

CXLIX.

TORNATA DEL 21 LUGLIO 1862

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MARZUCCHI

Sommario. — *Messaggio del Presidente della Camera dei Deputati con cui trasmette un progetto d'iniziativa della Camera stessa — Omaggi — Relazione sui titoli d'ammissione del Senatore Gallotti — Comunicazione del R. Decreto di nomina del commendatore Trombetta a R. Commissario per la discussione del progetto di legge sulle diserzioni militari — Giuramento del Senatore Avossa — Discussione sul progetto di legge relativo alle strade nazionali nell'isola di Sardegna — Osservazioni dei Senatori Della Marmora, Siotto Pintor e Oldofredi, cui risponde il Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione dell'art. 1 — Schiarimenti richiesti dal Senatore Imperiali, forniti dal Senatore Della Marmora e dal Ministro dei lavori pubblici — Aggiunta all'art. 1 proposta dal Ministro dei lavori pubblici — Osservazione del Senatore Della Marmora — Ritiro dell'aggiunta — Adozione degli articoli 2 al 5 e dell'intero progetto — Presentazione di un progetto di legge — Approvazione del progetto di legge sulle diserzioni militari.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri degli affari esteri, dei lavori pubblici e dell'istruzione pubblica.

Il Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata che viene approvato, legge quindi le lettere dei signori Senatori Domenico Serra, Gallina, Araldi-Erizzo, Giovanola e Camozzi, colle quali i primi quattro per motivi di salute e l'ultimo per ragione d'ufficio chieggono un congedo che loro viene dal Senato accordato.

Presidente. Do comunicazione al Senato del messaggio del Presidente della Camera dei Deputati con cui trasmette un progetto di legge d'iniziativa della Camera stessa, così concepito:

« Il sottoscritto si pregia di trasmettere all'onorevole signor Presidente del Senato del Regno il disegno di legge d'iniziativa della Camera dei Deputati, e dalla medesima approvato nella seduta del 19 luglio 1862, concernente il *Riconoscimento dei gradi e delle pensioni militari conferiti dal Governo siciliano nel 1848 e nel 1849*, con preghiera di volerlo sottoporre all'esame di cotesta Assemblea.

« Lo scrivente proferisce all'onorevole signor Presidente gli atti ecc. ecc.

« Firmato — **MINGHETTI.** »

Questo progetto di legge sarà stampato e distribuito.

Fanno omaggio al Senato:

1. Il Gonfaloniere di Volterra d'una quantità di esemplari d'una *deliberazione presa da quel Consiglio comunale il 20 maggio 1862*;

2. La Commissione centrale di beneficenza di Milano di alcune copie del suo *Bilancio consuntivo del 1861*;

3. Il prof. Francesco Accordino di parecchie copie delle sue *Lezioni di agricoltura* e di stampe sullo stesso oggetto.

RELAZIONE SUI TITOLI D'AMMISSIONE
DEL SENATORE GALLOTTI.

Presidente. Do la parola al signor Senatore Arnulfo per riferire sui titoli del signor Senatore Gallotti.

Senatore **Arnulfo.** Con Regio Decreto del 15 maggio testè scorso il barone Giuseppe Gallotti fu nominato Senatore del Regno.

Avendo giustificato all'Ufficio II che egli paga di contribuzioni oltre a lire 3000 da più di tre anni, l'Ufficio riconobbe trovarsi il medesimo compreso nella categoria 21 dell'articolo 33 dello Statuto, epperò mi diede l'onorevole incarico di proporre al Senato di convalidare la nomina a Senatore del Regno del barone Gallotti.

Presidente. Chi intende d'approvare le conclusioni dell'Ufficio II è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Do comunicazione al Senato del Regio Decreto di nomina del commendatore avvocato Trombetta a R. Commissario per la discussione del progetto di legge sulle diserzioni militari.

Essendo presente nelle sale del Senato il signor Senatore Avossa, i cui titoli già furono verificati ed ammessi, prego i signori Senatori De Monte ed Oldofredi di introdurlo nell'Aula per la prestazione del giuramento.

(Il Senatore De Monte ed Oldofredi introducono il Senatore Avossa il quale presta giuramento nella consueta formola).

Presidente. Do atto al signor comm. Avossa del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE
RELATIVO ALLE STRADE NAZIONALI
NELL'ISOLA DI SARDEGNA.

(V. Atti del Senato N. 175)

Presidente. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge relativo alle strade nazionali nell'isola di Sardegna.

Leggo il progetto di legge. (Vedi *infra*).

La discussione generale è aperta.

Senatore **La Marmora.** Domando la parola.

Presidente. La parola è all'onorevole sig. Senatore La Marmora.

Senatore **La Marmora.** Signori Senatori,

Nell'elenco delle strade ordinarie testè letto non vi è specificazione fra le strade che sono già eseguite, quelle che sono incominciate e che non sono ultimate, e tra quelle che sono intieramente a farsi.

Se mi permettete io vi dirò qualche parola in proposito e le piglierò una per una per darvi schiarimenti.

Venendo alle strade di prima categoria, cioè a quelle che hanno sette metri di larghezza, trovo la prima quella da Cagliari a Porto Torres per Monastir, Oristano, Macomer, Torralba e Sassari; questa strada è già intieramente fatta. Essa fu cominciata nel 1822 e fu ultimata fin dal 1828 o verso il 1829, perchè mi ricordo benissimo che avendo avuto l'onore di accompagnare il Re Carlo Alberto, allora principe di Carignano, si è traversato la strada finita di Cagliari fino a Porto Torres; dico questo per far vedere che anche sotto quel Regno si è fatto qualche cosa per la Sardegna.

Io certamente non sono pagato per dir bene del Regno di Carlo Felice, ma debbo dire che l'iniziativa delle strade di Sardegna fu presa da quel Re, anzi aggiungerò al riguardo qualche cosa, e dirò che al principio del Governo del Re Carlo Alberto un intendente generale mandato in Sardegna prese in ira le strade e le lasciò decadere, e per due o tre anni le strade andarono in malora; quel danno fu gravissimo; fu poi riparato da quelli che lo rimpiazzarono, ma intanto io debbo dire che il Regno di Carlo Felice fu favorevole alla Sarde-

gna, specialmente per l'apertura delle grandi strade ed anche per l'istituzione dei carabinieri reali che furono poi tolti dopo.

Adesso vedo nel numero secondo la strada da Cagliari a Terranova per Muravera, Tortoli, Orosei e Siniscola.

Nel mio rapporto, o Signori, vi ho fatto sentire che nell'ufficio centrale, due Commissari furono favorevoli a queste strade litorali, perchè pensarono che quello era il miglior modo di chiamare alla costa una parte di quelle popolazioni che per causa delle invasioni saracinesche avvenute mille anni fa si erano ritirate nell'interno a modo tale che la Sardegna che conta 800 miglia di circuito non ha a quest'ora che quattro sole popolazioni che siano veramente bagnate dal mare.

Non so troppo adesso che direzione si piglierà quella via per andare da Cagliari a Muravera; la quale in linea retta, passerebbe per il Buddui, questa è la strada che credo fosse tenuta dalla via romana; ma io penso che sarebbe più utile che fosse una strada litorale che passasse per Geremeas, che andasse prima in Carbonara che passasse per quella pianura che chiamano Castiadas e che arrivasse fino a Muravera. La costruzione di una strada porterà con sè naturalmente quello di un ponte sul fiume Dosa, ossia Flumendosa.

È bene, che io vi dica, o Signori, che questo fiume, il quale secondo i miei calcoli conta 80 miglia di corso, non ha in questo momento che un solo ponte, ed è il ponte che si è fatto adesso sulla strada da Nurri a Sadali. Tutto il resto del percorso del fiume è senza ponti; di modo che ogni anno periscono circa 30 o 40 persone nell'inverno per dover passare quel fiume. Darà dunque un grandissimo benefizio che Muravera abbia anche un ponte.

Da Muravera a Tortoli non credo vi sia gran difficoltà; si passerà per una bellissima valle tuttora incolta, la quale forse sarà chiamata a coltivazione, ed è la gran valle che vien detta la valle di Chirra, che è una bellissima valle, bagnata da un fiume, dove non ci è ombra di coltivazione per adesso.

