

# VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

Duca di Savoia, di Genova,

Principe di Piemonte, &c. &c.

Letta la relazione stutici rassegnata dal Ministro dei Lavori pubblici, concernente ad un progetto di legge tendente a procurare alla Sardegna un compiuto sistema di comunicazioni stradali, abbiamo ordinato ed ordiniamo che lo stesso progetto di legge sia presentato alle Camere dal Detto Ministro, il quale è incaricato di svolgerne i motivi e di sostenerne la discussione.

Dato in Moncalieri add. 1. febbrajo 1850

Vittorio Emanuele

Palascio

Danese

Proposizione di Legge  
per la costruzione di una rete di  
strade principali nella  
Sardegna

B. Relazione

A quale triste condizione sia condotta  
la Sardegna, così nel rispetto materiale,  
come nel morale, non è alcuno di noi  
che non lo conosca; e questa condizione  
è argomento di tanto maggior com-  
passione, quantochè la natura le ha  
prodigato quei più larghi doni di  
cui può essere dotata in paese. Singolar-  
e ben può dirsi meravigliosa sbercia  
di suolo, notevolissima ricchezza mine-  
rale, dolcezza di clima che la rende  
atta ad ogni produzione; sviluppo  
grande di costiere marine, frequentata  
di porti; posizione centrale nel Medi-  
teraneo che la mette a portata della  
Spagna, della Francia, di tutta  
Italia, della Grecia e dell'Africa,  
sicchè pare destinata a servire d'anello  
e legame fra tante nazioni, popo-  
lazione vigorosa ed intelligente; tutto  
concorre insieme in quell'isola? la  
quale potrebbe costituire sola un  
florido stato, e non è invece che una

poena ad infelice provincie?

Sarebbe superfluo andar indagando le moltissime ragioni di tanto disastro: la storia altronde se ne spiega assai chiaramente le principalissime. La Sardegna non forte abbastanza per resistere agli stranieri inimicissimi. Dalla sua ricchezza appunto, e dalla bellezza ed opportunità del sito, fu invasa e straziata sempre, dalle più remote epoche storiche sino alle ultime irruzioni dei barbari. E quando quelle irruzioni cessarono per gli altri popoli del mezzogiorno d'Europa, restarono per lei le scorrerie, e le invasioni dei barbareschi d'Africa, e peggio ancora le restò addosso il feroce, e tenebroso Dominio Spagnuolo che la governò, e dirò meglio la oppresso per molti secoli sino al principio del decimo ottavo: flagello tale di cui quasi tutta l'Italia sente ancora gli effetti tristiissimi, e che servirebbe a spiegare anche solo ogni più profonda e duratura miseria di qualunque paese - se fosse stato così lungamente percosso.

Ma io non intendo certamente volgere rimprovero o biasimo, sulla

3  
Eroica e generosa nazione spagnuola,  
che per le origini, per la storia, ne  
i comuni interessi commerciali e  
politici, si cattiva anzi le nostre  
simpatie. Ma intendo imprecare  
contro quel Dispotico governo che  
opprime e condusse lei stessa ad una  
Decadenza ancor più compassionevole  
che quella d'Italia, Decadenza con-  
tinuata fino a questi nostri dì, in  
cui finalmente la Spagna ottenne  
essa pure quelle liberali istituzioni,  
che sono oramai piuttosto una  
imperiosa necessità, che un desiderio  
di tutti i popoli inciviliti, e che saranno  
nuovo argomento che a lei ci unisca  
con stretti vincoli di reciproca utilità.

Ma quali pure ne siano le cause,  
certo è che la miseria della padrona  
è tale, che tutti sentivano concordem-  
ente, non la giustizia solo, ma  
l'interesse di farla cessare per ben-  
comune, e per la potenza e pros-  
perità dello Stato.

Se non che i bisogni sono grandi  
e innumerevoli, e a porvi rimedio  
esigono ingenti sforzi, e quel che  
più importa sforzi insuperabili,  
fermi, e non interrotti. Onde il

9  
Governo penetrato di ciò, e convinto  
che dei veri bisogni del paese. Dovessero  
esser prima e più competenti giudici  
le persone del luogo le più illuminate,  
e quelle che godono la confidenza  
della popolazione, disponeva che  
fossoro per questo gravissimo argomento  
raccolte dalle speciali commissioni,  
ne' capi luoghi (dalle provincie e  
Divisioni, e profittando dell'occasione  
che il mio onorevole collega Carbonazzi  
era inviato in Sardegna  
per alcuni speciali oggetti relativi  
alle strade, lo incaricò di studiare  
le sue indagini a tutti i bisogni  
dell'Isola, raccogliendo e ordinando  
le rappresentanze e le domande  
delle commissioni suddette, e volle  
che su quelle desse parere, e propo-  
nesse provvedimenti.

Il sig. Ispettore Carbonazzi  
presentò al governo il risultamento  
della sua visita in un'accurata  
relazione a cui vennero allegati  
tutti i pareri delle commissioni  
suddette.

Molti e importantissimi sono i  
provvedimenti invocati. E le

Carbonazzi

3

opinioni. Pote più il bruto & è dato  
revoli. partone l'omungna in ciò, che  
a fronte di tanti stringenti bisogni  
le domande non si passan dire, an-  
gate. Generalissima, e fatta colta  
più viva sollecitudine è la domanda  
di avere strade. Ma oltre a ciò si  
chiede la regolazione dei fiumi,  
l'adeguamento di vasti stagni e  
paludi, la costruzione di canali, il  
miglioramento di porti ed approdi  
sulle coste marine, costruzione di  
case comunali, di chiese, di campi-  
santi, nuova edificazione, ristaurio  
ed allestimento di scuole, ospitali,  
carceri. E finalmente si fanno  
voti per popolare volonquandole  
vaste estensioni spopolate, o imbar-  
barite dell'isola, e per far sorgere  
a questo scopo abitazioni rurali, e  
villaggi, dipingendo lo stato misfe-  
rando delle diverse parti dell'isola  
stessa in ciascuno di questi rispetti.

Qual è il cumulo dei bisogni  
a cui si domanda provvedere, affa-  
ché la rigenerazione materiale  
dell'isola possa assicurare la  
rigenerazione morale di cui è

3  
necessario mezzo e fondamento. E  
se da una parte è di per se evi-  
dente, che non si può ad un tratto  
sopperire a tutto, per l'altra parte  
è più vero, che non bisogna non-  
fortarsene, e spaventarsi. Delli sforzi  
quasi incessanti che richiederà  
per lunghi anni un'impresa,  
che condotta a buon fine recherà  
alla Nazione intera vantaggi  
centuplicati. Bisogna studiar  
modo che si proceda alancemente  
e continuamente; quindi da un  
lato non far mancare la giusta mi-  
sura dei mezzi occorrenti, e dall'altro  
lato non esiger che si prometta  
tanto che sia poi incerto se si potrà, e  
si potrà persistentemente mantener.  
E con questa giusta misura procedendo  
si ottiene il vero e sicuro progresso,  
il quale nella Sardegna, come  
per tutt'altrove, consiste nell'andar  
sempre avanti, e sempre salire un  
passo piuttosto che affrettato, fermo  
e sicuro; non nello slanciarsi im-  
petuosamente ed avventatamente  
ad un tratto, poi perduta la lena  
precipitare giù abisso dal sito donde  
s'era partiti.

