geografia, direi quasi, non che della topografia dell'isola, ed ignaro poi della parte tecnica dei lavori occorrenti, io mi proponevo di non parlare; ma vedendo che alcuni dubbi, alcuni riflessi che mi sorsero in mente su questo argomento, non sono toccati nè nella relazione, nè da altri oratori, mi determino a procurar di concorrere per quanto mi sia possibile al perfezionamento di questa legge.

I dubbi che mi sono insorti nascono dalla molteplicità de-

gli stradali che vedo indicati simultaneamente; ciò mi pone in qualche apprensione degli inconvenienti che ne possono nascere.

Mi pare che sarebbe importante il determinare l'ordine con cui questi lavori sarebbero introdotti, e di determinarlo forse per legge, e preventivamente, per evitare le emulazioni che possono nascere fra gli interessati diversamente nelle direzioni delle comunicazioni, ciò che può intralciare e ritardare il progresso di questi lavori, e la determinazione del Ministero. Mi pare che noi renderemmo al Ministero un buon servizio se colla legge stessa, a seconda delle indicazioni e riflessioni che possono essere suggerite, si particolareggiasse l'ordine di tali lavori.

Vi è anche un'altra ragione per apprezzare questa preventiva determinazione.

Mi sembra che se tutte non potranno progredire simultaneamente, come certo noi potranno, sarebbe desiderabile che qualcheuna progredisse con maggior rapidità a preferenza delle altre, affinché anche i lavori delle vie secondarie potessero essere incominciati e proseguiti di mano in mano; intendo di quelle che esser debbono a cura ed a carico delle suddivisioni ed autorità locali, cosicchè più pronto si ottenesse l'intento di coordinate comunicazioni.

Di più, è da considerare che le diverse vicende politiche o personali, e, pur troppo, forse la insufficienza di fondi possono far rallentare, interrompere i lavori.

Se avremo potuto terminare una qualche linea, quella che si riconosca preferibile per la sua importanza, o la più attuabile, e portarla abbastanza avanti perchè possa essere mantenuta e non deteriorata dalla sospensione, sarà un vantaggio assicurato. Per lo contrario, se avremo cominciato diverse linee, e non le avremo potute portare abbastanza innanzi, una sospensione sarebbe fatale.

Dopo queste osservazioni, io non ho che ad aspettare qualche schiarimento che sia dato su questo proposito, se veramente ciò sia intendimento del Ministero il cominciare i lavori sopra diversi punti, il che non potrebbe essere consigliato se non dall'interesse di dare lavoro nelle diverse situazioni dell'isola a quelli che ne abbisognano, ma mi pare contrastato dagli altri riflessi che io ebbi l'onore di sottomettere al Senato.

Invero un cenno che poc'anzi è stato dato da un senatore e dal signor ministro nel rispondergli relativamente allo stradale conducente al porto di Terranova, in parte veniva incontro al soggetto di questa mia interpellazione; tuttavia mi giova sperare qualche più apposito schiarimento sulle intenzioni e i divisamenti per l'applicazione della proposta legge, nel senso dei riflessi da me esposti.

Vengo ad un'altra interpellazione. Noi ci occupiamo di nuovi lavori, di nuovi stradali; nè credo, o almeno non so che si provveda alla manutenzione, al compimento ed alla utilizzazione della strada principale che è già formata. Temo che il trascurare quest'oggetto possa essere cagione di gravi inconvenienti. Non vedo che si sia provveduto alle vie secondarie di comunicazioni che devono volgersi a queste strade principali. Non vedo promosso alcuno spirito d'associazione o di tendenza a profittare sollecitamente di quelle strade principali, e coordinarvi le comunicazioni alle confrontanti località. Vorrei sapere se anche per questa parte è stato provveduto, o se le mie sollecitudini a tale riguardo siano senza fondamento.

**PRESIDENTE.** La parola è al ministro dei lavori pubblici.

**PALLOTTA,** ministro dei lavori pubblici. Due inter-

pellanze mi fa l'onorevole senatore. La prima è sul sistema con cui intende il Ministero che procedano successivamente le strade in questione, e pare che egli avesse l'intenzione di fissare questo sistema. A questo riguardo io non posso che pregare il Senato, come ho pregato la Camera dei deputati, di lasciare al Governo quella latitudine che io credo assolutamente necessaria al buon procedere dell'impresa di cui si tratta. Le circostanze dell'isola sono affatto speciali: essa non consente che in alcune stagioni si lavori in ogni sito a cagione della mial'aria. L'isola muta di condizione da un sito all'altro, anche per la maggiore o minore frequenza della popolazione; per la maggiore o minore facilità di trarre profitto delle sue ricchezze; e finalmente, perchè alcune parti di essa si prestano a che con facili e spediti lavori si possa dal sistema stradale ritrarre un grande beneficio; per altre parti questo beneficio deve essere necessariamente ritardato, mentre i lavori che vi si esigono sono assai più grandi, costosi e di più lunga lena. Nel complesso di queste circostanze il Ministero deve avere essenzialmente in mira d'impiegare i fondi a misura che saranno assegnati nei vari esercizi nel modo più proficuo e nel più breve tempo possibile. Determinare questo a priori io credo assolutamente impossibile.

Un altro argomento che indurrà a lavorare più in un sito che in un altro sarà il poter profittare di alcuni tronchi di strada che sono già condotti a termine, e che con lieve prolungamento vanno ai centri di popolazione importantissimi; per esempio, è già fatta la strada da Cagliari a Serris: questo tronco accenna ad entrare da una parte nell'Oliastro, e dall'altra nel territorio di Laconi, paesi fertilissimi; e questa strada che è spinta, come dissi, fino a Serris, e che ora non dà alcun profitto, con breve prolungamento ne darà uno grandissimo. Quella sarà dunque una delle linee su cui converrà più attivamente lavorare. Havvi un altro tronco di strada che mette dal porto di Alghero a Torralba, e intanto Ozieri resta assolutamente senza alcuna strada; eppure il tragitto da Torralba ad Ozieri è assai breve e di abbastanza facile esecuzione. Questo dunque è un altro dei tronchi dai quali si trarrà il più gran profitto.

I porti mancano di strade generalmente, e manca principalmente di ogni comunicazione il porto di Terranova, ossia il golfo degli Aranci; sarà dunque da tenere a calcolo anche questa considerazione.

Finalmente quando il Ministero avrà ben maturato tutte queste circostanze, avrà esaminati i progetti, avrà conosciuto quali somme si possano impiegare con maggior profitto; allora potrà determinarsi a lavorare nelle varie stagioni secondo la salubrità dei siti diversi. Dove l'aria è cattiva si lavorerà l'inverno. Si cesserà ivi la state per concentrare il lavoro in siti d'aria buona.

Oltre le accennate, altre circostanze influiscono ancora sulla anticipazione dei lavori. I progetti arrivano al Ministero più o meno prontamente; gli appalti si possono o non possono fare, e queste circostanze inducono il Ministero, quando voglia procedere con attività e colla migliore utilità di tutta l'isola, a mutare talvolta i divisamenti che aveva preso prima.

Fin qui quanto alla prima interpellazione che mi è stata fatta. Quanto alla seconda che riguarderebbe il non aver fatto cenno, come crede l'onorevole senatore, della strada principale e della sua manutenzione, gli farò osservare che questa strada principale è già compiuta, e messa anzi prima di tutte nel sistema stradale che si vuol stabilire. Se non si trattasse che di prima costruzione non si sarebbe messa. Fu indicata nel sistema generale appunto per avvisare alla sua manutenzione che cadrà fra le spese ordinarie. Simil cosa

può dirsi, rispetto alle linee trasversali che parrebbe, secondo quanto ha osservato il signor senatore, si fosse trascurato di mettere in corrispondenza delle linee principali. Prego di ritenere che le tre linee trasversali che vanno dalla costa orientale alla costa occidentale dell'isola sono appunto combinate a convenienti distanze, e fra loro intersecano le linee longitudinali, e così danno una comunicazione continua da queste linee col mare da una parte all'altra. E così la rete mi pare che soddisfaccia ai principali bisogni dell'isola, anche indipendentemente da qualunque altra parte della rete secondaria che dovrà essere eseguita a carico del territorio, e per la quale non ho punto fiducia che si possa fare cosa di molta importanza finchè la prosperità dell'isola non risorga; e non ho punto speranza che la prosperità dell'isola risorga, se non si comincerà a darle un sistema di strade principali quale è stato proposto al Senato.

**DE FORNARI.** Non prendo la parola che per esprimere un pensiero, un sentimento che era già nell'animo mio, cioè l'intera confidenza che ripongo nell'egregio ministro che dirige i lavori pubblici in questo momento. Avevo bisogno solamente di tranquillare l'animo mio intorno a quei dubbi che insorgevano in me, e sono perfettamente soddisfatto delle spiegazioni ch'egli mi ha favorite. Intendevo anche rendergli un buon servizio prevenendo tristi effetti di emulazioni ed opposizioni che, in mancanza di preventive disposizioni di legge, potevano creargli imbarazzi e ritardi. Ma poichè il suo coraggio eguaglia la sapienza e la prudenza sua, non mi rimane su che insistere.

**GIULIO.** Signori, la legge sull'ordinamento stradale della Sardegna, sul quale voi state deliberando, si compone di tre parti essenzialmente distinte.

La prima non fa altro che proclamare che la Sardegna sarà dotata di un sistema di strade coordinate in modo da corrispondere ai suoi bisogni, e da favorire lo sviluppo della sua prosperità; e su questa parte non credo che possano avervi due opinioni distinte. È desiderio unanime di tutti i membri del Parlamento di fare che la Sardegna goda finalmente di quei vantaggi ai quali la sua così bella, così ricca e così splendida posizione l'hanno chiamata.