Io credo che uno dei benefizi di queste strade, sarà di chiamare in questo punto una parte della popolazione vicina che verrà ad abitarci.

Indi da quella valle si deve passare per Tertenia. Traversando un piccolo colle che si chiama il Quadaxzone si giungerà in Tortoli senza difficoltà, da Tortoli poi per andare a Orosei non è possibile fare una strada che costeggi il mare. I dirupi che circondano il golfo di Dorgali impediscono che si faccia una strada; converrà dunque prendere la direzione della via romana da Tortoli a Girasol, che è l'antica *Solsis* dei Romani indi passare per Ursulei, traversare le gole di Silana e di S. Anna e arrivare a Dorgali, che è l'antica *Viniola* dei Romani. Io ho trovate delle vestigio di strade romane in quasi tutta quella valle. Così in Orosei farà di nuovo d'uopo costruire un ponte, il quale è chiamato dalle popolazioni da moltissimi anni per il gran danno

che ne patiscono gli abitanti e specialmente le donne. Le donne di Orosei sogliono andare a cercare legna al di là del fiume, e poi quando tornano a casa si gettano nel fiume tutte sudate con un fascio di legna sulla testa, e contraggono spessissimo delle gravissime malattie. Ho parlato con un medico di quel paese il quale mi ha detto che un anno sull'altro non sono meno di 30 persone, specialmente donne, che periscono per questa malaugurata deficienza di ponte. Dunque sarà un grandissimo beneficio questo ponte di Orosei. Da Orosei io credo che sarebbe bene che la strada costeggiasse sempre il mare, invece di farla internare pel Monte Piccino; io preferirei che la strada andasse lungo il mare, passasse vicino a due seni, che si chiamano Cala Liparotta e Cala Ginepro, indi andare a S. Lucia di Posada, da S. Lucia a Siniscola e da Siniscola a Posada. Dopo Posada c'è un altro fiume sul quale vi sarà pure un ponte il quale è domandato anche da quelle popolazioni. Sono pochi anni che io dovetti passare quell'acqua fino a mezza vita, non essendovi ponte (io era con il signor Devecchi) e siccome avevamo sbarcato non lungi da quel luogo e non avevamo cavalli, abbiamo dovuto gettarsi nel fiume e lo abbiamo passato sino a mezza vita, nel mese di maggio.

Al di là del fiume vi sono degli embrioni di popolazioni che acquisteranno molto con questa strada, sono quelli specialmente che chiamano salti di S. Anna, poi c'è un'altra popolazione che si chiama Argustus Populos: non si troverà sulla carta, ma si trova sulla carta grande. Al di là di quella ve n'è un'altra detta di Ovoddè. Indi si passerà a degli altri siti che sono verso un porto naturale che si chiama il porto Brandinchi.

Sono tutti luoghi che chiamano delle popolazioni, e dove credo che una strada passando farà molto bene sotto questo aspetto.

Da quel luogo si va a Terranova, indi al golfo degli Aranci, e poichè sono su questo capitolo degli Aranci prego il Senato di darmi un mezzo minuto d'ascolto per ritornare sulla questione di quel porto e produrre forse delle cose che non furono ancora dette sinora. Sarò breve, non farò come quel predicatore che volendo parlare della confessione venne a dire dei confessionali e di S. Giuseppe che li faceva: parlerò solo del golfo degli Aranci, perchè la questione di quel golfo si lega intimamente con la strada litorale di questa parte dell'isola.

Signori, prendete la carta dell'Italia, guardate per es. dal capo Piombino sino al di là del golfo di Napoli, voi non trovate nessuno di quei seni naturali che si chiamano porti di rifugio; la costa è tutta liscia: la ragione non la darò qui, è una ragione puramente geologica, cioè, perchè tutti questi terreni appartengono ad una data molto moderna, e non hanno patito quegli sconquassi che hanno avuto altri terreni più antichi, ma il fatto è che in tutta quella costa fino a vicino al capo Argentaro che è fatto di roccia antica, dove c'è

il porto Ercole, all'infuori del porto Ercole, non trovate nessun porto che si possa dire porto di rifugio, ed un porto dove anche legni da guerra possono andare.

Per contro voi cominciate a vedere l'isola dell'Elba che è composta di rocce dette antiche, e vi trovate i due porti di Portolongone e di Porto Ferraio.

Passando poi nelle isole di Corsica e di Sardegna, troverete che esse sono formate di una roccia granitica, che parte dal Capo Nord della Corsica che si chiama il capo Corso, e che va sino al Capo Carbonario in Sardegna, colla sola interruzione di una gran crepatura, che chiamasi lo Stretto di Bonifacio.

Ebbene in quelle rocce granitiche che sono state molto sconquassate perchè sono le più antiche, si trovano fratture e seni naturali, fra i quali il Porto Vecchio di Corsica che è rifugio a tutti i bastimenti che si trovano in quelle latitudini, quando sono a mal partito vi si rifugiano e vi trovano la calma.

La stessa cosa posso dire del Parau presso la Maddalena e la Caprera e più specialmente del golfo degli Aranci al quale voglio venire.

Il golfo degli Aranci è un seno naturale scavato nella roccia granitica, ed è fiancheggiato da un gran promontorio di roccia calcarea detto Capo-Figari, e poi è tutelato a scirocco da una gran montagna lunga lunga, stretta che si chiama l'isola Tavolara, formata da una roccia calcarea la quale ha forse 600 metri di altezza a perpendicolo: è un vero molo naturale che difende il golfo degli Aranci dai venti del sud-est, cioè di scirocco.

Ebbene questo nome di Tavolara mi ricorda che nella storia della Sardegna si legge che nell'848, cioè mille anni fa e più, i Saraceni che facevano di gran danni sulle coste dell'Italia avevano stabilito i loro covi in un luogo detto Tolar che non è altro che il ridosso della Tavolara, cioè a dire il golfo degli Aranci, e questo è tanto vero che nella vera fonda degli Aranci, vicino a Capo-Figari c'è un luogo che chiamasi ancora oggi *Calamoresca*, e vi è la tradizione che fosse colà dove stavano i Saraceni. Ora, io dico, se i Saraceni trovarono quel porto conveniente per far delle escursioni sulle coste d'Italia, per le stesse ragioni quel porto deve servire per tutelare quelle coste ove le navi militari non possono andare. Per conseguenza una stazione militare nel golfo degli Aranci tutelerebbe assolutamente tutta quella gran parte del nostro litorale che è tra il Capo Argentaro ed il golfo di Napoli: ordirei quasi quasi paragonare questo punto a quei corpi di guardia che non potendosi stabilire nel fabbricato stesso che hanno da guardare, si collocano in un edificio in faccia a quello (e qui alle prigioni credo siasi fatto così), dimodochè custodisce meglio ciò che deve custodire perchè vede tutto.

Io credo che il porto degli Aranci è destinato, massime dopo gli ultimi avvenimenti di Italia, a giovare e avere grande importanza nella nostra marineria militare, e tutto sta nel potervi stabilire una popolazione.

Vi ha in ciò forse qualche difficoltà, ma dirò che nel tempo di Carlo Alberto fu fatto un progetto, affidato al cavaliere Damiani Sauli allora maggiore nel corpo del Genio, il quale lo eseguì proponendo, dicevasi, di erigervi una nuova città.

Su questo punto non voglio tediare il Senato con queste mie ragioni, io ho esposto il mio pensiero in un piccolo opuscolo che ho pubblicato in Sardegna sotto il nome di *Questioni marittime in Sardegna*, ed in esso ho dette le ragioni per cui credeva dovere insistere sulla convenienza di stabilire una popolazione in quel luogo, ma di metterla piuttosto verso il promontorio, perchè l'aria è migliore, e minor strada faranno i vapori che vanno dal continente: e poi nell'istessa ci è il vantaggio che la popolazione sarebbe a cavallo di due mari, uno del golfo degli Aranci, e l'altro dell'alto mare; dimodochè i bastimenti che vengono di sopra, i piccoli legni, voglio dire, e che o per forza del vento o del mare non possono superare il Capo Figaro, cosa che capita spesso, trovano un luogo che si chiama *Marinella* il quale farebbe parte anche direi, di quella popolazione.