Bisogna adunque senza mai abban-  
donare i provvedimenti di monou-  
tanca s'ingenta di qualunque specie  
essi sieno, scegliere fra tutte le opere  
che si domandano, le più pressanti, le  
più desiderate, quelle che promettono  
più pronti e più felici risultamenti,  
ed una più vasta ed efficace influenza  
sul miglior essere di tutto il paese.  
Nè può restar dubbio, che tali non  
sieno le strade. Le strade mettono  
a contatto le popolazioni, le multipli-  
cano più tosto prima che crescano  
di numero, e le inciviliscono, vivificano  
il commercio, fanno sviluppare  
l'agricoltura dando modo alla  
immensa produzione di cui è suscetti-  
bile la Sardegna di concorrere  
sui mercati, ove non potrebbe venir  
dopo che con confronti che ne  
la respingono, rendono possibili  
le intraprese minerali, consentono  
di tirar profitto maggiore da un  
moderato, e ben regolato taglio di  
boschi, suscitano l'industria locale,  
e chiamano la forestiera, e con-  
essa gli uomini d'azione e i  
capitali, e sono finalmente mezzi  
e strumento di rendere più economiche



le altre opere Domandate Dalla  
rigenerazione compiuta Dell' Isola.

Ed a questi argomenti Di pubblica  
economia che inducono ad anticipare  
la costruzione delle strade sopra  
ogni altro provvedimento, s'aggiun-  
gono argomenti Di opportunità con-  
sistenti in ciò che gli studi per  
Dotare la Sardegna di una buona  
rete Di comunicazioni sono avvan-  
zabilissimi; e in gran parte sono  
compiuti; onde si può dar mano  
ai lavori incessantemente. Per i  
lavori Di movimenti Di terra, che  
costituiscono la parte principale  
Di tali opere, sono lavori a cui è  
atta tutta la povera popolazione che  
ne avrà un lucro immediato, nell'atto  
stesso che si farà operosa ed industriale.

È questa è veramente la  
prima volta che si dia pensiero  
a Dotare la Sardegna Di strade.  
Poiché lasciando Di dire Degli insuf-  
ficienti saggi fatti in fine Del  
secolo scorso, e in principio Del  
sovvente, quando si restaurò per  
un 30 chilom. circa un tratto Di  
antica strada romana Di cui  
erano più patenti le vestigia

Manfredi

fra Marone e Fordinjano, ed  
altre tratte, se ne abborzarono  
fra i Monti Ghirghini, e quelli  
d'Ussellus, è pur vero che un nobile  
notevole impulso si diede alla  
bella opera, nell'anno 1821, fin dal-  
lora Piribianco non solo, ma senza  
porre in mezzo che il tempo necessario  
a riconoscere l'opola a maturare  
i progetti, lavorando con lodovole  
operosità, mercede illuminate  
cure, e lo zelo indefesso del sig.  
Ispettore Carbonarzi suddetto.

Questa attività durò efficace fino  
all'anno 1829, nel quale si condusse  
a compimento la principalissima  
strada reale, che corre tutta la  
lunghezza dell'isola da Cagliari a  
Sassari e a Porto Torres, lunga m. 7.  
netto sviluppo di miglia geografiche  
italiane 127. e colla spesa di 4.  
milioni di lire. Ma poi l'attività  
scemò d'assai onde nei due anni  
1830. 1831. non si fecero che imper-  
fettamente due tronchi di strade  
provinciali, quelle cioè dell'Ogliastra  
e d'Alghero per la complessione  
lunghezza di 37. miglia circa, colla

3

lunghezza di m. 6. E, nel 1852.  
ogni lavoro cessò, e non oramai  
fieri otto anni che nulla di più si  
è compiuto, che abbia qualche im-  
portanza in questo rispetto, e che  
meriti d'essere ricordato parlando  
di una sistemazione stradale. Che  
anzi per molto tempo, e su lunghe  
linee era trascurata, e quindi la  
manutenzione dell'opera fatta.

La qual cosa è tanto più <sup>da lamentare</sup> ~~da deplorare~~,  
quanto che gli è appunto in quel  
tempo in cui i lavori prima si  
rallentarono, poi restarono sospesi, cioè  
nel 1830, che si pubblicava d'Editto  
13. aprile di quell'anno col quale  
si intendeva dare principalmente  
alla costruzione, ed alla manutenzione  
di un compiuto sistema di strade  
nella Sardegna. Ma fatto sta  
che i fondi di un primo prestito  
fatto, furono distratti nel 1832  
per le saline, e per altri oggetti.  
E quelli di un prestito posteriori,  
furono pure ad altre esigenze  
rivolti, le quali erano invero  
sopra ogni altra stringenti e  
imperiose, ma a cui sarebbe

Stato il Desiderare che si sopprimerle  
per altri modi - senza tanto arrostare  
un provvedimento così importante  
e così salutare, come questo delle  
strade.

**Prof.** Ma erano ancora tempi in cui  
il ben fare era troppo incerto, per-  
ché spesso affidato piuttosto alle  
opinioni degli Amministratori  
che alle disposizioni delle leggi.  
D'altra parte l'Editto del 1850,  
era troppo ristretto nei principi,  
insufficiente nell'applicazione, e  
male alle condizioni dell'isola  
appropriato. Si vede che fino d'allora  
la credente brama, o almeno la  
broppia pressa di centralizzare e  
modellare tutto sotto la stessa  
forma, che si va diffondendo in  
tanti altri paesi, faceva progressi  
tali anche fra noi, che già fin  
d'allora influiva sui Destini della  
Sardegna, che è pure un'isola,  
d'isola in cui le condizioni della  
proprietà, la civiltà, i costumi,  
le inveterate consuetudini, sono  
tanto dalle nostre diverse.

Sento esser comune opinione che

3

Di questa inmoderate brama di  
uniformità si provassero poi effetti  
meno propizii in altri rami di  
pubblica amministrazione, su  
cui non posso dare competente giudizio;  
in fatto è di essa riuscirà inoppor-  
tuna in gran parte, in parte al-  
men intertemporanea; anche nel ramo delle  
pubbliche costruzioni.

L'Editto Del 1820 non voleva che  
altra strada fosse reale fuor quella  
che percorre l'isola dal Nord al Sud,  
e che, come diceva, avea avuto  
già il suo compimento fino dal  
1829. Ma questa limitazione era  
ingiusta, perchè quantunque  
quella strada sia in vero principa-  
lissima, non restò che non ce  
sieno altre che hanno per la  
prosperità generale dell'isola una  
essenziale importanza: e son  
quelle che tagliano l'isola per  
traverso e corrono da Oriente ad  
Occidente, dall'una all'altra  
costiera. È evidente che il  
mare aperto all'isola spontanea-  
mente una continua linea di  
comunicazione che le gira tutto all'

intorno, le linee trasversali suddette  
bene spaziate riscono di un'utilità  
generale; e sotto il rispetto commerciale  
di un'utilità maggiore che non la  
sua lunghezza (lunghezza) linea da Porto Torres a  
Cagliari, per la pronta comunicazione  
che procurano dall'interio dell'isola  
al mare, che è quella che conviene  
sopra tutto favorire, perchè gli è vantag-  
giosa alla navigazione. Dalla spiaggia marina che comincia  
in Sassari, si spazia la civiltà a diffondersi  
nell'interio di un'isola.

~~ma, che è un'isola~~ Copi limitate le strade reali  
ad una sola, e questa sola di  
conseguenza messa a carico dello  
Stato, nel succitato D.etto si dichiara-  
vano le strade provinciali tutte le altre strade  
più importanti, e specialmente  
quelle trasversali, di cui ho detto, e  
tutte si metteranno a carico della  
provincia. Da queste strade provinciali  
si passava alle comunali nelle  
quali a voler provvedere la Sardegna  
di una buona e soddisfacente rete  
di strade ne rimanevano di troppo  
importanti, perchè si potesse sperare  
che le comuni avessero forza di  
condurle a termine, tanto più che

succeder dovea in Sardegna, quello  
che può succedere per tutto ilbroa, cioè  
che le strade comunali per la loro  
limitazione vogliono essere più dis-  
pendiose laddove appunto le facoltà  
sono minori. I quali inconvenienti  
non solamente sono infinitamente  
~~minori~~ <sup>meno gravi</sup> nelle più ricche e vivificate  
provincie Della Gerusalemme, ma  
quasi si è oltre a ciò il modo di  
rimediarvi, coll'unire cioè insieme  
più comuni per venire alla  
costruzione di strade consortili, che  
costituiscono un'altra intermedia  
graduazione fra le provinciali e le  
comunali. Ma come sperare nello  
Stato attuale e prossimo Della Sardegna  
di poter riuscire a sostituire di tali  
associazioni di comunità, che non  
sono nell'ordinamento amministrativo,  
e non possono essere obbligatorie?