La seconda parte stabilisce le classificazioni delle strade che saranno aperte in Sardegna, e dichiara quali fra queste saranno strade reali, cioè a carico intieramente dello Stato, sia per la costruzione, sia per la conservazione loro. Certo il Governo, l'illuminato Ministero che ci propone la legge non avrà accettato questa distribuzione di strade senza lunghi e severi studi, nè simili studi potrebbero convenientemente essere sottoposti a quella rapida forma di pubblica discussione che è sola possibile in una numerosa assemblea.

Ma dopo queste due parti ne viene una terza, meno importante in massima, più importante in quanto può sola somministrare i mezzi all'esecuzione delle prime, voglio dire la parte economica.

Nell'articolo 4 si stabilisce che i lavori occorrenti a compiere le strade reali dell'isola di Sardegna saranno intrapresi nell'anno 1850. L'articolo seguente stabilisce che sarà stanziato nel bilancio di quest'anno stesso una somma di un milione, e nei bilanci degli anni avvenire sino al compimento dei lavori un milione e mezzo.

Questi due articoli danno luogo a molte dubbiezze sulle quali chiedo perdono al signor ministro se debbo ricorrere alla sua compiacenza acciò abbia la bontà di risolverle, perchè credo che dalla risoluzione loro possa dipendere la buona o meno buona riuscita del progetto di legge.

I dubbi che questi due articoli eccitano in me sono i seguenti:

L'articolo 4 stabilisce, dico, che i lavori saranno intrapresi fin dall'anno 1850; ora eccoci agli ultimi giorni di aprile; il mese di giugno è per conseguenza assai vicino a noi: quindi per tutta la stagione estiva poca o nessuna probabilità che si possano attuare in Sardegna lavori stradali, od almeno poche località, nelle quali simili lavori possano essere attuati. Restano per conseguenza i mesi di autunno, gli ultimi mesi dell'anno. Ciò mi dà a dubitare che forse la somma di un milione, proposta dall'articolo 4, sia di gran lunga superiore a quella che sarà possibile di spendere nel corso dell'anno.

Se conoscessi meno l'attività del signor ministro, se fidassi meno nello zelo di tutti i suoi dipendenti, crederei difficile che anche in qualche punto particolare si cominciasse attivamente a lavorare nel corso dell'anno. Ma qualunque ne sia il buon volere di tutti, io dubito fortemente che la somma di un milione possa essere spesa nel corrente anno. Vero è che l'onorevole signor ministro mi risponderà che, se non si potrà sospendere l'allocatione fatta, sarà di poco pregiudizio; risposta che accetterei in condizioni diverse delle nostre finanze, ma nello stato presente di esse non so se questa allocatione di un milione da farsi fin da quest'anno non possa agli occhi di qualcheduno presentare qualche difficoltà che gli renda la legge meno accetta.

Quanto poi alla allocatione di un milione e mezzo per gli anni avvenire fino al compimento del lavoro, è manifesto che il pensiero che eccita questa disposizione è di domandare qual potrà essere la durata di questi lavori, quale per conseguenza può essere la somma totale che il Parlamento stanziava fin d'ora a favore delle strade di Sardegna; e questa interrogazione è tanto più naturale che l'articolo 3 nello stabilire quali saranno le strade reali, non fa conoscere se si avranno indicazioni nè della lunghezza loro, nè della loro larghezza, nè del sistema in cui saranno costruite, nè per conseguenza della somma che può essere necessaria per l'attuazione di ciascheduna di esse.

Egli è impossibile che il Governo nel proporre al Parlamento una legge di questa fatta, non abbia preparato esatti computi (per quanto si possono fare) della spesa totale che l'esecuzione di queste strade reali può comportare, e per conseguenza della durata che può avere questo sopraccarico di un milione e mezzo che si propone al Parlamento di sanare.

Resta per ora la questione di sapere se questi chiarimenti, che prego il signor ministro a volerci somministrare, non si potrebbero più utilmente tradurre in prescrizione di legge.

Già la Commissione ci ha proposto di aggiungere al luogo stesso un articolo 6, per cui sarebbe stabilita la larghezza da darsi alla strada, e indicato il desiderio che nella costruzione dell'opera d'arte s'impieghino, per quanto sarà possibile, i legnami di cui quell'isola abbonda.

Nell'unirmi a questa proposta della Commissione, io mi riserbo, dopo sentita la risposta del signor ministro, di proporre, se mi parrà opportuno, qualche altra limitazione, la quale meglio determini la somma totale, a cui la spesa delle strade ora in massima determinata debba ascendere.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Per rispondere con quanta maggior chiarezza potrò all'interpellanza dell'onorevole senatore preopinante, deggio prima far avvertire rispetto a que' studi sui quali egli crede che sieno state maturate le proposizioni del Ministero, che la base fondamentale del mio progetto, quale l'aveva proposto alla Camera

dei deputati, era essenzialmente fondato e lo è tuttavia, ad eccezione delle due linee stradali che dirò, sugli studi che furono fatti in Sardegna fin dal 1822, e che continuarono fino al 1850, anche contemporaneamente all'esecuzione della strada principale. Quegli studi ebbero tutta la maturità che si può sperare, perchè è impossibile di limitare precisamente la spesa di simili opere; procedendo secondo le nostre regole amministrative, furono assoggettati al congresso permanente, quindi dal Ministero approvati e sottoposti alla sanzione reale fin dall'11 novembre, se non erro, del 1850.

Con questi studi si stabiliva già fin d'allora un sistema stradale, dichiarandosi che quelle strade sarebbero state divise in reali ed in provinciali; non si assegnava che una sola strada fra le reali, ed era quella appunto fra Cagliari, Sassari e Porto Torres; parecchie altre strade si classificavano fra le provinciali, ma questa diversità era più apparente che sostanziale, poichè dichiaravasi ad un tempo che tanto le strade reali come le provinciali sarebbero state fatte dal tesoro dell'isola.

Nel fissare adunque il sistema stradale, che ebbi l'onore di proporre alla Camera dei deputati, e che ora sottopongo al Senato, ho preso per base quel regolamento in ordine alle strade che erano dichiarate provinciali, e che, come dissi, erano a carico dello Stato, e proposi che si dichiarassero strade reali ad eccezione di una, la quale mi parve che non vestisse tale carattere di alta importanza da esser pareggiata alle altre.

Eransi però, posteriormente a quelle determinazioni, fatte alcune osservazioni: se, cioè, una di quelle linee principali che nel sistema attuale si chiamerebbe la linea centrale di Levante, dovesse essere riconosciuta di alta importanza. Questa linea era stata anche studiata maturamente: sta in fatti che già i progetti compilati e definiti di alcuni tronchi di essa sono compiuti, e per altri tronchi sono stati già stanziati i fondi fin nel bilancio del 1849.

Quando adunque si trattò di ultimarla insorsero moltissime domande, s'indirizzarono petizioni al Parlamento perchè fra le strade reali fosse compresa anche questa linea che da Isili, Laconi, Gavoi va ai Campi d'Orotelli, e seguita verso il porto di Terranova. Ma un'altra linea che tutti convennero essere della più alta importanza si è quella che da Iglesias va al porto di Palmas, uno dei porti principalissimi dell'isola, e che molto ha recentemente acquistato dopo la conquista fatta dai Francesi dell'Algeria, perchè tutti sanno le grandi difficoltà che si trovano in mare sulle coste dell'Africa, per cui non vi ha miglior ricovero che in quel porto, nel quale però non trovano verun sussidio per la totale mancanza delle strade, anzi del menomo sentiero che comunichi coll'interno dell'isola. Ragioni per cui maggiormente si rendono necessari quei lavori la cui importanza darà un sollievo diretto all'isola ed indiretto a tutto lo Stato. Sopra queste due sole strade furono dunque fatti studi speciali, e tutti convennero dover le medesime essere collocate in prima linea. A proposito di esse seguirono lunghe e mature discussioni alla Camera dei deputati, e si riconobbe doversi desse introdurre nel piano o sistema generale. Questi sono i principii che hanno dato base al medesimo.

Venendo alla spesa, farò osservare che gli anzidetti studi che avevano condotto a determinare l'importanza della prima linea e di quelle altre che essenzialmente costituiscono il sistema stradale già stato adottato in parte, portavano una lunghezza di 660 chilometri di strada, comprese per altro quelle già costrutte per un tratto di 387 chilometri, per cui rimanevano a farsi 273 chilometri, in ordine a cui erano

compiuti tutti gli studi e fatte anche le perizie approssimative rilevanti complessivamente a meno di 6 milioni, cioè, se non erro, a 5,400,000 lire, che, fatto calcolo delle spese imprevedute, si sono portate a 6 milioni: ed ecco perchè quando feci la prima proposizione alla Camera dei deputati, indicai la somma, perchè allora le linee delle strade reali si limitavano ad uno sviluppo determinato; per le due nuove linee aggiunte io veramente non ho basi sicure onde precisarne l'importare ed aggiungerlo alla somma dei 6 milioni, che per approssimazione si son reputati necessari per i 273 chilometri di strada anzi menzionati; ma i motivi adottati dal relatore della Commissione parmi possano convincere abbastanza che il volere assolutamente precisare in ora la spesa, è cosa se non impossibile al certo difficilissima: e che quando anche si formolasse una cifra non si potrebbe però averla per base sicura; dovendosi al riguardo applicare i principii della massima e della vera economia, di quella cioè che è compatibile colla riuscita dello scopo a cui si mira. Io dirò per altro che volendosi un risultato approssimativo abbastanza giusto, lo si può facilmente avere deducendolo meglio forse che dalle perizie antecedenti, dall'esperienza e dal fatto. Ora, prendendo per base i lavori fatti, salvo errore, nel 1826, 1827 o 1829 per la strada che da Porto Torres per Sassari conduce a Cagliari per una lunghezza di 254 chilometri, si ricava dai conti esattissimi che vennero resi essersi speso, tutto compreso, una somma di 3,962,000 lire, o ad un dipresso 4 milioni. È però da ritenersi che in questo sviluppo di linee vi sono due tronchi che risulta non essere di nuova costruzione, ma sibbene frazioni di vecchie strade state solo perfezionate; quali tronchi della lunghezza di 28 chilometri importarono una spesa di lire 28,000 circa: ora sottraendo dalli 254 chilometri di cui sovra i 28 suddetti, rimangono 206 chilometri di strada nuova, e dalla somma totale di 3,962,000 lire deducendo la spesa di lire 28,000 occorsa per ristorare questi tronchi, si ha la nota spesa di 3,934,000 lire, state impiegate a costruire e perfezionare i 314 chilometri di strada.