Questa, secondo me, sarebbe ben situata. La sola difficoltà sarebbe che vi manca l'acqua. Ma dopo che ho visto l'operato della società Nicolai a Genova la quale fa venire con poco dispendio l'acqua per mezzo di tubi lungo la strada ferrata, siccome tosto o tardi si farà in Sardegna una strada ferrata che partirà dagli Aranci, e che quindi sarà facile mettervi dei tubi i quali sarebbero custoditi da quelle stesse persone che stanno attendendo alla strada ferrata, sarebbe una spesa assai piccola in paragone di quella che cagionerebbe un acquedotto per condurvi l'acqua.

Dunque io sottometto tutte queste questioni alla saviezza del signor Ministro; e se mi permettete ritorno in due parole alle strade.

È al numero 3 la strada da Cagliari a Porto Palmas per Decimomannu, Siliqua ed Iglesias. Questa strada che è di 93 chilometri è già tutta ultimata ed ha costato 1,600,000 e più lire.

Al N. 4 è la strada da Sassari a Terranova per Tempio. Questa strada è interamente da fare, e non vi è altro di fatto che il ponte di Coghinias.

Essa passerà però in una regione molto fertile che si chiama l'Anglona, la quale provvede di grano tutta la Gallura e per conseguenza questa strada sarà di un grande beneficio, specialmente per tutta la provincia suddetta.

Al N. 5 è la strada da Alghero a Terranova per Torralba, Ozieri, Oschiri, e Monti.

Questa strada è di 147 chilometri è già intieramente ultimata, per conseguenza non abbiamo da pensarci.

Al N. 6 la strada da Bosa a Orosei per Macomer e Nuoro è anch'essa terminata: è di 147 chilometri e più.

Al N. 7 è la strada centrale diramantesi dalla strada N. 1 a Monastir per Isili, Laconi, Gavoi. Questa strada è già in gran parte fatta, cioè a dire giunge fino a

Laconi, non è più da ultimare che da Laconi fino ai campi d'Orotelli per compiere tutta la linea.

Al N. 8 è la strada da Cagliari a Tortoli diramandosi dalla centrale e passando per Seui e Lanusei.

Questa strada è in gran parte fatta, almeno fino a Seui; vi è un altro pezzo che è fatto da Lanusei a Tortoli, manca solamente di legare Seui con Lanusei.

E questo è il più difficile perchè la strada è un vero rompicollo.

Non so se il mio collega che mi sta vicino, il Senatore Sappa, sia passato per quella strada che è la famosa Scala dei frati; nel caso affermativo saprà dire cos'è.

Dunque sarà un grande beneficio, che si faccia questa strada perchè permetterà ancora di dare una specie di attività all'escavazione dei terreni antraciferi di Seui.

Credo però di dover dire che quel combustibile, oltre di essere di poco buona qualità, cioè allo stato di antracite è in pochissima quantità.

Io credo, che quelli che fondano delle speranze sopra questo carbone minerale, fanno un conto un poco leggiero.

Del resto credo, che sarà sempre utile, che la strada possa permettere di trarre partito di questo dono della natura.

Al N. 9 è la strada da Alghero a Porto Conte.

Questa è una strada nuova, ma non credo, che Porto Conte sia di un grande avvenire: esso è troppo lontano da Alghero, per essere un porto di commercio, e non sarà che un porto di rifugio.

La costa di ponente adesso è quella che sarà più negletta. Essa era molto attivata al tempo degli Spagnuoli ed Aragonesi perchè era in quel punto che venivano tutte le navi degli Aragonesi, ma adesso i nostri sguardi sono rivolti verso l'Italia, e l'avvenire della Sardegna è posto nelle coste di levante piuttosto che nelle coste di ponente. Per conseguenza il Porto Conte che sta nella costa di ponente non credo sarà di una grandissima entità.

Al N. 10 è la strada al Parau dalla strada di Tempio a Lungo Sardo.

Io qui osservo che questo pezzo di strada è indicato come strada di prima categoria, mentre un altro pezzo di quella strada, quella che va da Tempio a Lungo Sardo sarebbe di seconda categoria, e quest'ultima debb'essere molto più importante.

Ministro dei Lavori Pubblici. È di prima categoria.

Senatore **La Marmora.** Ne vedo una di prima, un'altra di seconda. Credo che si dividano in un luogo, che si chiama *Luogo Santo*.

Del resto io vi ho fatto finora i miei riflessi sopra le strade di prima categoria, io passo alle strade di seconda categoria e sarò brevissimo.

In primo luogo ci è questa diramazione da Tempio a Lungo Sardo; è una strada che è molto reclamata da tutta la popolazione, e vado a darvi un esempio della necessità di questa strada.

Era molto amico col Comandante di Lungo Sardo, il cavaliere Benaglia; quando io era in Sardegna, questo essendo stato promosso a Comandante di Tempio, dovette mandare un letto e qualche mobile in Tempio da Lungo Sardo: ed allora cosa ha dovuto fare?

Ha dovuto imbarcare i suoi mobili, mandarli alla Maddalena, dalla Maddalena prendere una barca che ha girato tutti i punti settentrionali della Sardegna; e venuti a Terranova, da Terranova, metterli sopra dei cavalli che li hanno portati a Tempio.

Voi vedete, o Signori, cosa ha dovuto costare a quel povero diavolo il trasporto di quei pochi mobili.

Ci è la strada da Decimomannu alla Cantoniera di Marrubio che è quasi terminata intieramente. Ci è la strada della Marmilla che credo sia fatta. Ci è la strada da Villamar a Nurallao, e non so a qual punto sia.

Qui c'è un errore al numero 5, ove dice da Cagliari a Bosa per Suni, doveva dire da Cagliari a Bosa per Suni.

Ministro dei Lavori Pubblici. È un errore di stampa.

Senatore **La Marmora.** La strada da Cagliari a Oristano per Riola e Donigala non è fatta, non ci è altro che una parte da Cagliari a S. Caterina di Pittinuri; questa strada è anche di un grandissimo vantaggio per quelle popolazioni.

Ci è la strada da Alghero a Sassari che è già finita, cioè sino all'incontro della strada da Alghero a Terranova, e l'altra cantoniera di Scala Cavallo che è fatta.

Ci è la strada da Gonnosa a Portoscuso che è da farsi.

Ci è la strada da Nuoro a Monti. Vi sarà qualche difficoltà nell'uscire da Alà per calare a Monti perchè vi sono delle montagne molto scoscese. Ma sarà di una grandissima utilità per quei luoghi; e specialmente per il paese di Alà che è un luogo assolutamente selvatico: Alà è quel villaggio di cui già feci discorso una volta in questo recinto, narrando che essendovi andato e avendo avuto un alterco col sindaco nel 1823, quel sindaco mi minacciò di scriverne al Governo a Madrid, si credeva ancora di essere sotto la dominazione di Spagna che aveva cessato da 113 anni prima, domando ora se non sarà un gran beneficio che farà questa strada a quei paesi.

Un'altra strada che è nuova è quella da Castelsardo all'incontro della strada da Ozieri a Terranova, e non si sa qual sarà il tracciamento di questa strada, ma credo che passerà per *Perfugus*.

Ministro dei Lavori Pubblici. Precisamente.

Senatore **La Marmora.** Da Alghero a Bosa; questa strada deve studiarsi bene. Io crederei che sarebbe più utile che giungesse al fiume Temo, che passasse in Padria e Romana e poi andasse a Villanova-Monteleone e quindi in Alghero.

Vi dirò che da Villanova-Monteleone ad Alghero c'è una strada spaventosa e quasi inservibile che si chiama *Scala piccada*, che in questo momento è ancora un errore.

La strada num. 12 è quella da San Luri a Siliqua, io credo che forse passerà per San Gavino, e sarà un bene per quella popolazione la quale sinora è stata negletta. A S. Gavino, quando non vi era alcuna specie di strada per la Sardegna, io ci sono passato con pericolo della vita e mi ricordo che in quel tempo un signore di Sassari, il marchese di S. Sebastiano, passando per quella strada vide scomparire il suo cameriere ed il suo cavallo nei fanghi della medesima.

Ebbene! Quel passo è ancora adesso nello stesso stato in cui era in quell'epoca. Dunque vedete che fate un grandissimo beneficio a quei paesi, promuovendovi una strada.