Se le provincie potessero sopportare  
il carico di molte lunghe e espai-  
sissime strade che nell'Editto Del 1850  
erano qualificate provinciali, come  
quella Da Macomer per Stucor ad  
Orfesi Di Chilom. 95; quella Da  
Monaster a Medias, Lanusei e Cortali.  
Quella Dell'Agliastrea Di Chilom. 106. e

Ryke

<sup>201</sup>  
~~201~~ Ricordo d'altre ~~lucce~~ lince, lince  
e difficili. Basta considerare che la  
Cordogna nello stato di deiezione in  
cui si trova, e con una popolazione che  
di poco passa un mezzo milione, e  
vicina in molti Provincie, per convincer  
ci che la forza di ciascuna delle  
riducosi a tanta insufficienza che  
non è possibile sperare alcuna opera  
rilevante. E' vale il dire che quelle  
strade toccando varie provincie la  
spesa dovea per queste esser ripartita.  
Perchè anche i tronchi rispettivi erano  
troppo estesi e di gravoso dispendio,  
tanto più che la ripartizione per  
territorii non poteva riuscire pro-  
porzionale alle forze delle provincie.  
Aggravare il fisco più di quello  
che possa sopportare vorrebbe inesi-  
tabilmente o a che tutto facesse il  
Governo, e ne verrebbe all'erario dello  
Stato un aggravio maggiore e men  
giusto che non seguendo un più largo  
sistema amministrativo, o che si  
facesse poco o male, e forse nulla,  
come dal 1832. in poi.

Lo vedo dunque che le strade di  
cui è cenno al D. 3.º dell'Art. 3.

3



12. Aprile 1870. Abbiamo nella giu-  
rita essere dichiarate Strade reali  
con quelle perbissime individuazioni  
sotto le che un più maturo studio  
e l'esame delle Domande delle Commis-  
sioni hanno fatto intrudarsi dallo  
Spettine (Luzbonuzzi) e che in me  
sembrano giuste, e bene appropriate  
al territorio dell'Isola.

Essi sarebbero veramente Dichiarate  
Strade reali - quelle che traversando  
l'Isola Dalla spiaggia marina alla  
spiaggia opposta, e passando per i  
punti più importanti dell'Isola  
riusciranno le più frequentate e  
le più interessanti per il commercio  
e per le relazioni interne ed esterne.  
Queste strade avrebbero per massima  
generale la larghezza di m. 4.00  
ma potrebbero ridursi a 4.50 in  
quelle linee o in quei tratti in  
cui l'importanza fosse minore, o  
il raggiungere quel limite Domu-  
rebbe un troppo grave aumento di  
spesa?

Ma queste non sono che un'afai-  
minor parte di quelle strade  
principali che si rendono pure

necessarie per procurare una buona  
rete Di comunicazioni alla Sardegna.  
Altre ve ne sono che succedono im-  
mediatamente alle reali: per grado  
Di frequenza ed interesse sociale  
e commerciale, che seguono insieme  
le strade reali e per quelle vanno  
alla costa marina; che congiungono  
più direttamente i capi luoghi di  
provincia tra loro, e con quelli della  
Divisione cui appartengono, e che  
stendono la loro utilità a tutta o a  
la principalissima parte della  
Divisione medesima. Queste strade  
vogliono essere dichiarate strade  
Divisionali; ed esser poste a carico  
della Divisione intera; sovvenuta  
però con anticipazioni quando il  
bisogno ne sia ben dimostrato. Le  
strade Divisionali avrebbero una  
larghezza normale Di m. 4.00; ma  
per motivi suddetti potrebbe esser  
ridotta a m. 3.50. in alcune linee  
e in alcuni tratti. Altre strade  
vengono poi che Deggiono riguardarsi  
anch'esse appartenenti alla gran-  
rete; ma che hanno appai meno  
importanza che le Divisionali. Esse

procurano una special congiunzione  
dell'interno della provincia con  
un porto, o congiungono il suo  
capo luogo con quello d'altre provincie,  
o legano due strade Divisionali  
tra loro, ed una di queste con la  
strada reale, e vantaggiano in qual-  
siasi modo la totalità o la princi-  
pal parte della provincia cui appar-  
tengono. Queste strade saranno  
dichiarate provinciali, e saranno  
costrutte a carico delle rispettive  
provincie, ferme come si diceva  
l'aver loro anticipazioni, ove ne  
sia riconosciuto il reale bisogno. Le  
strade provinciali dovranno avere  
la larghezza di m. 6.00. per lo meno.  
L'importanza maggiore di alcune  
potrà far aumentare questa lar-  
ghezza sino a m. 5.50. Ed ove invece  
tale importanza scem, e la difficul-  
tà e le spese crescano troppo potran-  
no anche ridursi sino al limite  
di m. 4.50.

Seguendo questo sistema verranno  
ad essere comprese fra le provinciali  
quelle strade che in terraferma, come  
si accennava di sopra, si acquistano  
a mezzo di appiazioni, o consorzi

volontarii - di più comunità; onde  
Dopo le strade provinciali non resterà  
no che le comunali e vicinali per  
le quali così limitate possono valere  
le Disposizioni Dell'Editto suddetto  
13 Aprile 1830.

Sanelli

Si potrà obiettare che questo  
sistema non è conforme a quello  
adottato per legge, e consuetudine  
in Terraferma. Ma su ciò osserverò  
prima che se non è uniforme potrei  
be ~~per~~ essere migliore. Poiché se  
si vuol riuscire a far buone opere  
stradali e a mantenerle, bisogna  
avere assicurati e ben definiti i  
territorii che devono sostenere le  
spese, e regolarmente e stabilmente  
costituiti i corpi morali che  
devono farne l'assegno; bisogna  
infine procurare che le tasse  
dei contribuenti sieno proporzio-  
nate all'importanza dell'opera.  
Perciò, mi pare difettoso, e  
contrario al vero interesse del  
paese passare dalle strade reali  
alle provinciali senza ammettere  
quello intermedio di strade  
divisionali, e poco opportuno mi

3

per l'ammollare strade contornate,  
mentre i sussorzi stradali non  
fanno parte dell'ordinamento am-  
ministrativo del Regno, e non  
hanno rappresentanza stabilita  
e permanente. E se ciò può  
convenirsi alla Conferenza, si che  
sarebbe più giusto di luogo e di  
tempo identico, certo non può  
applicarsi alla Sardegna per le  
ragioni che ho detto: ed ho già  
osservato quanto funesto possa  
riuscire per l'Isola un eudente  
Desiderio di uniformità.

Proposendo la suddetta ripartizione  
delle strade principali della Sardegna  
in tre classi cioè strade Reali,  
Divisionali, e provinciali, ho dato  
la definizione e indicato i caratteri  
di ciascuna, perchè credo che  
dare un'idea generale delle  
condizioni essenziali di ogni classe,  
sia pure necessario. Ma fissare  
i caratteri precisi di ognuna  
di queste classi in guisa che  
l'applicazione ne sia pronta e  
sicura è impossibile. Questa  
applicazione se non facesse

essa stappa parte della legge. Dareb-  
occasional. di Discussioni continue,  
e a Dubbierze che condurrebbero ad  
una troppo larga, e troppo ristretta  
applicazione, secondo il criterio di  
chi ne fosse incaricato. Perciò  
presento qui l'elenco delle strade  
reali quale è stato compilato dal  
Sigg. Direttore Carbonazze, e che  
può riguardarsi come definitivo,  
maturato avendo sopra lunghi  
studi fatti, come sopra dicevasi,  
nel Decennio trascorso fra il  
1822 e il 1832 ed ora sopra nuovi  
studi modificato.