Sulle basi di questo ragguglio la spesa del chilometro su quella grande linea risulta di lire 18,000 per chilometro. Se prendiamo questa cifra per base considerando che le prime strade proposte erano di 273 chilometri, e che a queste, secondo le nuove deliberazioni della Camera, sarebbero stati aggiunti 33 chilometri di via da Orotelli a Serri per andare verso Terranova, 78 chilometri da Serri al Campo d'Orotelli e poi 30 chilometri da Iglesias a Palmas, si avrà un totale di 413 chilometri, che aggiunti al 273 del primo progetto danno 686 chilometri, i quali valutati a 18,000 lire il chilometro, importerebbero meno di 8 milioni; ma per tenere il conto largo valutandoli in 20 lire al metro, ossia in 20,000 per chilometro, credo che si avrà il costo approssimativo delle proposte linee nella totale somma di 8 milioni, od al più di 8 milioni e mezzo.

Cio posto, accordando un milione in quest'anno, resterebbero 7 milioni e mezzo a pagarsi in cinque anni, tempo questo che io ritengo necessario al compimento delle strade, poichè i lavori non possono in principio procedere molto speditamente, perchè tutti sanno quanto sia difficile l'incominciare lavori in un'isola come la Sardegna, ove difettano tutti gli elementi, ed anche il personale occorrente a gradiose imprese.

Questi sono i lumi che posso dare sull'importare di queste strade, quale credo realmente non oltrepasserà il 8 milioni e mezzo. La strada da Cagliari a Sassari è stata tenuta della larghezza di 7 metri come venne indicato, ed è mio divisamento

che qualora s'incontrino difficoltà per cui si aumenti la spesa, si faccia economia sull'ampiezza delle strade riducendole a minori proporzioni.

**GIULIO.** Chieggo perdono al signor ministro se insisto sopra una precedente mia osservazione.

Lo pregherei a volermi dire ancora quali considerazioni lo portino a credere che i lavori possano fin da quest'anno essere tali da produrre la spesa di un milione. . .

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** (Interrompendo) È vero, l'aveva dimenticato.

**GIULIO.** . . perchè qualora questa spesa invece di un milione dovesse probabilmente ridursi ad una somma minore, per esempio, ad un mezzo milione, io proporrei allora una modificazione all'articolo di legge relativo, affinché si limitasse la somma a quella proporzione la quale è probabile che sia richiesta.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Nella prima proposizione fatta trattavasi di spendere due milioni all'anno. Questi due milioni non li aveva proposti definitivamente perchè pochissimo conoscitore del paese, non aveva cognizioni sufficienti; ma rivolgendomi alle persone più pratiche, specialmente all'ispettore Carbonazzi, egli mi disse che distribuiti i lavori in vari punti, si sarebbe potuto spendere la somma suddetta. Io non potendo assicurarli positivamente lo domandava alla Camera; ma intanto sia nell'esame delle Commissioni, che nella discussione della legge, trascorse, come osservava giustamente il signor senatore Giulio, una gran parte della stagione più propizia. Io credo ciò non ostante che un milione si possa spendere, non dirò precisamente dentro l'anno amministrativo, ma alcuni mesi dopo i più propizi per i lavori; e siccome bisogna avere i fondi per impegnarli, massime in principio, epoca in cui si devono fare immensi approvvigionamenti di materiali d'ogni genere, così è d'uopo che sia stanziata una competente somma per sopperire alle spese, direi così, di primo impianto dell'opera. Difettandosi in Sardegna di materiali, di strumenti, del necessario personale, sarà necessario nel primo anno di spender molto per dar principio e base ai lavori sur una scala proporzionata alla loro importanza; e quindi non ho creduto fuor di proporzione la somma chiesta onde spingere poi i lavori colla dovuta energia anche negli anni successivi.

**PRESIDENTE.** Debbo interrogare il Senato se vuole tenere per chiusa la discussione generale.

Chi intende che sia chiusa la discussione generale si voglia alzare.

(La discussione generale è chiusa.)

Avrò l'onore di rileggere il primo articolo della legge:

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

Chi intende approvarlo voglia sorgere.

(È approvato.)

Darò lettura dell'articolo secondo:

« Le strade costituenti la detta rete saranno divise in categorie.

« Alla prima categoria appartengono le strade reali, quelle, cioè, che sono costruite e mantenute a tutta spesa dello Stato.

« Le altre categorie verranno proposte da una Commissione speciale istituita nell'isola, sentiti i Consigli divisionali e provinciali. »

Se non vi ha chi chiegga la parola, porrò in primo luogo ai voti l'emendamento proposto dalla Commissione, il quale

consiste nel mettere a vece delle parole: *istituita nell'isola*, queste altre: *che sarà nominata per decreto reale*, vale a dire che invece di scrivere: *la Commissione speciale istituita nell'isola*, si dica: *Commissione speciale nominata per reale decreto*.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io non ho difficoltà a che s'introduca l'aggiunta che *la Commissione debba essere approvata con decreto reale*, non essendovi dubbio al riguardo; e questo è il motivo per cui non si è specificamente ciò indicato: solo parmi che non si possa contraddire all'istituzione di questa Commissione nell'isola per due essenziali motivi. Prima di tutto perchè sembra assolutamente necessario che questa Commissione sia in continuo rapporto coll'amministrazione dell'isola stessa, cogli uffici d'intendenze, coi Consigli divisionali, e colle persone più pratiche del paese che ne conoscono meglio gli interessi e le località. Vi sono anche alcuni uomini distinti e speciali nell'isola, sia impiegati nelle varie amministrazioni che possidenti, i quali possono venire molto opportunamente consultati. Credo quindi che trattandosi d'interessi speciali alla Sardegna, l'aver colà stabilita la Commissione di cui si tratta possa di molto facilitare ed affrettare il compimento dei lavori che saranno alla medesima affidati; secondariamente perchè la Commissione onde adempiere bene al suo scopo deve esaminare attentamente i rapporti fra le varie strade ora esistenti con quelle che si eseguiranno. A questo oggetto mi pare difficile che ella possa adempierlo, se non se con frequenti visite della località, e principalmente coll'ispezione frequente delle persone d'arte che faranno parte della Commissione nei siti e luoghi più difficili.

Per tali motivi io desidererei che la Commissione fosse istituita nell'isola; e nell'esprimere questo desiderio non è già che io dubiti, che togliendo le parole: *istituita nell'isola*, rimanga vietato al Ministero di costituirla colà (poichè nulla dicendo potrebbe implicitamente intendersi che il Ministero è in facoltà di nominare con decreto reale la Commissione ove meglio crede), ma perchè essendo stata già introdotta questa disposizione, il sopprimerla parrebbe un'assoluta negazione di questa facoltà, al che io non potrei assentire.

**MOSCA, relatore.** La Commissione non ha difficoltà a che si metta: *Commissione speciale nell'isola che sarà nominata per decreto reale*. Essa ha aggiunte cotale parole: *che sarà nominata per decreto reale*, perchè dicendosi semplicemente *da una Commissione istituita* sembrava a taluni che si trattasse di una Commissione già istituita, e non da istituirsi.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Dichiaro che la Commissione non è istituita, perchè dovranno concorrervi persone onninamente estranee ad ogni interesse locale, e le quali siano affatto indipendenti.

**PRESIDENTE.** Dopo le spiegazioni date, l'emendamento della Commissione rimane così concepito: *da una Commissione speciale che sarà nominata nell'isola per decreto reale*.

**GIULIO.** Prima che si ponga ai voti quest'emendamento, mi farei lecito di domandare qualche spiegazione intorno alle attribuzioni, e soprattutto intorno all'autorità di cui sarà rivestita questa Commissione, la quale per unanime consenso del Ministero e della Commissione verrà nominata nell'isola. L'articolo 2 dà a questa Commissione il diritto di proporre quelle strade principali che crederà utili alla prosperità del paese.

Secondo le leggi nostre, e secondo questa stessa, le strade provinciali dovendo essere fatte a carico totale delle provincie, con o senza un sussidio del Governo, è evidente che alle

province stesse spetta il deliberare, se o no intendano caricarsi della spesa di costruzione d'una data strada.

Io faccio la supposizione che la Commissione creata da quest'articolo, dopo aver sentito un Consiglio divisionale, il quale proporrebbe che nei limiti della propria divisione si costruisse una strada del valore, per esempio, di 80,000 lire, fosse d'avviso che invece di una sola strada se ne dovessero costruire due, il cui prezzo dovesse invece di 80,000 ascendere a 100,000, a 150,000 lire, ne avverrà forse che il Governo, il Parlamento sulla proposta di questa Commissione, abbiano a costringere quella divisione a sottostare ad una spesa tanto maggiore di quella alla quale volontariamente si sono disposti di sottomettersi?

In terraferma il Governo certamente non impone a niuna provincia l'obbligo di fare una strada, se questa non è dal Consiglio divisionale e provinciale proposta.

Secondo quest'articolo parrebbe che in Sardegna l'iniziativa della costruzione di una strada provinciale possa partire da altri che dal Consiglio provinciale stesso, e che insomma una provincia possa essere astretta a costruire a sue spese una strada che essa volontariamente non fosse disposta ad intraprendere.

Domando dunque se le attribuzioni di questa Commissione saranno semplicemente consultive, o se non avrà altro dovere, altro diritto che di fare buon ufficio presso la province per indurle ad intraprendere la costruzione di certe strade, e d'illuminare il Governo intorno alla convenienza d'intraprenderle, oppure se in seguito alle proposte di questa Commissione il Governo si riserva di ordinare la costruzione delle strade provinciali a spese delle provincie, e senza che queste per mezzo dei loro consigli vi abbiano acconsentito.