Finalmente da Nuoro a Lanusei per Mamoiada, io credo che una parte di quella strada sia già fatta dalla parte di Mamoiada, e che faciliterà anche l'esportazione del minerale di *Corr-e-boi* che sino adesso non erasi potuto coltivare per il prezzo elevato dei trasporti.

Queste sono le poche osservazioni che mi sono permesso di fare sopra queste strade. Mi premeva molto di dirvi, o Signori, che una gran parte di queste strade sono già fatte, molte sono solamente da ultimare, e che quelle che vi propongono per nuove sono di una grandissima urgenza.

Senatore **Stotto Pintor.** Dopo le savie, dotte ed utili parole dell'onorevole Senatore La Marmora (tranne però l'aneddoto del sindaco di Alà, che mi parve piuttosto inopportuno), io non minaccerò il Senato della noia di un lungo discorso. Crederei di essere reo di grave peccato, se facessi perder tempo al Senato tra gli ardori sconsolanti della stagione.

Sonvi cose che si discutono e si sentono; sono altre che non si sentono e tuttavia si discutono; ve ne hanno per ultimo altre le quali si sentono, o perciò appunto che si sentono non si discutono. A queste ultime appartiene, secondo il mio avviso, la legge che vi è presentata dall'onorando Ministro dei lavori pubblici.

Allorquando, due lustri or sono, l'isola di Sardegna domandava per le sue strade un po' di giustizia riparatrice al piccolo Parlamento del piccolo Regno Sardo, io ricordo che l'onorevole mio amico prof. Francesco Sulis con applaudito discorso cercò di commuovere gli animi dei rappresentanti della Nazione ed io alla mia volta tentai di persuaderli. Trattandosi ora la questione davanti al Senato del grande Regno d'Italia non credo sia mestieri di cercare parole per commuovere o per persuadere. Per la qual cosa io stimo ben fatto di chiudermi in un silenzio eloquente e fo a lidanza col senno e colla giustizia del Senato che vorrà approvare la legge in tutta la sua pienezza senza modificazioni, senza restrizioni, senza discussione.

Presidente. La parola è al Senatore Oldofredi.

Senatore **Oldofredi.** L'ufficio al quale ho l'onore di appartenere mi aveva incaricato di presentare alcune considerazioni intorno al progetto di legge che è ora in discussione avanti al Senato. Non mi diede però il

mandato di respingerlo, ma io credo bene che il Senato prenda ad esame le considerazioni che sto per esporgli.

Non è sembrato prima di tutto abbastanza giustificato il bisogno di una rete così estesa di strade, avuto riguardo alla popolazione dell'isola. In secondo luogo non risulta che siano stati fatti i piani degli studi e molto meno le perizie per le strade che sono state aggiunte dalla Commissione e in seguito approvate dall'altro ramo del Parlamento. Finalmente sembrò un po' irregolare il sistema di impegnare il bilancio per un numero così grande di anni vale a dire per 15 anni.

Intorno al primo punto c'è da osservare che colla legge del 6 maggio 1850 furono decretati 425 chilom. di strade per una spesa di 8.500.000 franchi, questa spesa per aggiunte fatte posteriormente giunse a 10,438,000 fr. e impegnò i bilanci dal 1850 fino al 1861. Il Ministero presentò alla Camera dei Deputati un progetto di legge nel quale la perizia delle nuove strade da aggiungersi ammontava a 14,150,000 lire, la Commissione rifece il progetto del Ministero e portò la spesa a 18,750,000 lire. La Camera elettiva fece nuove aggiunte, e la spesa che dapprima era calcolata a 14,150,000 lire si trova ora portata a 24,260,000 lire, vi è dunque un totale di spesa per le strade di Sardegna di 34,198,000 lire per la costruzione di 7600 circa chilometri di strade. Questo sembra, ripeto, che non sia in proporzione della popolazione e dei bisogni del paese, non dirò dei bisogni attuali, ma nemmeno dei bisogni probabili in certo numero d'anni.

Il secondo punto è quello dei piani e delle perizie. È detto nella relazione che presso a poco dietro gli studi fatti dall'ingegnere Bella, di cui sono noti e l'esperienza e l'ingegno, si può calcolare da 20 a 24 lire il metro, ma se calcolassimo tutti i chilometri di strada che sono a costruire vale a dire 7600 chilometri circa per cui sono stanziati 34 milioni, risulterebbe invece che la spesa sarà superiore poichè oltrepasserebbe le lire 40 circa.

Finalmente non occorrono credo molte parole per provare che il sistema d'impegnare per molti anni il bilancio in spese così ragguardevoli, non è forse molto regolare, e che potrebbe condurre anzi a sconvenienze dannose. Mi confermarono poi nella opinione che eran necessari piani, perizie e studi, le osservazioni fatte dall'onorevole Senatore La Marmora, il quale avrebbe egli stesso nel suo discorso proposte alcune variazioni intorno al tracciato delle linee.

Ripeto però che l'Ufficio al quale ho l'onore di appartenere, non mi diede il mandato di oppormi all'approvazione della legge, ma m'incaricò di far presenti queste osservazioni al Senato, che le valuterà nella sua saviezza.

Senatore La Marmora. Io non credo di aver proposte variazioni, ho solo domandato schiarimenti.

Ho manifestato il desiderio che le strade passassero piuttosto in questo luogo che in quell'altro.

Ministro dei Lavori Pubblici. Dirò qualche pa-

rola in risposta all'onorevole Senatore La Marmora, il quale esaminando ad una ad una le strade che figurano in questo progetto di legge, fece delle osservazioni molto opportune, com'egli, pratico da lunghi anni dei luoghi può fare meglio di ogni altro.

L'onorevole Senatore La Marmora ha notato come dovrebbe esser condotto il tracciato della strada progettata con questa legge, ed aggiunta a mio avviso con molta ragione dalla Commissione della Camera, quantunque possa importare una spesa assai forte; voglio parlare della linea che partendo da Cagliari e traversando il Sarraus toccherebbe Muravera, poi a seconda e più o meno vicina alla costa si spingerebbe fino al punto importantissimo del porto di Terranova, o meglio del golfo degli Aranci.

La Commissione che esaminò questa legge nell'altro ramo del Parlamento come è risultato dalla discussione non ha inteso di segnare un tracciato definitivo di questa linea: non ha voluto far altro che indicare una direzione di massima, segnando solamente i punti principali ed estremi.

L'idea di questa nuova linea è nata discutendo il progetto delle strade ruotabili di cui la Sardegna può aver bisogno. Parve manifesto che una delle strade più utili e più necessarie era appunto quella che doveva percorrere le spiagge orientali dell'isola già percorse dalle strade romane e dar vita ad una parte dell'isola che acquista una importanza affatto nuova dopo gli avvenimenti politici che hanno formato l'Italia. Questo fu il pensiero dominante che ha indotto la Commissione della Camera dei Deputati a proporre questa linea che in seno all'altro ramo del Parlamento fu appoggiata da tutti gli oratori e da nessuno combattuta nel suo complesso.

Dirò poi in quanto all'andamento della linea, che quando sarà studiato sul terreno il tracciato non mancherò di suggerire o di inculcare che si facciano studi comparativi e si tenga conto delle osservazioni fatte in questo recinto.

Parmi però di poter dichiarare fin d'ora che credo opportunissima l'osservazione circa l'andamento di questa strada; credo anch'io cioè che tosto giunta a Muravera, e passato il Flumendosa, si debba esaminare se non convenga assai meglio di entrare nella valle di Chirra e percorrendo questa valle uscirne verso Tertenia, e di là poi passando più vicino al mare spingersi fino a Tortoli.

Da Tortoli ho già osservato io stesso nel seno dell'altra Camera che la strada non può radere il mare.

Le spiagge in quella località sono così erte e dirupate che si verrebbe ad incontrare una spesa enorme senza un profitto corrispondente.

Bisogna dunque che la linea si allontani alquanto dal mare, rientri in alcuna di quelle valli che stanno tra i contrafforti più o meno paralleli alla costa, venga a toccare Orgagli per riuscire nuovamente al mare ad

Orosi, dove pur deve attraversare il fiume o rio d'Orosi, e andare poi fino a Terranuova.