Presento Del pari l'elenco del-  
le strade Divisionali, e quello  
delle strade provinciali, ch'io  
reputo opportunamente e giusta-  
mente distribuite per tutta  
l'Isola. CITTADINA siccome per  
queste strade non furono fatti  
studi così maturi come per  
le reali propongo che gli  
elenchi stessi prima di venire  
alla definitiva compilazione  
dei progetti, e piani esecutori  
delle opere, sieno adossate

agli esami dei rispettivi consigli  
Divisionali, e Provinciali.

Secondo l'elenco sovra indicato  
Delle strade Reali lo sviluppo  
totale di questa riuscirebbe di ~~chilom. 660.~~<sup>chilom. 660.</sup>  
ma di queste sono aperte tutti i  
tronchi che si veggono indicati  
nell'elenco stesso, oltre all'intera  
strada reale già congiunta da  
Cagliari a Porto Torres per la  
complessiva lunghezza di Chilom.  
387, ivè per sei Decimi circa  
del totale.

Lo sviluppo Delle strade ~~Divisionali~~  
secondo il relativo elenco sarebbe  
di chilom. 219. ma di queste non se  
ne trovano aperte che tratte brevissi-  
me per la lunghezza di Chilom. 29.  
ivè per una ventisettesima parte  
circa del totale.

Dal terzo elenco infra delle  
strade provinciali risulta che il  
loro sviluppo raggiungerebbe la  
lunghezza di Chilom. 487 e che se  
sarebbero pur fatti brevi tratti per  
la lunghezza di Chilom. 32 che è  
la ventunesima parte del totale.

tutto lo sviluppo della rete di  
strade principali costituenti le

tre suddette classi: oggi ne avrebbe  
la lunghezza di chilometri. 2136. Delle  
quali attendono eseguite per chilometri.  
1588. la lunghezza delle strade a  
farsi resta di chilometri. 1688.

(P)

Quanto alla spesa risulta dal  
preavviso fattone dal sig. Direttore  
Carbonazzi sull'appoggio dei lavori  
già da lui Diretti dal 1822 al 29.  
che le strade reali importerebbero  
Lire. 5,460,000.

Le strade Divisionali. 12,160,000

le provinciali. 9,140,000

cioè in tutto. 26,440,000

La qual somma però, per gli impre-  
veduti bisogni, e vicende che possono  
manifestarsi nell'atto dell'esecuzione,  
vien portata per avviso a L. 30,000,000  
con tale lunghezza di valutazioni  
che stante le suddivisioni e i dati  
forniti dal sig. Direttore Carbonazzi  
può confidarsi che non verrà so-  
passata.

La spesa è grave: una quando si  
pensi in che abbando si lasciate  
quel paese sino a questi ultimi  
tempi, e come, mentre per ogni  
altro sito in malgrado dei turba-

3



menti politici, in mezzo alle  
guerre, e ai mutamenti di Stato  
<sup>fare</sup>  
~~che~~ continui a rapidissimo  
<sup>progresso</sup>  
~~progresso~~ delle arti e facili  
comunicazioni, la Sardegna restasse  
incessiva e selvaggia, non se ne vorrà  
meraviglia; e si resterà anzi con-  
vinti che bisogna finalmente risol-  
versi a provvederla, e a sostenere  
quella spesa. Tutto quello che può e  
deve fare una saggia amminis-  
trazione è di ripartire questa spesa  
in un periodo d'anni che la renda  
sopportabile alle forze dell'erario,  
del paese, senza disappunto, e  
facendo che a misura che progredis-  
cono i lavori s'aumentino i mezzi  
con cui farvi fronte. Imperocchè  
coll'apertura delle più utili  
comunicazioni, e col procedere  
contemporaneo degli altri miglio-  
ramenti reclamati dalla condizione  
dell'Isola, e specialmente di quelli  
che attengono a bene accertare e  
tutelare la proprietà, vi si  
conseguirà l'ordine e la sicurezza,  
l'attività e l'industria si sveglierà,  
e il paese si arricchirà.

33

Ma quando anche i Dotti motivi  
Di giustizia e Di alto interesse  
Dello Stato non bastassero, come per  
bastero esuberantemente, a provare  
che la spesa Di L. 30,000,000 ripartita  
in un conveniente numero d'anni  
non è punto sproporzionata allo  
scopo, altri motivi potrebbero addur-  
si che riguardano l'immediato  
Diretto utile Della regia Finanza,  
perchè in primo luogo in Sardegna  
vi sono possedimenti appartenenti  
al Demanio Dello Stato, il prodotto  
Dei quali appare piuttosto nullo  
che tenue, quando si raffronta alla  
loro vastità grande, e alla bontà  
intrinseca Di cui sono dotati. E a  
che giovar possono infatti le  
miniere, se messe che fossero in  
esercizio non si saprebbe per quale  
via recarne in porti la materia  
estrattane, senza spese eccedenti.  
E che valore possono avere i  
boschi, i campi coltivati, gli uliveti,  
o i vigneti, che si volessero estendere  
se i prodotti loro ne trovano veruna  
mattona sul sito, nè vi sono strade  
per condurli. Dove potrebbero trovare

3

comercio e consumo).<sup>2</sup> E in secondo  
luogo io sto certo, che l'illuminata  
ragione, e il naturale buon senso  
della popolazione sarda le farà  
riconoscere, che se è giusto che lo  
Stato venga a soccorrerla, è l'altra  
parte. Debito suo di contribuire  
ai pesi dello Stato in proporzione  
delle sue forze, e di vantaggi  
che le vengono procurati.

Bilanciata la condizione dello  
Stato, il presente bisogno  
di sollevare la Sardegna, le difficoltà  
prevedenti dalla ridotta popolazione, dallo  
abietto stato delle arti più manuali,  
in ultimo, che una conveniente somma  
di spesa annua possa ragionevolmente  
esser quella di 200000.

Con questo espediente si vorrebbe a  
compiere tutti i lavori in quindici  
anni, ed anche in meno se la  
progrediente prosperità della Sardegna  
le darà motivo, che prima del finire  
di quel periodo possa per parte sua  
far sforzi maggiori.

Nei primi tre anni intanto in cui  
la Sardegna potrà poco vantaggiarsi  
nella sua condizione attuale si

Mantovani

completaranno con sei milioni le strade  
regali, e questi sei milioni diffusi nella  
Italia le metteranno già alquanto in corso;  
e in questi tre anni stessi si  
potranno accumulare nelle casse  
Divisionali e provinciali alcuni fondi  
per far successivamente progredire  
senza interruzione i lavori delle  
due seconde classi di strade. Così  
compiuto il primo biennio vi sarebbe  
già un fondo di disposizioni, e le contri-  
buzioni delle Divisioni e provincie  
continuando con una ragionevole pro-  
porzione alle forze del paese d'Erario.  
Dello stato non avrebbe che a fornire  
di anno in anno un'anticipazione  
più misurata per compiere la somma  
di due milioni. Le anticipazioni  
sarebbero accordate sempre in interesse  
col riscatto ripartito in convenienti  
periodi.

Quanto alla preferenza due classi  
nell'ordine successivo, non vi dopo il  
primo triennio saranno in metterli  
ad esecuzione le strade Divisionali  
e provinciali, sarà opportuno sentire  
a suo tempo le Intendenze generali  
i consigli, e gli Intendenti. Solo

3

avversione qui che nell'accordare questa  
preferenza si dovrà avere una speciale  
riguardo a quelle strade, che negli  
scopi comuni raggiungessero quello  
di facilitare lo stabilimento  
l'esercizio di qualche importante  
impresa agricola, minerale od  
industriale.