**MOSCA, relatore.** In seno della Commissione si è agitata una tale questione ed il dubbio ora emesso dall'onorevole collega non sfuggì alla medesima, ma è stato detto, come si legge pure nel rapporto, che le condizioni speciali dell'isola richiedevano che la proposta dei Consigli divisionali e provinciali unicamente per stabilire una rete ben coordinata di queste nuove categorie di strade, fosse assoggettata ad una Commissione che ne facesse una generale e ben coordinata. Ma io credo che i commissari (non so se interpreto bene il voto di ciascuno) non hanno inteso che questa Commissione speciale potesse poi vincolare i Consigli divisionali, e così andare contro il disposto della legge. Non so però se sia stato questo il pensiero del Ministero.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Mi permetterò d'aggiungere alcune osservazioni a quelle fatte dall'onorevole senatore Mosca, la prima delle quali è che due sono gli uffici della Commissione.

Il primo e il più generico è di stabilire le basi, i fondamenti delle categorie. Il secondo è di assegnare le linee alle categorie. Mi pare che le obiezioni fatte dal signor senatore Giulio potrebbero riferirsi alla seconda parte, ma non punto alla prima, poichè questa è argomento di alta amministrazione dello Stato. Spetta allo Stato di vedere come si debbano formare queste categorie. Nella terraferma esse sono determinate. Ma è stato discusso su questo punto, e l'opinione generale riconobbe che voler vincolare l'isola che è in condizioni affatto speciali al medesimo sistema della terraferma, sarebbe cattivo consiglio.

Anzi, io aveva creduto assolutamente inopportuno lo stesso sistema e ne aveva proposto uno diverso. Ma alla Camera dei deputati parve che su ciò fosse immaturo deliberare. Per altro la Camera stessa non si è rifiutata a riconoscere che

non era nemmeno giusto forse l'altro principio, cioè che appartenendo l'isola allo stesso Stato dovesse assolutamente assoggettarsi allo stesso sistema stradale.

È stato dunque conchiuso che sarà nominata una Commissione la quale proporrà una speciale divisione in categorie; ed ecco il suo primo ufficio. Per esempio, se si crederà, come io lo credo opportuno, di fare una categoria di strade provinciali, ed una di strade divisionali, e di proporre dei consorzi come in terraferma, essa lo farà. Se crederà ciò inconveniente, proporrà modi diversi.

Resta la seconda parte che è l'assegnazione delle linee. Ed in questa convengo che la Commissione non potrà avere che un voto, far degli uffici onde persuadere per quanto potrà le provincie a fare il meglio. Ma anche in questo potrà essere utilissima, in un paese che poco s'intende di strade ed ha interessi locali molto disparati. D'altronde queste strade sieno provinciali o divisionali non percorrono il più delle volte, anzi si può dire sempre, non percorrono, dico, soltanto una sola divisione od una sola provincia. Sorgeranno perciò delle discussioni, e la Commissione cercherà di appianarla co'suoi lumi e co'suoi consigli, e farà delle proposizioni al Governo che potranno essere più facilmente acconsentite. Aggiungo finalmente che siccome si promettono sussidi, la Commissione illuminerà il Governo sulle strade che, adottate dalle provincie, potranno meglio meritargli e indicherà la giusta misura di questi sussidi. E se le provincie insisteranno per avere alcune strade che la Commissione non creda le più opportune o ragionevoli, la Commissione stessa dichiarerà a queste provincie che essa non proporrà per dette strade sussidi al Governo. Anche questo potrà essere un argomento che tragga le provincie sulla buona via e loro faccia scegliere le migliori linee.

Ecco perchè mi pare che la Commissione possa riuscire molto opportuna anche in questo rapporto dell'assegnamento delle linee.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'emendamento proposto. (È approvato.)

Pongo ai voti l'articolo intero così emendato.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(È approvato.)

Prima di leggere il terzo articolo, debbo chiedere al signor ministro dei lavori pubblici se acconsente a che in luogo dell'articolo terzo del progetto ministeriale si metta invece in discussione l'articolo stesso modificato dalla Commissione.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Le strade sono assolutamente le stesse, dunque sul merito intrinseco non v'è a dire. Solo avrei una semplice osservazione a fare sulle indicazioni.

Temerei che si desse una men giusta interpretazione alla espressione di quella seconda linea, ove si dice: « da Cagliari a Terranova diramandosi dalla precedente a Monastir, e passando per Isili, Laconi, Gavoi e Monti. » Con questa indicazione vedendo che se è esclusa la continuazione, od almeno l'indicazione della continuazione fino al Campo di Orotelli, parrebbe che si avvisasse ad andare direttamente da Gavoi a Nnoro, e quindi per Alai a Monti, consultando il semplice testo della legge e non facendosi punto carico delle cose ora discusse in Parlamento. Questo dubbio in me sorge per le vicissitudini dei Ministeri e per le vicissitudini ancor più facili dell'individualità dei ministri, per cui potrebbe esservi dubbio nell'applicazione della legge.

Domanderei quindi alla Commissione se non fosse persuasa di dare un'estensione un poco maggiore a quell'articolo 2°, là dove dice: « da Cagliari a Terranova diramandosi dalla

precedente a Monastir e passando per Isili, Laconi, Gavoi e Monti, » dire: « Gavoi ed i Campi d'Orotelli e di qua Monti, o per Ulassai ed Ozieri, o per Nuoro ed Alai. »

**MOSCA, relatore.** La Commissione prese eziandio ad esaminare questa questione, come si scorge dalla nota apposta a quest'articolo. Si è pure detto che sarebbe forse stato conveniente di mettere « Campi di Orotelli » tra le parole « Gavoi e Monti. » Ma però dopo lunga discussione è parso miglior consiglio non vincolarsi di troppo e di lasciare maggior libertà.

La Commissione fu indotta a così operare dall'osservazione che nella proposta di legge vi ha un'indeterminazione maggiore di quella lasciata dalla Commissione.

Oltre a ciò, siccome questa relazione naturalmente non si perde, si potrà facilmente vedere qualunque sia l'amministrazione incaricata dell'eseguimento di queste opere che solamente fra Gavoi e Monti ebbe luogo un'indeterminazione, e che si lasciò appunto maggior libertà, dovendo dipendere la scelta della strada dalla convenienza che ne dimostrerà, dopo fatti gli studi comparati, l'opportunità.

L'aggiunta che ora ci propone il ministro onde far maggiormente conoscere questa indeterminazione non mi sembra essere cosa molto conveniente in una legge, imperocché lo spiegare così quali studi si debbano fare per venire a determinazioni, non so se sia molto usato. Del resto, se il ministro crede che possa giovare l'aggiungervi i « Campi d'Orotelli fra le parole « Gavoi e Monti, » la Commissione non ha difficoltà di aderirvi, ma, lo ripeto, a me pare inopportuno di metter una tale spiegazione perchè in ultima analisi in una legge non si debbono inserire particolari che vincolino o guidino un'amministrazione.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Farò osservare che io riconosco perfettamente che nello spirito e nella lettera la proposta della Commissione non può lasciare dubbio principalmente dopo la sua dichiarazione « che si tacciano alcuni punti intermedi fra Gavoi e Monti, perchè si richiedono all'uopo studi comparativi prima di determinare la migliore delimitazione della via in quell'intervallo. » Ma ripeto che siccome questa dichiarazione non può essere inserita nella legge, così può venire un giorno in cui quell'espressione troppo vaga della legge conduca a far ritenere come fissata la linea diretta da Gavoi per Nuoro ed Alai a Monti.

Quanto poi alla convenienza di introdurre in una legge l'indicazione di più linee che potranno essere scelte, non potrei precisarlo veramente, ma mi pare che in alcune delle leggi portate per concessioni delle strade ferrate francesi siano lasciate queste latitudini di studi posteriori.

**MOSCA, relatore.** Veramente le strade ferrate sono opere di molto maggior importanza che non siano queste: e quando si è lasciato questa facoltà che era propriamente oggetto...

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** (Interrompendo) Ad ogni modo non ha nulla di essenziale nel contesto della legge quale fu proposta, e molto meno poi « a' Campi d'Orotelli. »

**PRESIDENTE.** Ciò posto, io mi credo autorizzato a leggere la proposta della Commissione coll'aggiunta « dei Campi d'Orotelli. »

« 1° Da Cagliari a Porto Torres per Monastir, Oristano, Macomer, Torralba e Sassari;

« 2° Da Cagliari a Terranova, diramandosi dalla precedente a Monastir, e passando per Isili, Laconi, Gavoi, Campi d'Orotelli e Monti;

« 3° Da Cagliari a Porto Palmas per Decimomannu, Siliqua ed Iglesias;

« 4° Da Cagliari a Tortoli, diramandosi dalla strada n° 2 presso Serri e passando per Lanusei;

« 5° Da Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro;

« 6° Da Alghero a Terranova per Torralba ed Ozieri sino all'incontro della strada n° 2. »

Se non vi ha chi chieda la parola, è il caso di votare sull'articolo.

Interrogo il Senato se vuol votare l'articolo separandolo ne' suoi paragrafi, o votarlo tutto intiero.

Alcune voci. Tutto intiero.

**PRESIDENTE.** Chi approva l'articolo 3 voglia levarsi.

(È approvato.)

Darò lettura dell'articolo 4:

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

(È approvato.)

Leggerò ora l'articolo 5:

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

**COLLA.** Io diedi di buon grado il mio voto a favore dei quattro primi articoli di questa legge, perchè sono intimamente persuaso che primo e principalissimo bisogno della Sardegna è quello d'aver comode e facili vie di comunicazione; come pure perchè sono persuaso essere debito dello Stato di procacciare alla Sardegna questo beneficio con tutta l'ampiezza, con tutta la sollecitudine possibile.