Qui abbiamo alcuni punti importanti che stanno precisamente sulla riva del mare ed è necessario che la strada costeggi il mare per toccarli e metterli in comunicazione fra loro.

Giunta a Terranuova tornerà anche utilissimo che la strada arrivi fino al golfo degli Aranci e non si fermi al porto di Terranuova propriamente detto.

A questo punto l'onorevole Senatore La Marmora ha fatto rilevare l'importanza di questo golfo ed io mi permetterò di aggiungere brevissime parole.

Io riconosco l'altissima importanza di questo porto e più ancora della rada degli Aranci.

Una prova di questo l'onorevole Senatore La Marmora potrà vederla nelle stipulazioni che il Ministero ha inserito nel capitolato per la concessione della strada ferrata di Sardegna.

Infatti fu in quel capitolato stabilito che la Compagnia non dovrà arrestarsi colla ferrovia al golfo di Terranuova, che bisognerebbe escavare con gran dispendio ed ove l'aria non è salubre, ma spingersi a seconda delle convenzioni del Governo sino al golfo degli Aranci ove può stabilirsi uno scalo comodo e sicuro.

È vero che in quella rada vi è un gravissimo inconveniente, cioè la mancanza d'acqua; ma quando si faccia la ferrovia si potrà provvedere più facilmente a questo bisogno.

Io riconosco dunque molto opportune le osservazioni dell'onorevole Senatore La Marmora anche sull'importanza di questo scalo, e sull'opportunità di spingervi la strada ordinaria, e sulla convenienza di ritenerlo come uno dei punti più importanti del litorale italiano, e dei più acconci per stabilirvi una stazione della marina da guerra in quanto che trovandosi in faccia alle coste continentali d'Italia chi va da Pozzuoli, per indicare un punto, o da Nisida sino al monte Argentario, non incontra più alcun porto di rifugio; e questo che si trova di contro può assai bene servire essendo uno dei più belli e più sicuri porti del mondo.

Dopo queste osservazioni io non avrei più altro ad aggiungere su quanto egli ha detto, in quanto che avendo egli appoggiato il progetto non mi resta che a ringraziarlo del suo appoggio.

Risponderò invece una parola alle osservazioni dell'onorevole Senatore Oldofredi.

Egli ha detto che non si è veramente giustificato il bisogno di tutte queste strade e che non si è dimostrato come tutta questa rete stradale e la spesa corrispondente fosse proporzionata alla popolazione della Sardegna.

Veramente se si dovessero proporzionare le strade alle popolazioni, ammetterò anch'io che la popolazione della Sardegna può essere scarsa in confronto del vasto territorio sul quale è disseminata, delle strade che debbono percorrerlo o della spesa che si fa per costruirle.

Ma le strade sono proporzionate ai territori più che

alle popolazioni, e a mettere in contatto le popolazioni quantunque scarse e sparse in un vasto territorio bisogna fare le strade, nè può limitarsene la lunghezza.

Le strade sono un mezzo di accrescere e di incivilire le popolazioni.

Se noi volessimo limitare le strade al numero delle popolazioni non potremmo mai riunire popolazioni sparse e lontane fra loro.

Mi permetta dunque l'onorevole Senatore di dirgli che la popolazione non mi pare un criterio che debba esser preso di norma nello studiare, nel decretare e nello stabilire una rete stradale.

Invece se noi vogliam calcolare l'estensione dei territori che dobbiamo provvedere di strade perchè le popolazioni godano del principale beneficio dei popoli civili, avere comunicazioni sicure, facili onde aver contatti e traffichi, noi vedremo che la rete di strade proposta non è esuberante.

E veda l'onorevole Senatore per esempio, esamini quella che parrebbe meno necessaria, quella che parrebbe quasi di lusso, che è stata dirò così più ispirata dalla politica che da un esame freddo e calcolato qual si farebbe da amministratori diligenti ed economi che vogliono provvedere quel che bisogna e nulla più, fare le spese che corrispondono esattamente ai bisogni; voglio parlare della strada che corre la costa orientale dell'isola.

Consideri l'onorevole Senatore che vastissimo paese sta tra la strada centrale, propriamente detta, quella cioè che da Monastir volge verso Laconi e va a metter capo ai Campi di Orotelli, poi spingendosi più a settentrione va a finire ad Ozieri; ebbene fra questa strada centrale, che non è finita (vi sono ancora molti tratti considerevoli e difficili da fare per compiere questa strada) e il litorale che torca il Mediterraneo, c'è un grandissimo spazio senza strade.

Vi son forse 100 a 120, e in alcuni punti 150 chilometri di distanze tra questa strada e la riva del mare senza che punto ci sia una strada.

Ma si immagini un po' un paese il quale geograficamente sia raffigurato da un trapezio o da un quadrilatero con 100 o 150 chilometri di lato e che questo paese non sia solcato in veruna direzione, nè per lungo nè per traverso da alcuna strada; ma possiamo noi consentire che uno Stato ben governato, abbia regioni così vaste popolate più o meno, poco importa, ma pure sparso di paesi interessanti, ricchi di ricchezze naturali, senza che vi siano strade che servano ai bisogni più urgenti delle popolazioni?

Mi pare di no.

Le strade principali che devono servire alle comunicazioni tra i diversi abitati, bisogna che ci siano di certo.

Ora dopo la legge del 1859 la quale vuole che tutte le strade siano nazionali, cessata questa spesa d'essere a carico delle province, lo Stato ha un dovere preciso di costruire queste strade.

Ancora debbo notare che con questa strada litoranea si provvede a togliere di mezzo quello che agli occhi di chi pensa spassionatamente apparisce come stranissima cosa.

A pensare che l'isola della Sardegna non ha mari-
nai; che la popolazione di un'isola vive nell'interno; che il mare che è la principale, la più comoda, come la più feconda e la più economica di tutte le strade quasi non esiste per la Sardegna, come se fosse un Regno nell'interno dell'Africa! Ma in verità questo stato di cose bisogna che cessi: e mi pare, lo ripeto, che il provvedere di strade l'isola, sia nè più nè meno che un strettissimo dovere del Governo italiano.

Un'altra obiezione fu fatta su questo punto. Si è detto: si sono decretate tutte queste strade, si è calcolata la spesa, ma non ci sono progetti: la spesa quindi non sappiamo se starà entro i limiti entro i quali fu conteggiata.

Prima di tutto se questo è un difetto della legge che si sta discutendo dirò che ha un precedente. Si è fatto la stessa cosa quando si decretarono le strade nazionali in Sicilia. Là mancavano completamente i progetti: non eranvi nemmeno quelli sui quali doveasi fare assegnamento per la esecuzione dei primi tronchi da cominciare nel primo esercizio del bilancio al quale si andava incontro. Dunque non sarebbe che la ripetizione di quello che si è fatto. Ma poi è veramente un grave inconveniente questo di decretare in massima delle strade senza che ci siano i progetti? Bisogna vedere se è possibile di allestire i progetti quando, come nel caso concreto, si decretano vicino ad un migliaio di chilometri di strade; io non so poi se converrebbe fare la perizia di tutte queste strade senza sapere se in massima il potere legislativo approverà che si debba fare una strada in quella direzione.

Credo che trattandosi di statuire sopra casi particolari sta bene che ogni strada per la quale si presenta un progetto di legge debba avere la sua perizia cogli studi perfettamente compiuti: ma quando si tratta di decretare in massima una rete stradale per un vasto territorio credo che questa non sia necessaria e quasi sarebbe un inconveniente se si facesse una spesa senza sapere se in massima in quella determinata direzione il potere legislativo è disposto a stabilire che ci debba essere una strada; tutt'al più ci dovrebbero essere degli studi di massima e non altro, e gli studi di massima non danno un criterio sufficiente per determinarne con precisione la spesa. Ma del resto poi abbiamo i dati sui quali si sono calcolate queste spese e questi ci possono abbastanza rassicurare. Il Senatore Oldofredi sa che le norme colle quali furono valutate tanto le strade di prima come quelle di seconda categoria furono desunte dalle perizie Bella.

Forse in qualche caso concreto rifacendo i conti troveremo qualche differenza; ma questi non possono cambiare di molto i risultati.