Del procedimento dell'esecuzione  
de' lavori il governo si riserva di  
dare colla necessaria prudenza le  
disposizioni occorrenti. Egli porterà  
la sua attenzione specialmente sui  
modi d'appalto, e sulla direzione  
delle opere. Quanto ai modi d'appalto  
procurerà che sieno tali da vincere  
le gravi difficoltà che s'oppongono  
a trovarsi chi assuma imprese  
nelle condizioni svantaggiose della  
Lardagna, senza tuttavia recare un  
aggravio inconsueto e senza  
compromettere il miglior impiego  
delle somme spese. Quanto alla  
direzione de' lavori, l'isolamento  
del sito, la grande distanza dal  
centro del Regno, e la circostanza  
che il clima della Lardagna è  
tale, che il non compiere un

Dato lavoro in tempo, cioè finché Durano  
le proprie istituzioni, sostituirle a  
portarlo all'anno venturo, fanno sentire  
la necessità d'istituire in Sardegna  
finché Durò l'esecuzione, Del piano,  
un ufficio centrale Di arte, a cui  
sieno Date nella parte tecnica la  
facoltà, e Di accrescere in relazione  
le facoltà amministrative delle  
Intendenze generali, per ciò che  
riguarda il ramo stradale! ~~Da~~

Castelli

Ai lavori sarà applicato un personale  
tecnico capace, sufficiente per numero,  
e remunerato convenientemente, onde  
non averne, come per troppo  
spesso in altri casi e paesi, che  
ove è maggiore il bisogno d'avere  
ottimi impiegati, se ne mandano  
d'inetti, perché a questi soli con-  
viene accontentarsi ad ogni meno  
ajuto e desiderata. Estimazione, e  
ad ogni partito.

L'opera che si propone è vasta,  
ma la è il ordine della rigene-  
razione della Sardegna, e sarà peggio  
di frode alla sua provincia, D'uno  
stesso regno, che Da malinconici,  
ed ingiusti sospetti reciproci erano

3

Mate. in. trattate, essai più che  
Del nome Divise?

In relazione alle considerazioni  
fatte sin qui il governo si propone  
o seguir la seguente legge?

Palestra

Progetto di Legge

Vittorio Emanuele Re. ecc.

Volendo compiere il Divisamento già  
iniziato col R. D. del 13. Aprile  
1850, ma poi per le vicende dei  
tempi sospeso di procurare alla  
Sardegna un compiuto sistema  
di comunicazioni; e volendo dare  
a questo sistema quell'istituzione  
maggiore e quel perfezionamento  
che più maturi studii hanno  
fatto conoscere necessario, ecc. ecc.

Articolo 1.<sup>mo</sup> La Sardegna sarà dotata di un sistema di strade  
principali, che ordinate in una rete messa su-  
tutta l'Isola, assicurino o immediatamente, o  
mediante le strade comunali una facile e  
prompta comunicazione di tutti i punti dell'Isola  
stessa tra loro, e colle coste marine.

Articolo 2.<sup>do</sup> Le strade costituenti la detta rete saranno  
divise in tre categorie, cioè:  
I. Delle strade Reali;  
II. Delle strade Divisionali;  
III. Delle strade Provinciali;

Articolo 3.<sup>zo</sup> Sono strade reali quelle che traversando la

ecc.



Sardegna da una spiaggia alla spiaggia  
opposte e passando per i punti più importanti  
dell'Isola, riuoceranno le più interessanti per il  
commercio, o per le relazioni interne ed esterne e  
quindi col mare.

Articolo 4.<sup>to</sup> Sono Strade Divisionali quelle, che alle reali  
succedono immediatamente per grado d'interesse  
sociale e commerciale; che con lunghe linee  
legano insieme le strade reali, e per quelle  
vanno alla costa marina; che congiungono  
più direttamente i capi-luoghi di provincia  
con quello della Divisione; e che stendono la  
loro utilità a tutta ed alla parte maggiore  
della Divisione medesima.

Articolo 5.<sup>to</sup> Sono provinciali quelle strade che per importanza  
succedono alle Divisionali: che costituiscono una  
special congiunzione dell'interno d'una provincia  
con un porto: mettono il capo-luogo di questa  
in una più breve comunicazione con quello  
d'altra provincia; o legano due strade Divisionali  
fra loro; ed una di queste in una strada reale,  
e vantaggiano in qualsiasi modo la totalità,  
o la maggior parte della provincia rispettiva.

Articolo 6.<sup>to</sup> Le linee costituenti le strade reali di  
Sardegna sono definitivamente determinate.

è sancite come nel progetto A unito a  
questa legge.

Baliozino

Articolo 7.<sup>mo</sup> Le linee costituenti le strade Divisionali sono divise ed indicate come nell'unito progetto B. Questo progetto pubblicato sin d'ora sarà proposto ai Consigli Divisionali in quella parte che ciascuno riguarda, ed assoggettato a più maturo esame sarà da essi consentito o modificato, salva la Definitiva approvazione del Governo.

Articolo 8.<sup>mo</sup> Le linee costituenti le strade provinciali sono del pari divise ed indicate nel qui unito progetto C che sarà pubblicato, ed assoggettato all'esame e modificazione ove occorra dei Consigli Provinciali, secondo la rispettiva spettanza delle sue parti, e salva pur sempre la Definitiva approvazione del Governo.

Articolo 9.<sup>mo</sup> I lavori occorrenti a compiere le strade Reali di Sardegna saranno intrapresi nell'anno 1850. e compiuti nel 1852.

Articolo 10.<sup>mo</sup> I lavori che riguardano le strade Divisionali si darà mano incominciando dall'anno 1849, cioè appena compiuto il biennio assegnato alla costruzione delle strade Reali; e ripartiti d'anno in anno procederanno senz'intermissione.

sino al loro termine.

Per raggiungere questo scopo durante il triennio 1850-51-52 saranno fatti gli studi, e raccolte le deliberazioni dei Consigli per definitivamente fissare la rete di dette strade divisionali e provinciali secondo il tenore dei paragrafi p. e b.

Articolo 11<sup>mo</sup> Per la costruzione delle strade reali verrà a porto un credito di sei milioni al Ministero dei Lavori pubblici, distribuito a due milioni per anno sui bilanci dell'anno 1850 = 51 e 52.

Articolo 12<sup>mo</sup> E' vietato distornare alcuna parte di questo assegno ad altro scopo diverso, e solo il Governo potrà rivolgere qualche parte a riparare guasti straordinarii, che si manifestassero in qualche punto delle strade reali attuali, od a recare qualche urgente miglioramento ad un porto, approdo, od ancoraggio sulla costa, presso cui venga a sboccare una delle strade reali.

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

Articolo 13.<sup>zo</sup> Le strade divisionali e provinciali saranno rispettivamente a carico delle Divisioni e delle Province. Ma lo Stato verrà a soccorrerle

3

non-anticipazioni accordate senza interessi,  
la restituzione delle quali sarà distribuita  
in rate che stieno per entità e per scadenza  
in giusto rapporto colle forze economiche  
delle varie Province e Divisioni.

Fiumi

Articolo 14.<sup>mo</sup> Nel primo biennio successivo, nel quale  
non si eseguono lavori se non che a  
carico dell'Esaro dello Stato, le Divisioni e  
le Province s'impoveranno con questa misura  
Da determinarsi, onde avere al termine  
del biennio stesso accumulato un fondo  
col quale, e colle anticipazioni accordate  
Dallo Stato intraprendere le opere che sa-  
ranno assegnate all'esercizio 1833.

Articolo 15.<sup>to</sup> Le opere attinenti alle opere Divisionali  
e Provinciali saranno ripartite in guisa  
che ogni anno se ne eseguisca una  
parte il cui importare ascenda alla  
somma di L. 2,000,000. La preferenza da  
darsi alle une sopra le altre di  
queste strade per anticiparne l'esecuzione  
sarà determinata dal governo,  
sentiti prima, la Direzione dei lavori, i  
consigli, e le Intendenze Generali.

Articolo 16<sup>to</sup>

Perchè i lavori possano essere condotti  
senz'interuzione e colla sollecitudine  
e sicurezza desiderata sarà istituita  
una provvisoria Direzione superiore dei  
lavori dell'Italia, ordinata in guisa  
che in consiglio delle Intendenze  
generalì a cui il governo accorderà i  
poteri necessari possa provvedere ad  
ogni emergenza, che esige prontezza  
di deliberazioni, salva la dipendenza  
dalla autorità ed uffizii centrali  
primarii di Cassazione in tutto  
ciò che ammette indugio, e domanda  
maggiore maturità di consiglio.