Ma perchè lo Stato possa procacciare alla Sardegna questo beneficio, è necessario che uno Stato sia, come uno Stato deve essere, governato cioè con saviezza, con prudenza, con antivedimento, con generosità moderata sempre dalla prudenza. Fra le regole molto savie e salutari segnate dalla sapienza dei nostri padri nelle leggi nostre economiche questa è principalissima che non siano vincolati i bilanci degli anni avvenire, se non è assolutamente necessario, se non si ha una certezza, o almeno quasi certezza che il Governo potrà soddisfare alle obbligazioni che gli si impongono pel corso di alcuni anni. Converrebbe adunque esaminare le disposizioni di questo articolo sotto questi due aspetti: del bisogno cioè e della probabilità di poter sottostare alle obbligazioni di cui si tratta. Parlando del primo, io riconosco un bisogno e direi una convenienza tale che si approssima alla necessità di una disposizione per la quale si stabilisca, si proclami una rete ben intesa e ben ordinata di strade per la Sardegna. Vedo un eguale bisogno, se si vuole, nelle disposizioni per le quali si dichiara che queste strade saranno intraprese entro questo anno; vedo anche un quasi bisogno di portare tali somme ad un milione, giacchè sono persuaso che se non si può spendere nell'anno volgare, si potrà spendere nel corso dei diciotto mesi che compongono l'anno finanziario, durante il quale, secondo le nostre leggi, e prima di essere i fondi stanziati in bilancio, può ancora farsi la spesa.

Ma non vedo necessità che il Governo s'obblighi fin d'ora a dare per cinque, per sei e forse anche per maggior numero d'anni una somma determinata di un milione e cinquanta mila lire piuttosto che in un anno un milione, in altro anno due, in un altro cinquecento mila lire, secondo il progresso dei lavori e secondo le circostanze delle finanze. Questo quanto al bisogno. Ammesso però che vi possa essere un bisogno, una convenienza di determinare anticipatamente questa somma, io passerò alla seconda questione che mi pare anche più grave, e sopra questa mi volgerò a ciascuno di voi,

o signori, e vi chiederò se a fronte della condizione politica del nostro paese e di molti altri in Europa, se dopo aver letto il discorso che si è stampato non ha guari nella nostra *Gazzetta ufficiale*, il discorso cioè del ministro delle finanze sulla nostra condizione finanziaria, noi possiamo con tranquilla coscienza accordare per cinque o sei anni una somma di lire 1,800,000 per la sola spesa di opere stradali!

Veramente il signor ministro delle finanze vi ha detto che « consumate intieramente le somme che si ritrassero dai molteplici prestiti che abbiamo contratto, noi abbiamo ancora di spese arretrate presso che 100 milioni per i quali un nuovo prestito bisognerà fare, e pare che dopo ciò noi avremo bilanci che presenteranno un disavanzo di circa 30 milioni, senza contare molte spese assai gravi che egli ha creduto di non mettere in conto. Ed il ministro di finanze a petto di questo risultato finanziario incontrastrabile ha presentato alcuni progetti di legge per nuove imposte, i quali progetti, qualora venissero adottati dal Parlamento nella loro integrità, qualora s'adottassero anche quelle disposizioni che forse a taluni possono sembrare troppo dure, non basterebbero ancora a colmare il vuoto che abbiamo nei bilanci; e pertanto ogni giorno vi si presentano leggi che sono tutte per aumento di spese. Io dimando dunque come possiamo noi tranquillamente e con sicurezza esporci a contrarre un'obbligazione la quale sicuramente non siamo certi di poter compiere.

Io credo che il Parlamento adoprerebbe con molta maggior saviezza (con quella saviezza senza la quale non vi è Governo che possa lusingarsi di ben governare, nè paese che possa credere di essere ben governato), qualora si limitasse ad assegnare per l'anno corrente il milione che si è domandato per l'avvenire, si limitasse a fare quegli assegnamenti che saranno ravvisati necessari e che la contingenza del paese e dell'erario potrà rendere ammissibili.

Per tale effetto io proporrei di sostituire all'articolo quinto il seguente:

« Per la costruzione delle strade indicate nell'articolo 3 è assegnato al Ministero dei lavori pubblici un milione di lire da stanziarsi nel bilancio del 1850, e saranno fatti sui bilanci successivi sino al compimento dei lavori quegli assegnamenti che annualmente necessari risulteranno conciliabili colla situazione del pubblico erario. »

**PRESIDENTE.** Debbo chiedere al Senato se questo emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

**COLLA.** Io mi era già nella discussione generale aperta la via a proporre un emendamento sull'articolo presente con iscopo conforme, ma con idea alquanto differente da quella dell'onorevole preopinante. Egli solleva particolari contestazioni sullo stanziamento dei fondi dei bilanci degli anni avvenire; nessuna però su quello di un fondo per l'anno corrente; a' miei occhi la questione si presenta con una soluzione direttamente contraria. Noi tutti sappiamo pur troppo che questi milioni da spendere immediatamente per le strade della Sardegna non li abbiamo.

Era mia intenzione di proporre al Senato di ridurre la allocazione dei fondi per l'anno corrente alla somma di 500,000 lire, cioè alla metà di quanto era stato domandato. Lo scopo mio nel mettere avanti questa proposta era di mostrare per una parte il vivo desiderio del Senato di fare quanto le forze dello Stato permettono e più ancora, e di dotare finalmente la Sardegna di un conveniente sistema di strade. Quanto agli anni avvenire, dei quali principalmente si adombra l'onorevole mio collega il senatore Colla, io non credo che il voto del Parlamento si trovi vincolato dalla pre-

sente legge nello stanziamento dei bilanci avvenire; ed allora quando discuteremo il bilancio del 1851, se le condizioni delle nostre finanze non saranno migliorate, se i lavori di Sardegna non si saranno avanzati, e se avverrà che non si possano tosto iniziare, l'impegno preso nella legge presente non ci costringerà certamente a stanziare quel fondo nei bilanci successivi, perchè il Governo dello Stato, il Parlamento, dopo la votazione di questo articolo, rimarranno sempre nella piena libertà di confermare il voto dato, o di riformarlo in un altro.

Non veggio quindi grave inconveniente nel dare fin d'ora alla Sardegna un'arra delle buone disposizioni nostre col votare in massima quest'allocazione di fondi di un milione e mezzo annuo.

La cosa è però ben differente per l'anno presente, perchè egli è certo (posto anche che dopo la legge che ci è stata poco fa presentata dal ministro delle finanze rimanga qualche speranza che si venga al voto del bilancio del 1850, speranza che si va ogni giorno più indebolendo, e che si può dire quest'oggi svanita ancorchè ci resti, dico, la speranza di aver ad emettere un voto anticipato su quel bilancio, e non, come pur troppo avverrà, un semplice voto di approvazione dopo che le spese saranno state conosciute), egli è certo che il Senato esiterebbe a rinvocare dopo quindici o venti giorni la promessa fatta alla Sardegna con la legge di quest'oggi.

Per queste ragioni ho l'onore di proporre un emendamento per cui, ridotte le spese a farsi nell'anno corrente ad un mezzo milione, si mantenga il rimanente dell'articolo.

**COLLA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**COLLA.** Mi rincresce di non poter essere d'accordo coll'onorevole preopinante, di cui apprezzo sempre l'opinione che emette al Senato.

Io non avrei gran difficoltà ad ammettere l'assegnamento di un milione, perchè sono persuaso che si potrà spendere nel corso dell'anno finanziario. Con questo mezzo potrà facilmente il Ministero fare tutte le spese gravi che sono necessarie quando si vuole intraprendere una grande impresa come la è questa. Credo poi che l'onorevole preopinante è caduto in grave errore quando disse che l'articolo 3 non vincolerebbe il Governo; io lo pregherei di leggere l'articolo, e vedrà che fin d'ora è approvato il credito al Ministero di un milione e mezzo per tutti gli anni avvenire da stanziarsi nel bilancio. Quando il Ministero ha una legge che gli apre un credito, questo credito non si può più rimandare; ed io sono intimamente persuaso essere indispensabile, prudente e savio consiglio l'esaminare (all'epoca in cui ciascun anno i bilanci sono posti al vaglio del Parlamento) sino a qual punto si possano fare assegnamenti attuabili.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Quanto all'assegnamento di cinquecento mila lire in luogo di un milione, io non potrei che riferirmi a quanto ha detto anche l'onorevole senatore Colla per provare che non solamente questa somma si può spendere, ma che si deve spendere per attuare una grande impresa, un vasto sistema di lavori, e quando lo si voglia attuare in un paese che si trova nelle condizioni della Sardegna, dove le spese di primo stabilimento saranno vistosissime e costosissime.

Quanto all'altro stanziamento degli anni successivi, io veggio benissimo che per le condizioni attuali delle finanze il carico può sembrar grave. Ma vuoi considerate che qui non si

tratta di una spesa che non sia produttiva. La credo anzi una delle più produttive dello Stato. Si tratta di fare una spesa assolutamente necessaria in un paese che per difetto di comunicazioni si può dire un paese semi-barbaro ancora, sebbene unito ad un paese dei più inciviliti del mondo.

Nè, finchè dura questa condizione della Sardegna, si può sperare averne tributi nè diretti, nè indiretti, provenienti dalla produzione e consumazione nell'isola; nè finalmente si può sperare di mettere a valore le immense possidenze che vi ha il demanio in terre coltivabili, vigneti, boschi, miniere, saline, possessore come è del suolo di una gran parte dell'isola. Tutto resta improduttivo per mancanza di strade le quali, ove si facciano, chiameranno i capitali a render produttivi tanti tesori e li chiameranno non solo dal nostro Stato, ma dall'estero ancora, perchè certamente i capitali concorrono da ogni sito per venire in quello dove si può sperare di impiegarli più utilmente.

Questo è il motivo per cui credo sia assolutamente necessario procedere in guisa che quelli che vogliono venire in Sardegna impiegando i loro capitali per farvi speculazioni, col mettere in attività miniere, comprare legnami da costruzione, coltivare terreni, possano avere sicurezza che il promesso sistema di strade si compia in breve periodo. Questa sicurezza mancherebbe quando vedessero che torna ad essere incerta la determinazione che pareva già presa di fare il necessario assegno all'isola, e quando ricordassero i tempi andati in cui dopo la legge dell'anno 1830 che assicurava all'isola la costruzione di oltre 300 chilometri di strada, non se ne costrussero in vent'anni che da 60 a 70 chilometri.