Mi pare dunque che, siccome non si tratta che di

stabilire in massima l'andamento di queste linee, il complesso delle vie di comunicazione che devono formare dirò così la dotazione stradale della Sardegna e la spesa approssimativa, non ci sia nessuno inconveniente a che si voti questa legge senza che vi siano perizie precise.

Aggiungerò in fine poi che per molti tronchi il Governo non manca di perizie già allestite, per modo che....

Senatore **La Marmorata**. Domando la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici.... decretando lo stanziamento di questi fondi in bilancio, il Governo non è punto imbarazzato a dichiarare fin d'ora al Senato quali sono gli studi anche di esecuzione che sono già allestiti, e sui quali si può fare addirittura assegnamento per appaltare i lavori.

Sono già preparati gli studi completi per la strada da Cagliari a Terranova divisa in 4 tronchi; la spesa è portata a L. 1,029,288. Un altro progetto è pure preparato per la strada da Cagliari a Tortolì. La perizia fa inontare la spesa di questa strada a L. 1,682,344, 60.

È pure preparato il progetto del tronco da Cagliari a Porto Palmas, e la spesa è calcolata in 322,000 lire.

Così un altro progetto da Sassari a Terranova in tre tronchi, uno dei quali si sta modificando (e dico questo per essere esatto) per una spesa di un milione e 130,000 lire.

Abbiamo dunque progetti già studiati e compiuti per 4 milioni e 360 mila lire. Da questi schiarimenti al Senato affinchè sappia che il Governo ha in mano elementi sufficienti per essere sicuro che stanziandosi le somme richieste con questo progetto di legge, questo verranno erogate con tutte le forme prescritte dalle leggi.

Finalmente uno degli inconvenienti notati dall'onorevole Senatore Oldofredi è stato quello che si vincola il bilancio per molti anni, e trova che in certo modo si vincola la libertà del potere legislativo.

Questo, non posso negare, è un inconveniente, ma so che quando si decretano le grandi opere, fosse anche una linea sola di strade ferrate, bisogna vincolare diversi esercizi. Succede qui, nel caso della rete stradale della Sardegna, quello che succede in tutti i casi nei quali lo Stato assume un impegno d'importanza.

Quando lo Stato si obbliga di eseguir una ferrovia in parecchi anni, od accorda un sussidio, o garantisce un prodotto o un reddito ad una compagnia, in tutti questi casi il bilancio dello Stato rimane impegnato pur troppo per diversi anni; nè io troverei modo di evitare questo inconveniente.

Chi volesse attenersi ad un sistema contrario, cioè di non approvare il progetto di una strada, se non quando la spesa od annuale, o tutto al più limitata a due o tre esercizi sia tutta prevista e calcolata, renderebbe impossibili le grandi opere pubbliche, massime dove ce ne sia un'enorme quantità da compiere.

Bisogna dunque tener conto della natura delle opere cui la legge provvede.

Io credo che il progetto di legge qual fu approvato dalla Camera dei Deputati, non poteva rimanere entro i primitivi confini di tempo e di spesa.

Una volta intrapresa la discussione sulla rete di strade ordinarie delle quali ragionevolmente si potesse dotare la Sardegna, era impossibile limitarsi ad 8 o 9 anni, bisognava per necessità esaminare tutte le linee di strade che meritavano di essere fatte a spese dello Stato, poi tener conto delle condizioni delle finanze, e perciò provvedere bensì a tutti i bisogni ma ripartirne la spesa in modo che il carico che veniva a ricadere sui bilanci dello Stato non fosse più grave di quello che era stato prudentemente calcolato e fissato anche dal Ministero precedente.

Del resto nella discussione fatta nell'altro ramo del Parlamento, il Senato ha potuto vedere, che il Ministero nel consentire le strade delle quali si voleva dotare la Sardegna non è stato troppo prodigo: vi fu chi mostravasi più largo e più generoso.

Per questi motivi io credo che il Senato vorrà approvare la legge tal quale è stata presentata alle sue deliberazioni.

Non dissimulo che il progetto non va forse scevro di alcuni inconvenienti, ma piuttosto son essi dipendenti dalla natura del provvedimento che da altro. Credo la legge utile e necessaria, perciò spero che il Senato vorrà accordarle la sua approvazione.

Senatore La Marmora, Relatore. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore La Marmora, Relatore. Dirò due parole sole. Il signor Ministro mi ha fatto venire in capo una cosa. Egli ha parlato degli studi già fatti. A questo proposito mi pare che si siano fatti studi per le strade da Nuoro a Monti per Alà.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Nel novero delle strade che ho indicato al Senato, per dire quali erano quelle sulle quali si erano fatti studi e studi completi in modo da servirsene per appaltare i lavori, non ho indicato la strada da Nuoro a Monti per Bitti e Alà.

Tuttavia so che furono ordinati studi anche per questa linea, i quali non saprei dire a qual punto di avanzamento si trovino attualmente.

Senatore La Marmora, Relatore. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore La Marmora, Relatore. A questo proposito dirò che essendo in Sardegna mentre lavoravo alla carta dell'isola, mi venne in mano un lavoro fatto da un ingegnere piemontese che si chiamava Maina, il quale poi morì a Villanova d'Asti; quel lavoro è stato fatto nel 1790, ebbene è un progetto di strada che passava lungo quella linea. Io inviterei il signor Mini-

stro a far cercare negli uffici stradali di Sardegna, e sono persuaso che troverà questo progetto, il quale forse potrà giovare a qualche cosa.

E poichè ho la parola, dirò una semplice cosa sopra il porto di Terranuova, ed è, che non bisogna contare per nulla il porto di Terranuova in quanto alla navigazione dei vapori, perchè è tutto pieno di scogli, ciò che rende la navigazione a vapore assolutamente impossibile.

Sarà buono per piccoli legni a vela, ma non per legni a vapore; di modo che, anche supponendo il caso che si venga a cavare il fango e la sabbia che da tanti secoli chiudono la bocca di quel porto, sarà desso sempre un cattivo porto. Non ci è altro che la rada degli Aranci.

Senatore Siotto Pintor. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Siotto Pintor. Alle molte osservazioni dell'onorevole Senatore Oldofredi, io non dirò verbo, sia perchè in parte escono dalla competenza mia, lo confesso ingenuamente, sia perchè le ha abbastanza combattute l'onorevole Ministro dei lavori pubblici. Ma non posso temperarmi che non dica, come mi ha fatto grandissimo senso quella sua osservazione, che, cioè, lo spendere 24 milioni per l'isola di Sardegna non sia in proporzione della popolazione.

Risponderò con una risposta che mi pare evidente, domanderò all'onorevole oppositore, se quando si tratta di imposte si guardi alla popolazione, ovvero all'estensione del paese.

Presidente. Il signor Senatore Sanvitale è invitato a prendere il posto di Segretario mancando il signor Senatore, segretario, Cibrario...

(Il Senatore Sanvitale prende posto al banco dei segretari).

Se non ci sono altri che domandino la parola sulla discussione generale, leggerò gli articoli.

Art. 1.

« Le strade nazionali dell'isola di Sardegna saranno per ragione dell'ampiezza loro distinte in due categorie:

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

« A quelle di seconda si assegna una larghezza normale di metri sei. »

(Approvato).

Art. 2.

« Sono dichiarate nazionali di prima categoria le strade:

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

« 2. Da Cagliari a Terranuova per Muravera, Tortolì, Orosei e Siniacola;

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

- « 4. Da Sassari a Terranova per Tempio ;
- « 5. Da Alghero a Terranova per Torralba, Ozieri, Oschiri e Monti ;
- « 6. Da Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro ;
- « 7. Centrale, diramantesi dalla strada n. 1 a Monastir, passando per Isili, Laconi, Gavoi, e inettendo alla strada n. 6 e ai campi d'Orotelli; staccandosi quindi dalla stessa al ponte d'Illorai, e pel Goceano incontrando ad Ozieri la strada n. 5 ;
- « 8. Da Cagliari a Tortolì, diramandosi dalla centrale, n. 7, a Serri, e passando per Seui e Lanusei ;
- « 9. Da Alghero a Porto Conte ;
- « 10. Al Parau. Dalla strada di Tempio a Lungo Sardo ».

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Mi spiace di dover notare al Senato che temo sia corso un errore forse di copia nella fretta della votazione della legge avanti all'altra Camera. Vedo indicata fra le strade di seconda categoria quella da Tempio a Lungo Sardo.