I Ministri delle Finanze e dei Lavori  
pubblici sono incaricati ciascuno nella  
parte che li riguarda dell'esecuzione  
della presente legge.

Palazzo

Prospetto A

Strade reali

Numero d'Ordine	Indicazione sommaria	Denominazione delle strade	Lunghezza delle Strade in kilometri	
			Aperte	Da aprirsi
1.	Da Cagliari a Portofino . .	longitudinale	205.	"
2.	Dalla Cantonnieria di Sestu ad Alghero Sglesias, e quindi a Portofino . .	d' Sglesias	34.	25.
3.	Da Monasteri a Mandas, a Lanusei e quindi a Ecostoli . .	dell' Ogliastro	38.	70.
4.	Da Macomer a Suddia e a Bosa . . . . .	Di Bosa . . . . .	27.	"
5.	Da Macomer al Ponte d' Illorai, a Houoro, e quindi ad Drosei . . . . .	Di Houoro . . . . .	"	95
6.	Da Capo Abbas in Campo Giavesu ad Ileri e Alghero . . . . .	Di Alghero . . . . .	53.	"
7.	Da Coralba a Mores, Orini, Orchini, Corranova o Cala degli Aranci . . . . .	Di Corranova . . . . .	"	83
3				
Totale kilometri			387.	273

Prospetto B

Strade divisionali

Numero d' Ordine	Indicazione sommaria	Denominazione delle strade	Lunghezza delle strade in Kilometri	
			Aperte	Da aprirsi
1.	Da Cagliari all' Ogliastro passando per Saracabes	Del Saracabes	"	113.
2.	Da Serri ad Sidi, Nurallao, Lioni, Atzara, Sorgono, Oruni ai Campi d' Orotelli e scampinamenti del Ponte d' Mhorai a Bono, Patada ad Oreri	Di Sorgono e Bono	"	135.
3.	Da Lanusei a Nuoro per Fonni Mannujada, Orgoroto, Olenna	Di Fonni	"	81.
4.	Da Nuoro a Campio e scampinamenti a Longosardo passando per Pitti, Buddoni, Monti, Calangianus, Nuchis	Di Longosardo	"	147.
5	Da Oristano a Bosa per Cagliari e Sa Planargia	Di Cagliari	18	37.
6.	Da Bosa ad Alghero per Villanova- Monteleone	Di Monteleone	"	51
7	Da Siliqua al Campo Sant' Anna	Di Guspini	"	65.
8	Da Santuri a Maruarbarei, Ussels, Villaurbana, Simacis, Oristano, Porto di Cabras	Della Marumilla	"	67.
9	Da Alghero a Sufari	Di Pedras Altas	7	11.
10	Da Sufari a Campio	Del' Anglona	4.	53
		Totale Kilometri	29.	760.

Prospetto C.

Strade provinciali

Divisione	Provincia	Numero d' Ordin.	Indicazione sommaria	Denominazione delle strade	Lunghezza delle strade in chilometri		
					Aperte	Da aprirsi	
Cagliari	Cagliari	1	Da Cagliari ad Apecenni	Di Elmas	10.	"	
		2	Da Cagliari a Cautada verso il sulcis passando per Pula	Di Cautada. V. n.º 1 della Prov. di Iglesias	"	73.	
		3	Da Serrenti Samughe verso Villanuro	Di Samughe. V. n.º 1. della Prov. di Iglesias	"	13.	
		4	Da Senorbì a Muravera per Pauligonerri	Del Gerrei. V. n.º	"	53.	
		5	Da Senorbì a Sili via per Murru	Di Murru. V. n.º 3 della Prov. di Sili	"	5.	
	Iglesias	Iglesias	1	Da Gonnesa al Sulcis per Balnua diretta a Cautada	Del Sulcis. (V. n.º 2. della Prov. di Cagliari)	"	31.
			2	Distanziamenti all'Isola di S. Antìoco	Di Sant'Antìoco	"	3.
			3	Da Gonnesa a Portopaglia	Di Portopaglia	"	4.
			4	Da Villanuro a Samughe	Di Samughe. V. n.º 3. della Prov. di Cagliari	"	8.
	Sili	Sili	1	Da Sili alla strada della Marmilla per Gergei e Bonumini	Di Gergei	"	27.
			2	Da Sili a Gadoni verso Cannara pel Sarcidano	Del Sarcidano. V. n.º 1. della Prov. di Oristano	"	26.
			3	Da Villanova Sili a Murru e Sengas verso Senorbì.	Di Murru. V. n.º 5 della Prov. di Cagliari	"	27.
	Oristano	Oristano	1	Da Oristano ad Utrera per Fordongianus, Busachi ed Ortuovi	Di Busachi	"	41.
			2	Da Ernanaggi a Milla. Bonerada verso Santa Alfonsina	Di S. Alfonsina. V. n.º 2. della Prov. di Cagliari	6.	3.
	Totale Cagliari					16.	314.
	Totale Oristano						
	A rapportarsi H.						



Divisione	Provincia	Numero d' ordine	Indicazione sommaria	Denominazione delle strade	Lunghezza delle strade in chilometri		
					Aperte	Da aprirsi	
Cagliari	Oristano	3.	Da Porto Margaro ad Oltiveri per Cala d'Ussellus	Rapporto del Mandrolisai	16.	314.	
		4.	Da Commara ad Esulo per Gadoni	Del Sarcidano (v. n.º 2 della Prov. d'Oristano)	"	52.	
						"	17.
						"	
Nuoro	Cagliari	1.	Da Orani ad Ottana verso Abbasanta	Del Canales. v. n.º 3. della Prov. di Cagliari	"	19.	
		2.	Dalla strada reale fra Nuoro ad Orroci a Cala Gononi per Dorgali	Di Dorgali	"	15.	
		3.	Da Orani a Porada per Sula	Di Porada	"	16.	
		4.	Da Cagliari a Macomer per Scano Sant'Antonio	Di Scano	"	18.	
		5.	Da S. Antonio a Santa Luffurgiu verso Milis	Di Santa Luffurgiu. v. n.º 2 della Prov. d'Oristano	"	20.	
		6.	Da Abbasanta al Cirio verso Ottana per Ghilarza Sordilo	Del Canales. v. n.º 1. della Prov. di Nuoro	"	19.	
		7.	Da Abbasanta a Fondongianus	Di Fondongianus	16.		
		8.	Da Galana a Costoli per Cardali Giannini	Di Galana	"	33.	
		9.	Da Portoferra a Castelsardo	Di Castelsardo. (v. ordine)	"	33.	
		10.	Da Alghero a Portoferra	Di Portoferra	"	16.	
Sassari	Sassari	1.	Dalla strada reale delle vicinanze di Bonarrea a Sant'Antioco, a Pozzomaggiore	Di Pozzomaggiore	"	18.	
		2.	Padria non alla divisione di Monteleone				
		3.					
Segue Sassari					32.	621.	
A rapporti H							

Divisione	Provincia	Numero Circ.	Indicazione sommaria	Denominazione delle strade	Lunghezza delle strade in chilometri	
					Aprite	Da aprirsi
Sassari	Oristano	1.	Da Oristano a Portofino per Cula	Arapporto H	32	621.
				Di Cula. V. Provincia di Sassari	"	23.
	Cempio	1.	Da San Giovanni alla Mad. di Longorardo al Parcu	Della Maddalena	"	11.
Totale chilometri					32.	655.

## Riassunto

## Strade

		Aprite	Da aprirsi	Totale
1.	Strade Reali	387	273	660
2.	Strade Divisionali	29	760	789
3.	Strade provinciali	32	655	687
Totali generali K		448	1688.	2136.