Faccio anche osservare che quando si tratta di un sistema continuativo di lavori della natura di quelli di cui qui si tratta, non c'è nessuno svantaggio più grave che il procedere lentamente; vi vorranno 12 o 14 milioni per quello che, procedendo attivamente, si potrebbe fare con otto o nove milioni, perciocchè in alcune linee, abbandonati i lavori prima di venire a compimento, abbisognerà ricominciare alcune parti da capo.

Perciò, o signori, io non solo credo spendibile e la somma di un milione in quest'anno, e la somma di un milione e mezzo negli anni successivi, ma credo che quando si voglia avvisare al vero interesse non solo dell'isola, ma dello Stato, convenga spendere molto per ispendere economicamente e ricavarne prestamente il frutto.

Signori, appunto perchè le condizioni del pubblico erario sono pur troppo infelici, io trovo che un piano di strade per la Sardegna sarà per essere all'erario stesso utilissimo. La Sardegna senza strade è stata ed è una passività all'erario; la Sardegna dotata di strade è e deve essere indubitabilmente un sollievo.

Io non dirò molte cose; parlerò solamente dei sali, dei boschi, delle miniere, delle terre demaniali.

I sali io li considero o come gabella interna nell'isola, o come gabella qui nel continente, o come un articolo di commercio.

Come gabella nell'isola, i sali che dovrebbero essere di sollievo all'erario, per due quinti rendono l'erario passivo. In due quinti dell'isola per portare il sale è necessario servirsi della schiena dei cavalli, ed il sale che è un genere così esposto a quelle eventualità di consumazione anche nei mazzini, tra le avarie del viaggio e le spese di trasporto, eccolo fatto, è in passività per due quinti. Se considero il sale come una gabella del continente ed apro il bilancio, lo trovo che nell'azienda gabelle ella compra sale per circa 800,000 lire. Quando venisse al porto di Terranova aperta un po' la via

al suo commercio salifero, io chieggo se istantaneamente non verrebbe a scomparire dal bilancio questa somma.

Considero ora il sale come articolo di commercio. Nel secolo scorso e nel principio di questo il sale era un'attività grandissima dell'erario della Sardegna. Gli Inglesi, gli Americani, i Russi, venivano di preferenza a prenderlo qui. Questo commercio ha avuto varie vicende, ma adesso va riprendendo l'antica sua via. Io domando: se lasciate al commercio il sale che produce lo stabilimento di Cagliari, d'Oristano e di Carlo Forte, stabilite le strade che mettano a Terranova, non darà esso subitamente una somma a pro dello erario? Questi tre stabilimenti non possono produrre meno di 180,000 salme di sale all'anno, che col consueto prezzo di 4 lire per salma gittano una somma di 600,000 a 700,000 lire annue.

Vengo ora ai boschi.

Parlando di Terranova, in quelle vicinanze l'erario è possessore di molti boschi abbondanti di legni da costruzione ed anche di legni fini, i quali sarebbero subito messi in commercio e che adesso periscono in parte anche per decrepitezza. Appena sarà messo in attività quel porto, appena saranno resi accessibili quelle montagne, chi non vede un pronto sollievo all'erario? Apro il bilancio, e leggo nella relazione del ministro di finanza che 60,000 piedi cubi di legname sono dotazione della regia marina. Questa marina che potrà ancora, come io spero, ricevere un maggiore sviluppo (parlo della marina militare, sebbene la marina mercantile avrà anch'essa d'uopo d'un maggiore approvvigionamento). E dappochè siamo nella costruzione di strade ferrate, quei legnami che potrebbero utilizzarsi nella costruzione di queste, si trovano in abbondanza nei luoghi in vicinanza di Terranova, onde anche questi tornerebbero a grande utilità dell'erario.

La ricchezza dei boschi della Sardegna è stata conosciuta e stimata al giusto dal commercio inglese, il quale ha presentato tante volte diversi progetti che devono esistere negli archivi del Governo. Io ne conosco vari, e ritengo che sono tali che, prendosi, attivandosi un poco quel commercio, l'erario pubblico può istantaneamente disporre di cospicui fondi anche senza stare al progetto che sappiamo recentemente fatto al Governo, perchè è stato stampato, che una casa bancaria con l'ipoteca dei boschi e delle miniere, offri all'intero Stato onde poter mettere in condizioni migliori la Sardegna.

Vengo alle miniere.

Io non volo fra le chimere e sicuramente non mi abbandono a romanzi: le miniere che sono state oggetto degli studi di moltissimi uomini d'arte sino dal secolo scorso, tanto esteri che del paese, fra i quali ricordo un certo Robilant, sono da tanto da produrre la stessa ricchezza della Sassonia.

Abbiamo avuto altri che hanno fatto viaggi di esplorazione in Sardegna e studi, ed hanno confermato questo giudizio; ma più particolarmente io mi fermo sopra l'autorità di due prestantissimi uomini, l'uno dei quali è il cavaliere Mameli, i di cui lavori vastissimi esistono a mani del Governo. Egli ha estratto in alcuni punti scartati dell'isola una serie di campioni minerali, e questi trasportati a Cagliari sulla schiena del cavallo, di là a Genova ove hanno pagato il diritto di entrata; e da Genova trasportati alle scuole di Confians e di Montiers; là, fatte le analisi, hanno i soli campioni non solamente coperto tante spese straordinarie, ma gittato un ragguardevole beneficio.

L'altra autorità, che per me è massima, è quella del giudizio che ne ha esternato una notabilità mineralogica e metalurgica in Inghilterra, che, dopo aver diretto per quindici

anni tutti gl'interessi di una delle primarie compagnie inglesi in America, oggi è in possesso di vasti stabilimenti metallurgici. Questo uomo egregio, messo alla testa di una società inglese, ha fatto al Governo diversi progetti, e li ho veduti io e ne so il contenuto e le basi, le quali consistevano in ciò che il Governo potesse disporre di tutti i milioni che voleva onde aprire una rete di strade conveniente alla Sardegna. Per la concessione delle miniere, la compagnia non imponeva altre condizioni che quelle solite in America. Dunque le ricchezze minerali della Sardegna sono appoggiate alle più sode basi, e non sono sicuramente né i sogni, né i romanzi dell'Eldorado.

Il commercio inglese stesso avrebbe a questo rispetto in gran pregio la Sardegna al punto che or fa quattro anni aveva già progettato di solcar l'isola con una rete di strade ferrate, e già si era ciò permesso dal Governo, giacché se ne volevano intraprendere gli studi. In conseguenza il commercio inglese, gli Inglesi, che non sono poeti, hanno avuto sode basi per fare il calcolo.

Vengo alle terre demaniali.

Le terre demaniali costituiscono una proprietà del Governo, il quale possiede un quarto od un quinto abbondante di tutta la Sardegna.

Ma queste terre senza cultori, io domando, di qual valore possono essere? Se al contrario vi fosse un sistema di comunicazioni che le mettesse in istato di poter essere commerciate, io credo che il primo bene sarebbe quello che, mentre tutti gli anni dalle coste della Liguria emigrano in America molte centinaia di persone (fatto che tengo per vero da molti anni, e fatto che si è verificato anche or pochi mesi), invece di andar a cercare un'esistenza, chi sa quale, così lontano, troverebbero un'esistenza felice in Sardegna.

Dopo tutto ciò credo che l'interesse stesso dello Stato sia quello che consiglia prudentemente l'adozione della legge in discussione, ed io spero che il Senato sarà per regolare con quest'atto un voto comune alla Sardegna, un voto che interessa tutto lo Stato, un voto che darà a quest'isola la via di salire a quel grado d'importanza cui le danno il diritto di aspirare le dovizie della natura, la saggezza del Parlamento ed il genio della libertà italiana.

COLLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'ha già chiesta il senatore Di Benevello.

DI BENEVELLO. In appoggio di quanto ha detto il chiarissimo senatore Musio; io vedo qui in una memoria stampata da persona molto autorevole per le cose che spettano alla Sardegna, che nel tempo vennero offerti imprestiti assai generosi, uno fra gli altri che saliva a 36 milioni. Io desidererei sapere per qual ragione un tal partito non sia stato accettato. Negli imbarazzi gravi nei quali ci troviamo sembrami che un prestito sarebbe stata la miglior cosa del mondo; allora si sarebbero potute attivare strade in uno od in due anni; e qui mi giova osservare che ci vorranno dieci anni per ricavare qualche profitto da queste strade attuando l'attuale progetto, poiché, giusta i calcoli del signor ministro, per dar termine a queste strade vengono fissati cinque anni, a questi cinque anni io credo non dir troppo coll'aggiungerne altri cinque perchè esse strade possano produrre qualche utile finchè il commercio sia attivato, finchè le popolazioni siano aumentate, ecc. Mi pare dunque che con un prestito si farebbe più presto e si potrebbero più presto godere gli aspettati benefici. Questa sarebbe la mia opinione.

Mi viene poi accidentalmente sotto gli occhi nella stessa memoria una certa cifra che assai poco vale a tranquillarmi;

io vedo che quando fu fatta la proposta di quest'imprestito, per le semplici strade erano stati calcolati 24 milioni, ciò che formerebbe due terzi di più del calcolo fatto dal signor ministro, il quale io però non dubito sarà per dare una facile spiegazione di questa enorme differenza di calcolo.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Colla.

COLLA. La cedo al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io desidero semplicemente di rispondere alcune parole alle interpellazioni fatte mi dall'onorevole senatore Di Benevello.