La Commissione dell'altra Camera aveva classificato questa strada tra quelle di prima categoria e non di seconda, per cui pregherei l'ufficio di Presidenza di voler verificare se ci fosse stato un errore nella stampa o nella copia.

Senatore Oldofredi. Risulta di fatto nel rapporto della Commissione che la strada da Tempio a Lungo Sardo è fra quelle di prima categoria. Può darsi che sia un errore di stampa.

Presidente. Faremo verificare la cosa sull'esemplare.....

Senatore Imperiali. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Imperiali. Ho chiesto la parola per una spiegazione, giacchè non intendo di fare opposizione a questa legge che approvo interamente. Ma avendo inteso dall'onorevole nostro collega La Marmora, che alcune delle strade contemplate nella legge che stiamo per votare, sono fatte o in parte o anche interamente, io domando se dalla spesa dei 24 milioni che si è portata per l'intero ammontare di tutte le linee enumerate nel presente progetto di legge si debba dedurre ciò che si è speso per quelle strade che sono già fatte o da compiersi.

Domando questa spiegazione per mia norma e non per altro.

Senatore La Marmora. A schiarimento di quanto domanda l'onorevole nostro collega, dirò che la strada da Cagliari a Sassari, che chiamasi la strada centrale, ha costato 3.960,000, ed è già cosa fatta. La strada da Cagliari ad Iglesias di 93 chilometri ha costato 1.600,000.

Senatore Imperiali. Non mi sarà forse spiegato abbastanza ma io ho chiesto se quelle strade già fatte sono comprese nella spesa dei 24 milioni, oppure no.

Le strade comprese nell'elenco della presente legge

sono tutte portate come da farsi: non v'ha distinzione tra le fatte e le da farsi; perciò almeno per la dicitura del progetto di legge resta il dubbio da me testè esposto.

Ministro dei Lavori Pubblici. Vedrà l'onorevole Senatore Imperiali, che nella relazione della Commissione dell'altra Camera va unito un prospetto in cui sono indicate tutte le strade a farsi e non solamente sono indicate quelle nuovamente ideate, ma tutte quelle che sono da farsi per compiere la rete stradale di Sardegna.

Alla pagina 25 di quella relazione vedrà, che nelle strade di prima categoria sono annoverati 572 chilometri di strade da eseguirsi: sono lasciate fuori solamente le strade in costruzione; ma tutte le altre sono comprese.

Così nella seconda categoria vi sono 238 chilometri circa di strade da eseguirsi.

Questa categoria è quella che è stata ancora più aumentata nella discussione che ebbe luogo avanti alla Camera, ma nella spesa dei 24.260,000 è compresa la intera rete stradale che debbe costruirsi di nuovo nell'isola di Sardegna, sia che appartengano dette strade alle linee già decretate ma riproposte nella legge che discutiamo, sia che si tratti di quelle aggiunte dalla Commissione, o nella discussione che ebbe luogo in seno dell'altra Camera.

Qui ho il conto di questa spesa distinto in istrade di prima e di seconda categoria, coll'ammontare complessivo di questa spesa.

Sarebbero 593 chilometri di strade da eseguirsi di prima categoria, che in ragione di lire 24 al metro, o 24,000 al chilometro, darebbe 14,132,000 di lire di spesa.

Vi sono poi altri 477 chilometri e frazioni di strade di seconda categoria. E questa seconda categoria che è quella che fu aumentata di più comprendeva 238 chilometri proposti dalla Commissione come si scorge dal citato prospetto.

Si sono aggiunte le strade da San Luri a Siliqua, da Ozieri a Castel Sardo, da Monti a Nuoro, da Bosa ad Alghero.

Queste aggiunte in complesso portano la lunghezza di tutte queste linee a 477,530 metri, e queste due somme insieme, cioè 593 chilometri di strade di prima categoria aggiunti a 457 di seconda, formano il complesso delle strade da eseguirsi; sia che sieno strade già cominciate, sia che sieno strade nuovamente aggiunte e non anco studiate, per cui la somma di 24 milioni e 260 mila lire comprende la spesa totale.

Senatore Imperiali. Ringrazio il signor Ministro delle spiegazioni che mi ha voluto favorire, ma non era questo il mio quesito; non essendo preparato nè per parlare, nè per fare alcuna osservazione a questa legge, non ho lette tutte le carte che si riferiscono alla medesima; solo avendo inteso dall'onorevole mio collega il Senatore La Marmora che la strada, per esempio, da Cagliari

a Terranova per Muravera, Tortoli, Orosei, e Siniscola era stata per intiero già fatta.....

Voci. No è tutta da fare.

Senatore **Imperiali**. Allora ho inteso male. Vi ha però qualcheuno, a quanto parini, che disse esser già fatta. Ora io domando se le spese per le strade già fatte sono comprese eziandio in quelle di 24,260,000 oppure no; come pure se si devono votare 24 milioni e più, oltre quelle somme che si sono già spese per le strade fatte.

Quando il signor Ministro creda che bisogna dare i 24 milioni senza deduzione, perchè queste strade comprese nella spesa di 24 milioni sono ancora tutte da fare, io non ho niente da replicare.

Senatore **La Marmora**. Sono da fare.

Ministro dei Lavori Pubblici. Sonvi più tronchi ancora da farsi, quantunque per avventura facciano parte di altri tronchi in parte eseguiti.

Presidente. Metto dunque ai voti l'art. 2.

Ministro dei Lavori Pubblici. Vi sarebbero da aggiungere nella prima categoria parecchie strade perchè veramente credo vi sia errore; vorrei pregare il Senato di aggiungere nella prima categoria la strada da Tempio a Lungo Sardo.....

Senatore **La Marmora**. E allora non avverrebbe la diramazione che si dice di mezza strada: per esempio da dove si direbbe la strada per andare al Parau, quella sarebbe di seconda categoria.

Ministro dei Lavori Pubblici. Sono tutte due di prima categoria, hanno la medesima importanza.

Presidente. Si vorrebbe che fosse tolta dalla categoria seconda e trasportata nella prima la strada da Tempio a Lungo Sardo, e che prendesse il N. 10.

Ministro dei Lavori Pubblici. Mi spiace di dover tediar il Senato per quest'incidente, ma siccome sarebbe veramente uno sconcio nella legge che fosse dichiarata strada di seconda categoria questa che è una delle più importanti, e che rimanesse strada di prima categoria un piccolo tronco che è una diramazione di questa, cioè il tronco del Parau. Per quanto mi trattenga l'oggetto di dovere portare nuovamente questa legge avanti all'altro ramo del Parlamento tuttavia vorrei pure che una legge di questa importanza fosse il più possibile perfetta, perciò pregherei il Senato a voler riflettere se non converrebbe aggiungere lo emendamento che farei, cioè di mettere al N. 10 delle strade dichiarato di prima categoria la strada da Tempio a Lungo Sardo, portando al N. 11 la strada al Parau, e poi portando di un numero più avanti tutte le strade di seconda categoria.

Senatore **La Marmora**. Io non credo che valga la spesa di fare questo cambiamento, perchè la differenza fra le due categorie si è di avere una larghezza maggiore o minore di un metro, e parmi che sia inutile rimandare la legge alla Camera per sì poca cosa.

Ministro dei Lavori Pubblici. Me ne rimetto al Senato.

Presidente. Mantiene il signor Ministro o ritira la sua proposta?

Ministro dei Lavori Pubblici. La ritiro.

Presidente. Do lettura dell'articolo come sta.

Art. 2.

« Sono dichiarate nazionali di prima categoria le strade:

- » 1. Da Cagliari a Porto Torres per Monastir, Oristano, Macomer, Torralba e Sassari;
- » 2. Da Cagliari a Terranova per Muravera, Tortoli, Orosei e Siniscola;
- » 3. Da Cagliari a Porto Palmas per Decimomannu, Siliqua ed Iglesias;
- » 4. Da Sassari a Terranova per Tempio;
- » 5. Da Alghero a Terranova per Torralba, Ozieri, Oschiri e Monti;
- » 6. Da Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro;
- » 7. Centrale, diramantesi dalla strada N. 1 a Monastir, passando per Isili, Laconi, Gavoi; e mettendo alla strada N. 6 e ai campi d'Orotelli; staccandosi quindi dalla stessa al ponte d'Illorai, e pel Goceano incontrando ad Ozieri la strada N. 5;
- » 8. Da Cagliari a Tortoli, diramandosi dalla centrale, N. 7 a Serri, e passando per Seui e Lanusei;
- » 9. Da Alghero a Porto Conte;
- » 10. Al Parau. Dalla strada di Tempio a Lungo Sardo. »

(Approvato).