NB L'è avvertito che la indicazione dei paesi è soltanto dimostrativa, cioè che non è da prendersi alla lettera per l'abitato stesso, ma sibbene per solo territorio, potendo avvenire che in rari casi esistano di località che non concorrono il prezzo per uno degli abitati sovra indicati senza tuttavia indotà in spese non proporzionate all'utile.

Prop.<sup>a</sup> 18.  
N.º 13

Progetto di legge  
presentato dal Ministero de' Lavori  
pubblici  
nella tornata del 14 Gennaio 1880.

---

Organizzazione del sistema stradale  
della Sardegna.

o Signori,

Ho l'onore di presentare a questa Camera dei Deputati il progetto di legge sul sistema stradale della Sardegna, adottato ieri in Senato.

Alcune modificazioni sono state portate con questo progetto a quello che dianzi era stato adottato dalla Camera dei Deputati, ma esse sono tali che non infirmano punto lo scopo della legge, né i modi dell'esecuzione. Onde il Ministero ha già nel corso della discussione dichiarato che le accetta, e questa dichiarazione rimuove ora dinanzi a Voi, o Signori,

Una di queste modificazioni consiste in ciò che nell'art. 8.° in luogo di "stipendiare nei bilanci successivi" all'anno corrente quella determinata somma che era stata adottata da questa Camera, il Senato lasciò libero campo a poterla assegnare d'anno in anno secondo le circostanze. Ma siccome all'art. 6.° stabiliti il limite minore di quest'assegnazione nella somma di un milione,

così il Ministero potè accettare senza  
criticare queste modificazioni, e  
cui per tre motivi seguenti già fatte  
presenti al Senato: cioè, 1.° Perché,  
potendo il Ministro dei lavori  
pubblici far fondamento sull'ordina-  
rio assegno <sup>annuo</sup> di un milione, aveva modo  
di fare in analogia i provvedimenti  
occorrenti, e di aprire trattative per  
gli appalti. 2.° Perché il milione asse-  
gnato non escludendo un assegno  
maggiore, lasciava fondata lusinga  
di vederlo aumentare, tutta volta che  
si dimostrasse col fatto la possibilità  
di spingere con più energia i lavori,  
e i pronti benefici che l'Isola ne  
avrebbe ottenuti, colla migliorata  
sua condizione materiale, e morale.  
3.° Finalmente perché il limite minimo  
di un milione era pur tale, che dava  
facoltà di procedere coi lavori con  
energia sufficiente, e garantiva  
contro il pericolo, che con troppo  
piccoli assegni si sprecassero molti  
denari spesi alla spicciolata, e si rendeva  
il totale importare delle opere  
compiute assai più grave di quello  
che riuscirebbe lavorando con conve-  
niente attività.

Il Senato ha poi trovato regolare  
e conforme ai più sicuri principii

di buona amministrazione) che fosse  
almeno per una abbastanza giusta approp-  
-simazione dichiarata la somma totale  
a cui sarebbero ammontate le spese del  
proposto piano stradale. E poiché  
nell'antecedente tornata io avea esposto  
i dati per quali reputava che questa  
somma si sarebbe contenuta nei  
limiti di otto milioni e mezzo, quando  
si procedesse con la economia possibile  
e compatibile colle scoppe del piano,  
così per otto milioni e mezzo appunto  
fu stannato dal Senato l'assegno  
complessivo.

L'art. 9. prescrive queste e  
prudenti direzioni all'opera, col  
fine appunto di conseguire l'econo-  
-mia suddetta, né perciò io potrei  
trovare oggetto ad osservazioni pieve-  
-mentate.

Non ho fatto parola del mutamento  
dell'art. 5. perché questo non è che un  
semplice mutamento di redazione.  
L'indicazione delle strade retta  
più semplice, e meglio ordinata,  
ma nessuna <sup>alterazione</sup> ~~mutamento~~ è nelle  
linee, come di leggieri potrete  
riconoscere, e Signori facendone  
il confronto colla Carta Topografica  
della Sardegna.

Cornò 26. Aprile 1850.

Paleocapa

Proj. 119  
N.º 13-B.

Progetto di legge  
modificato dalla giunta del Rege,  
e nuovamente presentato alla Camera di Napoli  
nella tornata del 26 Aprile 1890

—  
Sistema stradale delle Langhe

# SENATO DEL REGNO



Sessione 1850

## PROGETTO DI LEGGE

adottato nella seduta del 28 Aprile 1850

### Oggetto

Sistema stradale della Sardegna

Art. 1<sup>mo</sup>

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 marittime.

Art. 2<sup>do</sup>

Le strade costituenti la detta rete saranno divise in categorie.

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

Le altre categorie verranno proposte da una Commissione speciale, che sarà nominata nell'Isola per Decreto Reale, sentiti i Consigli divisionali e provinciali.

Art. 3<sup>o</sup>

Le linee costituenti le strade reali sono le seguenti.

1<sup>mo</sup> Da Cagliari a Porto Torres per Monastir, Oristano, Cuneo, Ferrutia e Sulpis.

2<sup>do</sup> Da Cagliari a Terranova, diramandosi dalla precedente a Monastir, e passando per Sili, Lucini, Gavoi, Campi d'Ortoli e Monti.



3.<sup>o</sup> Da Cagliari a Porto Caltanas per Decimo e Mannu, Atigua ed Iglesias.

4.<sup>o</sup> Da Cagliari a Tortolì, diramandosi dalla strada N.<sup>o</sup> 2 presso i Fari di Pappano per Lunussè.

5.<sup>o</sup> Da Oristano a Corsi per Macomer e Nuoro.

6.<sup>o</sup> Da Alghero a Terranova per Fornalbo ed Ozieri sino all'incontro della Strada N.<sup>o</sup> 2.

Art. 4.<sup>o</sup>

I lavori occorrenti a compiere le Strade Reali di Sardegna saranno intrapresi nell'anno mille ottocento cinquantà.

Art. 5.<sup>o</sup>

Per la costruzione delle Strade indicate nell'articolo terzo è aperto un credito al Ministero di Lavori Pubblici di un milione di lire da stanziarsi nel bilancio mille ottocento cinquantà, e saranno fatti nei bilanci successivi, sino al compimento dei lavori, quelli assegnamenti che annualmente occorreranno conciliabili colla situazione del pubblico Erario.

Art. 6.<sup>o</sup>

Gli assegnamenti, di cui nel precedente articolo, non saranno minori di un milione all'anno, e sino alla concorrenza di otto milioni e mezzo di lire.

Art. 7.<sup>o</sup>

L'ampiezza delle nuove strade reali sarà di 6 a 7 metri, tenuto il debito conto dell'importanza del transito e delle difficoltà locali. Nell'intento d'accelerare il compimento di esse strade sarà curata la maggior economia nelle spese, conciliabile col bene del pubblico servizio, massime nelle opere d'arte.

Art. 8.<sup>o</sup>

Le Strade delle altre categorie saranno rispettivamente a carico dei territori interessati, salvo quei prestiti o sussidj che potranno essere determinate per legge.

Art. 9.<sup>o</sup>

Sono abolite le Commissioni create colla legge trenta e Aprile mille ottocento trenta sul servizio stradale del Regno di Sardegna.

2

Art. 10.

Il Ministro dei lavori pubblici è incaricato dell'esecuzione della presente legge.

Scriv. il 23 Aprile 1850

Il Presidente del Senato del Regno  
Manno

PROP. 15

N. 13-A

SESSIONE 1850

## CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

*sul progetto di legge del Ministro dei lavori pubblici*

LETTA NELLA TORNATA DEL 16 MARZO 1850.

# Sistema stradale della Sardegna

SIGNORI,

Col progetto di legge sottoposto al vostro giudizio sull'organizzazione del sistema stradale della Sardegna, si provvede ad una classificazione delle strade, si determinano i mezzi di farvi fronte, il modo ed il termine di mandare ad effetto i lavori stradali, che vi si comprendono.