Riguardo al prestito, io non sono in misura di dare nessuna positiva nozione, perchè questo sarà stato trattato dal ministro delle finanze; farò però osservare che altro è offrire vagamente un prestito, ed altro è il farlo con giuste e vantaggiose condizioni. Offerenti ne sono infiniti con bellissimi piani e belle parole e con sì larghe promesse, che ci potremmo credere nel favoloso Eldorado o nella reale California. Ma quando si viene alle strette, guai a chi non stia in guardia contro le generose promesse. Ad ogni modo, se un prestito speciale giovi si faccia, su esso potrà esser preso l'assegno alle strade. Ma questo assegno è necessario, e nel domandarlo mi regolai su quel numero d'anni che mi parve conveniente, e quella somma che credeva potersi spendere, senza sforzi straordinari e senza male spese in un anno, impiegando la popolazione dell'isola e quel soccorso di popolazione che si può avere da altri paesi. Così si può procedere abbastanza sollecitamente. Né le grosse somme di un prestito speciale potrebbero far di molto accelerare il lavoro che esige per sempre un tempo materiale proporzionato alle circostanze dell'isola.

Quanto al dubbio sorto sulle molto maggiori spese che si teme possano occorrere riferendosi a perizie d'avviso che facevano ammontare l'importo del sistema stradale a 24 milioni, farò osservare che queste si riferivano a tutto il sistema delle strade divisionali e provinciali, non alle strade reali che, limitate anzi più che or non si propone, importavano secondo quel sistema soli sei milioni.

COLLA. Ho chiesto la parola per rispondere alle osservazioni fatte contro il mio emendamento dal ministro o da uno degli onorevoli nostri colleghi; ma non prolungherò di troppo la discussione e mi limiterò ad osservare una sola cosa; ed è che tutto ciò che ha detto il signor ministro e l'onorevole propropiante è tutto diretto a dimostrare la convenienza economica di attivare con sollecitudine economica le strade della Sardegna. Mi gode l'animo di aver anticipato su ciò sì l'uno come l'altro; ed anzi di aver detto assai più, perchè non esitai a dichiarare che crede sia debito dello Stato di provvedere ad un sistema di strade in quella parte del regno con tutta l'ampiezza e la sollecitudine possibile, e ne ho detto anche i motivi. La sola difficoltà che io mossi, difficoltà che mi sembra dover essere gravissima per tutti noi, è che non si può in questo momento fare il bilancio della Sardegna per sette anni, e che non si può adesso determinare se tutti gli anni sarà necessario precisare la somma di un milione e mezzo. Potrà talvolta accadere che gli avanzi d'un anno rendano meno necessari gli assegnamenti per l'anno successivo, e per contrario potrà anche avvenire che per le spese straordinarie e provvisorie sia mestieri una somma maggiore. Dalle quali osservazioni chiaro appare essere impossibile il determinare già da oggi che si abbia, tutti gli anni a fare questo assegnamento; assegnamento al quale nell'attuale situazione d'Europa e nell'attuale condizione politica e finanziaria del nostro paese noi non possiamo prudentemente impegnarci, perchè, qualunque sia il prodotto che si può ricavare da que-

ste spese, bisogna prima osservare se noi siamo o no sicuri di mantenere l'obbligazione che incontriamo, ed in caso che noi non lo fossimo, dobbiamo star lontani dal votarla per legge.

**PRESIDENTE.** Credo che l'ora sia troppo avanzata; domando al Senato se vuole progredire nella discussione dell'articolo.

*Voci. Sì! sì!*

**PRESIDENTE.** Il senatore Colla è dello stesso avviso della Commissione, cioè che la spesa di quest'anno debba essere di un milione.

L'emendamento che riduce a cinquecento mila lire è del senatore Giulio.

**DE FORNARI.** Io lo propongo come sotto-emendamento all'emendamento del senatore Colla.

**PRESIDENTE.** Come egli vede non vi può essere sotto-emendamento dove non vi ha proposta; cosicchè il suo sotto-emendamento non combina.

**DE FORNARI.** Mi accosterò all'emendamento del senatore Giulio in questa parte, e propongo come sotto-emendamento che lo stanziamento della spesa nel bilancio del 1850 sia ridotto a cinquecento mila lire.

**PRESIDENTE.** Ma questa sarebbe la proposizione già fatta dal senatore Giulio, ed egli si riduce ad appoggiarla.

**DE FORNARI.** Appoggerò quella, ma successivamente e come un sotto-emendamento alla proposizione del senatore Colla io proporrei invece che la spesa fosse portata nel bilancio del 1851 a due milioni. *(Si ride)*

Io prego il Senato di un momento d'attenzione.

Propongo l'emendamento seguente, come sotto-emendamento, s'è luogo, agli emendamenti sia del senatore Colla, sia del senatore Giulio.

Che la somma da stanziarsi nel bilancio del 1850 sia ridotta, come proponeva già l'onorevole senatore Giulio, a lire cinquecento mila; ma per contro si aderisca, quanto al bilancio del 1851, all'assegnazione domandata dal signor ministro di una somma da accrescersi anzi a due milioni, mediante l'aggiunta del mezzo milione dedotto dall'assegnazione del 1850.

Questa proposizione si giustifica di per sé. La stagione è già tanto avanzata che, ben difficilmente potrebbero iniziarsi ed inoltrarsi i lavori per la somma di un milione. Invece per l'anno 1851 siamo certi che potranno iniziarsi ed inoltrarsi. E potersi essere certi di sopperirvi più largamente colle risorse che maturano, sia proprie dell'erario, sia per mezzo d'imprestiti. Quanto agli esercizi ulteriori sarebbe riservato il provvedervi a suo tempo.

L'emendamento mio sarebbe dunque così formulato:

« Per la costruzione delle strade indicate nell'articolo 5 è aperto un credito al ministro dei lavori pubblici da stanziarsi nel bilancio 1850 della somma di mezzo milione, e nel bilancio del 1851 della somma di due milioni, salvo a provvedere ulteriormente per le somme a stanziarsi nei bilanci posteriori. »

**PRESIDENTE.** Sono tre gli emendamenti i quali colpiscono quest'articolo 5.

Il primo è quello del senatore Giulio, al quale si accosta il senatore De Fornari, per cui la somma da stanziarsi nel bilancio del 1850, da un milione verrebbe ridotta a cinquecento mila lire. Prima di esporre alla votazione quest'emendamento, siccome non lo fu ancora, domando se è appoggiato.

*(È appoggiato.)*

Dunque vi sono tre emendamenti. È appoggiato quello del senatore Colla, al quale si unisce anche il senatore De For-

nari. Per ciò che concerne il bilancio del 1851 v'ha un altro emendamento del senatore De Fornari, per cui egli vorrebbe accrescere la somma da un milione e mezzo stabilita e sanzionata nell'articolo 5 a due milioni.

Domando se quest'emendamento è appoggiato.

*(Non è appoggiato.)*

Ritorno dunque alla prima parte dell'articolo 5.

Chi approva l'emendamento Giulio per la riduzione da un milione a cinquecento mila lire, sorga.

*(Non è approvato.)*

Viene ora l'emendamento Colla, così formulato. *(V. sopra)*

**MOSCA, relatore.** La Commissione deve a sé stessa ed al Senato che l'ha onorata della sua confidenza non omettere una risposta; ed a me come sottoscritto alla relazione sta il dichiarare che ella si fece il dovuto carico delle proposte d'emendamenti e sotto-emendamenti che furono fatti.

La Commissione osserva in ispece che il vincolare i bilanci degli anni successivi era cosa insolita e forse inopportuna tenuto conto dello stato poco prospero delle nostre finanze; ma essa osserva che volendosi realmente compiere in breve tempo una rete stradale per la Sardegna, almeno per ciò che concerne le strade reali, era mestieri declinare dalle norme generali se pur si vuole ottenere lo scopo attuale, ragionato ed immediato a cui si tende, e a cui si deve tendere con tutti i mezzi possibili, se si vuole rendere la Sardegna una volta produttiva.

Già altre volte si è cominciato e poi si è sospeso; ora se non si vincolano i bilanci degli anni successivi potrà accadere lo stesso, e si avranno molte altre spese.

La Commissione ha, per meglio accertarsi, chiamato nel suo seno il ministro delle finanze, il quale fu interpellato su questo punto, vale a dire se credeva anche conveniente nell'interesse delle finanze di vincolarsi per questi casi speciali, o, diremo così, essenziali.

A quanto poi si è osservato che pel momento le circostanze finanziarie del Governo non permettessero di bilanciare negli anni successivi il milione e mezzo di cui si parla in quest'articolo, e che perciò il Parlamento e i poteri dello Stato potrebbero certamente modificare in questa legge, la Commissione crede di dover persistere nella redazione di questo articolo 5 come è stata proposta.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Mi si permetta un'altra osservazione. Credo che siano meritevoli dell'attenzione del Senato la natura delle spese, la qualità delle medesime, e l'oggetto per cui si domanda l'assegnamento di questo milione e mezzo nel corrente esercizio. Tralascierò di parlare più a lungo dell'interesse che l'amministrazione dello Stato ha indirettamente e direttamente per far valere gli immensi fondi, le immense ricchezze demaniali, d'impellerare questo lavoro, tralascierò questo; ma soggiungerò che trattandosi di lavori di costruzione anche idraulica (perchè mancano affatto i ponti, e questa è una delle costruzioni che esigerà una gran parte delle spese), le opere saranno malamente, difficilmente e costosamente compiute se non si spiegherà un'attività notevole nel progredire dei lavori. Collo spendere annualmente somme troppo limitate si farebbe assai male l'interesse dell'erario. Io credo infatti che in tutti i paesi, ma specialmente in Sardegna, il modo più conveniente di spingere quei lavori sarà di spingerli per imprese ed appalti. So che vi sono in ciò degli inconvenienti; so che gli appaltatori vogliono guadagnarvi, vorranno speculare in Sardegna più che negli altri paesi, allegando mali pretesti; ma il sistema degli appalti sarà sempre, a mio credere, un sistema più economico.