Art. 3.

» Sono dichiarate nazionali di seconda categoria le strade:

- » 1. Da Tempio a Lungo Sardo;
 - » 2. Da Decimomannu alla cantoniera di Marrubiu sulla strada da Cuglieri ad Oristano;
 - » 3. Della Marmilla;
 - » 4. Da Villamar a Nurallao;
 - » 5. Da Cuglieri a Bosa per Suni, sino all'incontro della strada da Bosa ad Orosei;
 - » 6. Da Cuglieri ad Oristano per Riola e Donigala fino all'incontro della strada da Cagliari a Porto Torres alla Cappella di Nostra Signora del Rimedio;
 - » 7. Da Sassari ad Alghero. Da Sassari sino all'incontro della strada da Alghero a Terranova alla cantoniera di Scala Cavallo;
 - » 8. Da Gonnesa a Portoscuso;
 - » 9. Da Nuoro a Monti;
 - » 10. Da Castel Sardo all'incontro della strada da Ozieri a Terranova;
 - » 11. Da Alghero a Bosa per Villanuova-Monte-leone;
 - » 12. Da Santuri a Siliqua;
 - » 13. Da Nuoro a Lanusei per Mamojada. »
- (Approvato).

Art. 4.

« È approvata la spesa straordinaria di L. 24,260,000 pel compimento delle strade nazionali sopra indicate. (Approvato).

Art. 5.

« La spesa straordinaria predetta sarà iscritta in appositi capitoli dei bilanci dei lavori pubblici dal 1862 al 1877, inclusivamente, ripartita in ragione di L. 1,500,000 nei primi quindici anni e di L. 1,760,000 per l'ultimo anno. »

(Approvato).

Presidente. Si procederà all'appello nominale per lo squittinio segreto.

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE.

Ministro dell'Istruzione Pubblica. Domando la parola.

Presidente. La parola è al Ministro dell'istruzione pubblica.

Ministro dell'Istruzione Pubblica. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già votato dalla Camera dei Deputati, pel trasporto della Pinacoteca di Torino, dal palazzo Madama al palazzo della R. Accademia delle scienze.

Prego il Senato a voler dichiarare d'urgenza questo progetto, in quanto che i lavori non potrebbero essere incominciati senza l'approvazione del Parlamento.

Presidente. Do atto al signor Ministro dell'istruzione pubblica della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito negli uffizii.

Interrogo il Senato se intende che questa legge sia trattata d'urgenza.

Chi intende d'accordare l'urgenza sorga.

(Accordata).

(Il Senatore, Segretario, Arnulfo fa l'appello nominale)

Risultato dello squittinio segreto :

Numero dei votanti	71
Favorevoli	56
Contrarii	15

(Il Senato adotta).

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULLE DISERZIONI MILITARI.

(V. atti del Senato N. 172).

Presidente. Si passerà alla discussione del progetto di legge relativo alle diserzioni militari.

Darò lettura degli articoli del progetto (V. *Infra*).

La discussione generale è aperta.

Nessuno domandando la parola rileggerò gli articoli per metterli ai voti.

Art. 1.

« Sarà in facoltà del comandante del corpo o distacco di dichiarare disertore il sott'ufficiale, caporale o soldato, qualora non abbia risposto ad una chiamata. »

(Approvato).

Art. 2.

« La pena della reclusione militare, stabilita dall'articolo 130 del Codice penale militare, per la diserzione all'interno potrà estendersi a due anni, secondo le circostanze.

« Nei casi previsti dall'articolo 133 dello stesso Codice, essa sarà estensibile a tre anni.

« La diserzione all'estero di cui è parola nell'articolo 142 del Codice penale militare, sarà punita con l'aumento di uno a due gradi, a seconda dei casi e delle circostanze. »

(Approvato).

Art. 3.

« Il sott'ufficiale, caporale o soldato che sia arrestato oltre i limiti fissati alle guarnigioni, o in difetto di limiti alla distanza di chilometri 2 dal luogo ove ha stanza il corpo o distacco, sarà punito col secondo grado del carcere militare.

« Gli articoli 31, 32, 33 del Codice penale militare sono applicabili anche al reato di diserzione, »

(Approvato).

Art. 4.

« Il progetto di disertare, concertato fra tre o più militari, sarà considerato complotto.

« Il complotto non susseguito da effetto sarà punito colla pena della reclusione militare da uno a due anni; il capo soggiacerà alla stessa pena coll'aumento da uno a tre gradi. »

(Approvato).

Art. 5.

« Chiunque, sia militare che estraneo alla milizia, avrà provocato o consigliato ad un reato di diserzione, soggiacerà alle pene stabilite per la diserzione.

Qualora la provocazione o il consiglio provenga da pubblici funzionari sia civili che militari, la pena, come sopra stabilita per i colpevoli di provocazione o consiglio, sarà aumentata di un grado, e di due gradi nel caso che tali funzionari abbiano commesso la provocazione o dato il consiglio con abuso di autorità.

« Qualora la provocazione o il consiglio provenga da ministri dei culti, la pena stabilita per la diserzione sarà sempre aumentata di due gradi.

« In tutti i casi preveduti nel presente articolo le pene dovranno rispettivamente aumentarsi da uno o due gradi, quando la provocazione o il consiglio comprenda tre o più militari. »

« L'alinca dell'art. 145 del Codice penale militare sarà applicato anche alle persone non militari, che avranno provocato o consigliato ad un reato di diserzione. »

(Approvato).

Art. 6.

« Chiunque in qualsiasi altro modo concorra ad un reato di diserzione soggiacerà alle pene stabilite pel disertore, che secondo le circostanze potranno essere diminuite da uno a tre gradi.

TORNATA DEL 21 LUGLIO 1862.

« Qualora però tale concorso sia prestato ad una diserzione che comprenda tre o più militari, come pure quando sia prestato da funzionari ai civili che militari o da ministri dei culti, saranno, a seconda dei casi, rispettivamente applicate le pene stabilite nell'articolo precedente, le quali potranno pure essere diminuite da uno a tre gradi, secondo le circostanze ».

(Approvato).

Art. 7.

« In ciascuno dei casi contemplati nei due precedenti articoli, la pena sarà sempre diminuita di un grado, se la provocazione o il consiglio non fu susseguito da effetto ».

(Approvato).

Art. 8.

« La disposizione dell'articolo 218 del Codice penale militare sarà in ogni sua parte applicabile anche in tempo di pace.

« Qualora l'assistenza o l'alloggio od il ricovero siano prestati scientemente e di libera volontà ad un numero di militari non minore di tre, la pena sarà della reclusione estensibile a tre anni ».

(Approvato).

Art. 9.

« Saranno sottoposte alla giurisdizione militare anche le persone estranee alla milizia, le quali abbiano pro-

vocato, consigliato o in qualunque altro modo concorso ad un reato di diserzione, ovvero abbiano prestato assistenza, alloggio o ricovero ai disertori ».

(Approvato).

Art. 10.

« Sono sospese quelle disposizioni del Codice penale militare che sono contrarie alla presente legge. »

(Approvato).

Art. 11.

« La presente legge avrà effetto pel corso di un anno dal giorno in cui verrà posta in esecuzione. »

(Approvato).

Si procederà all'appello nominale per squittinio segreto.

(Il Senatore, Segretario, Arnulfo fa l'appello nominale).

Risultato dello squittinio segreto:

Votanti	67
Voti favorevoli	52
» Contrarii	15

(Il Senato approva).

Avverto i Signori Senatori che domani al tocco avrà luogo la riunione negli uffici per l'esame del progetto di legge sul riconoscimento dei gradi e pensioni militari conferiti dal Governo siciliano nel 1848 o 1849 e dell'altro per la spesa di trasporto della Pinacoteca.

La seduta è sciolta (ore 5).