Ora, o signori, se volete far procedere i lavori col sistema degli appalti in Sardegna, bisogna che rinunciate a fare piccoli appalti. Qual'è quell'appaltatore che per un milione, o per un milione e mezzo, verrà ad intraprendere in Sardegna una serie di opere per avviare le quali ci vorrà in apprestamenti una somma sproporzionata a quella che egli dovrà poi impiegare nei lavori? Un impresario che assume un'impresa vistosa può fare grandi preparativi, accaparrare ed allestire un materiale sufficiente, e basta che abbia capitali per mettersi all'opera, farà sempre ribassi maggiori. Se ciò avviene in terraferma, ciò avverrà molto più in Sardegna. E questo vantaggio sarà la conseguenza dei fondi che si destineranno a questo scopo, e saranno dalla legge stanziati in epoche vicine e sicure.

**PRESIDENTE.** Pongo alla votazione del Senato l'emendamento Colla che vuol subordinare l'allocatione delle somme necessarie al compimento dei lavori stradali in proporzione agli oneri cui dovrà sottostare il tesoro.

Chi approva questo emendamento voglia sorgere.

Essendo dubbia la votazione per alzata e seduta, si procede all'appello nominale per lo squittinio segreto.

Chi approva l'emendamento metterà la palla bianca nell'urna collocata di fronte al presidente; chi non approva metterà la palla nera.

#### INCIDENTE SULLA VOTAZIONE.

*(Procedutosi all'appello nominale per lo squittinio segreto, i senatori ritornano ai loro stalli, e taluno di essi, tra i quali il senatore D'Azeglio, dice di aver errato nella votazione.)*

**PRESIDENTE.** Il risultato della votazione sarebbe per l'adozione dell'emendamento; ma sorse un dubbio gravissimo. Molti senatori hanno creduto, mettendo la palla bianca in faccia al presidente, di votare per l'articolo e non per l'emendamento.

*Alcune voci.* È stato spiegato abbastanza.

**PRESIDENTE.** Parecchi senatori osservarono che malgrado la spiegazione fatta precedentemente dal presidente, cioè che l'urna posta al suo cospetto era destinata per la palla bianca indicante l'accettazione dell'emendamento Colla, accaddero sbagli. Io debbo ora interrogare il Senato se in questo stato di cose intenda procedere ad un'altra votazione.

**GIULIO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il senatore Giulio ha la parola.

**GIULIO.** Io ho domandata la parola per oppormi ad una nuova votazione; non già perchè io partecipassi all'opinione di coloro che approvano l'emendamento, perchè anzi posso dire rincrescermi che esso sia stato approvato.

Tuttavia non veggio nel regolamento del Senato nessun articolo che possa permettere che si elevi un dubbio sul risultato di una votazione per isquittinio segreto.

Laddove si parla di voto per alzata e seduta è detto che la votazione non è compiuta se non ha una prova ed una controprova. Il presidente ed i segretari decidono sul risultato della prova e della controprova, che possono anche ripetersi.

Se rimane dubbio dopo la ripetizione si procederà all'appello nominale.

Dove poi si parla dello squittinio segreto, all'articolo 31, è spiegato il modo con cui si procede a questo riguardo; e nel fine dell'articolo si dice: il risultato di questa numerazione

è verificato da due segretari; quindi proclamato dal presidente.

Appena dato il voto ciascun membro ritorna al suo posto.

Qui adunque quell'appello che restava nel caso della votazione per alzata e seduta, nel quale caso vi erano due verificazioni, quella della prova e controprova e quella dello squittinio segreto vi è tuttora.

Vi ha tuttavia nel regolamento alcune parole le quali possono lasciar luogo al Senato di prendere una determinazione, e sono queste:

« Il senatore chiamato riceve una pallottola bianca e un'altra nera; depone nell'urna posta sulla tribuna la pallottola che esprime il suo voto, ripone in un'altra urna posta sullo scrittoio dei segretari la pallottola di cui non ha fatto uso. La pallottola bianca esprime l'adozione, la nera il rifiuto.

« Terminato quest'appello, se ne farà immediatamente un secondo per i senatori che non hanno ancora votato.

« Fatto questo secondo appello, i segretari travasano le pallottole in un cestellino, le numerano ostensibilmente e separano le bianche dalle nere.

« Il risultato di questa numerazione è verificato da due segretari, quindi proclamato dal presidente.

« Appena dato il voto, ciascun membro ritorna al suo posto. »

Questo secondo appello, per quanto mi sovvenga, non si è mai fatto nella votazione per isquittinio segreto. Se si volessero dir nulle tutte le votazioni in cui il secondo appello non si è fatto, tutti i voti emessi finora dal Senato sarebbero di niun effetto. Egli è vero tuttavia che nel caso presente non è stato puntualmente osservato il regolamento in quanto che questo secondo appello non è stato fatto. Questa è la sola eccezione che sorgere possa per avventura a termine del regolamento contro la validità dello squittinio che ha avuto luogo. Io per me non la credo abbastanza importante perchè per la mancanza di questo secondo appello (il quale per la consuetudine del Senato non si è mai praticato) si debba dichiarare nullo il risultato dello squittinio.

**MUSIO.** Quando non troviamo nel regolamento le norme, allora bisogna che le cerchiamo nei principii generali. Mentre il regolamento non prevede il caso, importa di vedere quali siano i principii che convien ad esso applicare. Chi vota per errore vota nullamente. Ora fu detto che si è votato per errore; dunque la votazione è nulla. Un atto nullo non può aver alcun peso. Questi casi sono regolati dai principii generali, ed io me ne appello ai medesimi. Nel caso che per qualche svista o dimenticanza uno non abbia votato, ciò non importa nullità; ma nel caso in cui alcuni dichiarino che per errore hanno dato il voto affermativo quando lo volevano dare negativo, io credo che ci voglia una rettifica, che sia necessaria una seconda votazione.

**CERRANO.** Io non credo che le opinioni sostenute dall'onorevole senatore Musio trovino appoggio nel procedere di nessun altro Parlamento. Chi ne ha seguite le discussioni nei paesi vicini, non ha trovato mai che dopo proclamato dal presidente il risultato dello squittinio, sia libero a qualche senatore o a qualche deputato, che ha dichiarato di aver votato per errore, di far annullare quello che è stato fatto. Quando l'atto ha ricevuto compimento colla proclamazione del voto, non si fa più luogo a richiami; onde non solo credo che il Senato debba mantenere la votazione, ma io porto avviso che non sarebbe costituzionale di mettere in votazione se il Senato debba o no mantenerla.

**MUSIO.** O si conviene nel fatto, o non si conviene. Se si conviene, e che il fatto stia, è inutile che discutiamo. Si cita

che qualche senatore il quale ha messa la palla bianca, abbia dichiarato che intendeva di metterla nera. Se il fatto sta, parmi ci debbano servire di norma i principii generali; ed i principii generali sono: che chi ha dato voto per errore non ha votato. Ora sta a vedersi il fatto sussiste o no.

**PRESIDENTE.** In quanto al fatto debbo dichiarare che il marchese d'Azeglio ed il marchese Pallavicino-Mossi hanno fatto osservare che credevano di aver votato in errore.

**PALLAVICINO-MOSSE.** Io dichiaro che non ho votato in errore; dichiaro bensì aver inteso dire da taluno ch'egli credeva si fosse messo ai voti l'articolo ministeriale, e aver quindi data la palla bianca credendo di votare in favore.

Quanto a me, io intesi la proposta e votai giusta la mia opinione.

**D'AZEGLIO.** Io non ho difficoltà di confermare di aver frantesa la proposizione del presidente, e di aver votato contro la mia opinione.

**PALLAVICINI IGNAZIO.** Desidero di sapere quanti furono i senatori che credono d'aver sbagliato, perchè se questi non fossero che due, farei osservare che non influirebbe sulla votazione, essendovi 25 voti contro 22.

**DI POLLONE.** Io vorrei che la questione fosse risolta secondo il sistema generalmente adottato nei Parlamenti delle altre nazioni costituzionali, poichè mi pare che essa involva una questione di principii.

Io appoggio grandemente ciò che ha detto il senatore Cibrario, e l'appoggio anche per le tristissime conseguenze che da un sistema contrario potrebbero derivare, perocchè, allorchando una legge è votata con due o tre voti di maggioranza, dipenderebbe sovente (parlo in astratto) dall'asserzione di due o tre membri del Parlamento il far annullare uno squilibrio regolarmente fatto.

**PRESIDENTE.** Per ridurre appunto la questione a principio, io pongo a votazione se debba star ferma la votazione già proclamata.

Chi è di questo avviso voglia levarsi.

(La votazione è riconfermata.)

Si propone alla votazione l'articolo 3 emendato.

*Voci.* È già approvato.

**PRESIDENTE.** Non si è approvato che l'emendamento Colla; ora si deve votare l'articolo emendato. Io lo pongo dunque a votazione.

**COLLA.** Il mio emendamento abbracciava l'articolo intero, onde essendosi votato l'emendamento, si è già inteso votato tutto l'articolo.

**GALLINA.** L'emendamento Colla era una surrogazione di un articolo.

**PRESIDENTE.** È stato proposto come emendamento, non come sostituzione d'articolo.

L'emendamento Colla non può riferirsi che alla seconda parte, ed è appunto perciò che io l'ho messo ai voti.

**DE FORNARI.** Io ho proposto un emendamento il quale collimava coll'emendamento Colla.

*Voci.* Non fu appoggiato.

**PRESIDENTE.** Io mi ricordo di essermi spiegato in questi termini quando ho avuto l'onore di proporre alla votazione l'emendamento Colla. Ho detto: « Si propone alla votazione l'emendamento Colla, il quale consiste nel subordinare gli annui stanziamenti delle spese stradali in Sardegna all'annua condizione del tesoro. » Queste sono le mie precise parole; epperò se la risposta del Senato vuol essere coerente alla mia interrogazione, essa non deve tendere che ad emendare l'articolo in questa seconda parte. La prima parte rimaneva intatta.

Dunque essendo l'articolo non ancora votato, io debbo sottoporlo alla votazione,

(L'articolo è adottato.)

La discussione è aggiornata a domani.

La seduta è sciolta alle ore 5 5/4.