Il Ministro, onde giustificare quel progetto, si fa ad accennare lo stato di miseria incontestabile di quell'Isola, le cause, da lui giudicate presumibili di quella miseria, e la giustizia e l'interesse per la potenza e prosperità dello Stato, e pel ben comune di far cessare quello stato di cose provvedendo ai bisogni della medesima; e quindi imprende a provare, che la costruzione di una rete stradale bene ordinata provvede al bisogno più pressante, più desiderato, il principale dell'Isola, e che si consegue un tale scopo colle disposizioni comprese in quel progetto.

La vostra Commissione potè facilmente farsi persuasa dello stato

infelice di quell'Isola, e dell'interesse dello Stato e della giustizia di provvedere alla rigenerazione di quelle importanti provincie. Senza farsi suoi tutti i motivi attribuiti dal Ministro della miseria di quelle popolazioni, ebbe però a riconoscere, che durante l'unione dell'Isola alla Repubblica Romana, poi all'Impero, ricca, popolata, e prospera viene descritta dagli storici la Sardegna; e che d'allora in poi quell'Isola o tiranneggiata da chi la voleva per la forza dominare, o mal governata quale colonia abbandonata a se stessa, cadde a rovina, fu sempre più, o meno infelice, nè potè dar valore a molti prodotti del suo suolo, sviluppare le forze intellettuali dei suoi abitanti, creare industrie manifatturiere, o commerciali, profittare dell'incivilimento sociale, ma dovette soggiacere alla triste fatalità, di essere l'ultima provincia Italiana a sortire dal regime feudale, ed a sortirne con mezzi meno efficaci.

Non disconobbe la Commissione, che alle accennate altre cause pur si potrebbero aggiungere, ma crede doverne prescindere in quanto che importa piuttosto l'indagare i mezzi efficaci per far prospera quella terra, per svilupparne le ricchezze intellettuali e materiali. E qui giova osservare, che se tutti quei mezzi devono tendere a soddisfare ai bisogni dell'Isola, lasciati sin qui quasi insoddisfatti, non sono per anco stati bene determinati, e devono molti essere contemporaneamente adottati ed attuati. Difatti, se le popolazioni sarde sono dotate di vivace e pronta intelligenza, non hanno la facilità di nutrirla di una soda istruzione educativa; se il suolo è privilegiato per la sua ubertà, non può rendersi produttivo per la mancanza di strade che ne facilitino i trasporti, de' mercati che ne assicurino i cambi, e dei capitali necessari per la produzione agricola; per la tendenza della maggior parte degli abitanti a darsi alla pastorizia, e sviluppare i vantaggi inerenti alla medesima con mezzi anche barbari ed illegali; per la ingiusta ripartizione dei carichi posti sulle produzioni agricole; per l'attuale sistema d'imposte, in contraddizione coi principii finanziari ed economici delle nazioni incivilite; ed infine pei privilegi, che tuttora sussistono a favore di città, o di certi ordini di persone.

Se quindi la Commissione unanime fu nel riconoscere, che debbansi attuare quelle riforme colla maggior prontezza, onde i sardi

i cui interessi coi nostri furono fusi ed uniti, possano conseguire quella parificazione di trattamento, che invocano a buon dritto; lo fu pure nell'opinione, che fra le medesime più urgente fosse la costruzione delle strade principali, sia perchè le altre riforme sarebbero meno efficaci ove la Sardegna non avesse facili le comunicazioni dal centro al litorale, e fra i vari suoi punti per mezzo di una rete stradale bene ordinata, sia perchè la costruzione delle strade importa un lasso di tempo considerevole, nè può attuarsi ad un tratto.

Il quadro che il Ministro vi faceva nella sua relazione, della deplorabile condizione delle strade in Sardegna, si trova comprovato dagli opportuni documenti, nè occorre di ripetervelo. Basterà l'accennarvi, che sopra un'estensione di 2,366,754 miriametri quadrati equivalenti a 5,916,855 starelli di are 40, esistono soli 46 miriametri di strade Reali, provinciali e comunali, e che presentemente tutte le provincie del levante, come pure la parte centrale della Sardegna, si trovano senza strade, e così senza comunicazioni alle spiagge marittime, non dirò in vettura, ma nè manco a cavallo in tutte le stagioni dell'anno, senza incontrare disagi, o pericoli gravissimi.

I porti del litorale di Cagliari, Oristano, Alghero, e Porto Torres, e le strade di Cagliari a Porto Torres, di Alghero, di Bosa, di Mandas, e d'Isili sono a quelle popolazioni inaccessibili. Ne viene, che in tali provincie il suolo non si coltiva oltre ai bisogni della consumazione locale, ed è nella massima parte abbandonato al pascolo. Ora si tratta della parte più salubre dell'Isola, e de' terreni fertilissimi, e che se questi sono nella massima parte incolti, se ne deve attribuire la causa principale alla mancanza delle strade, in quanto che le spese di trasporto presentemente superano in alcuni luoghi il prezzo delle derrate sui mercati, ed in altri sono poco meno di quel prezzo.

Mossa da questi fatti, e dalle osservazioni che precedono, la Commissione riconobbe come urgente, e conforme all'interesse dello Stato, ed alla giustizia il provvedere alle strade della Sardegna con mezzi straordinarii. Passata quindi ad esaminare quali fossero le disposizioni più opportune per conseguirne lo scopo, ed avuto riguardo ai bisogni dell'Isola, alle finanze dello Stato, ed agli elementi che si poterono raccogliere ed accertare, la vostra Commis-

4  
sione non esita a proporvi l'adozione dell'articolo primo del progetto ministeriale togliendovi solo le parole *immediatamente e mediante le strade comunali*; siccome quelle, che non sono necessarie per esprimere il principio, che si vuol sanzionare, e pregiudicano la questione della classificazione delle strade. Per quell'articolo si viene ad assicurare la Sardegna di un'organizzazione stradale secondo i suoi bisogni, e si fa cessare ogni dubbio a quel riguardo.

Prima poi di discutere le altre disposizioni comprese nel progetto ministeriale, e vedere se corrispondano a quello scopo, la Commissione credette di prendere ad esame la legislazione vigente in Sardegna sulle strade, e specialmente la legge 15 aprile 1850. Venne a riconoscere, che per questa legge si classificò per strada Reale soltanto quella di Porto Torres, e per provinciali sette strade descritte all'articolo 3.º; si fissarono a carico della Regia cassa del Regno a ciò destinata, tutte le spese di costruzione, riparazione, o manutenzione della strada Reale, e delle strade provinciali; si lasciarono a carico degli interessati le strade comunali e vicinali; in fine s'introdusse un sistema speciale per l'amministrazione delle spese, e la direzione dei lavori concernenti quelle strade, e le altre comunali o vicinali.

Altre disposizioni si promulgarono al 1852, 1854, 1856, 1848; ma furono le medesime di poca importanza, non variarono la classificazione, nè la competenza delle spese, ma provvidero al personale del Genio civile, alla polizia delle strade, alla direzione dei lavori, e meglio fissarono le attribuzioni delle Commissioni centrale, provinciali, e comunali create colla legge del 1850.

Questi provvedimenti non produssero i risultati che volea ottenere il Legislatore. Ne venne che i lavori stradali, che dal 1850 in poi si eseguirono, furono meno importanti, di poca entità, e non corrisposero alle somme destinatevi, quando si mettano a confronto colle linee prescritte nella precitata legge, e col valore intrinseco dei medesimi.

Nè questa legislazione venne riformata dalle leggi pubblicate nell'agosto del 1848 per parificare l'amministrazione dell'Isola a quella di Terraferma. Solo si annunciò, che le leggi stradali vigenti nell'Isola continuerebbero ad applicarsi, sinchè venivano estese all'Isola quelle del Continente.

La legge proposta in ora dal Ministero dei lavori pubblici nulla innovando nel rimanente, proporrebbe una nuova classificazione delle strade, e introdurrebbe un'altra competenza delle spese per la costruzione, e determinerebbe una eccezionale direzione dei lavori stradali. Ora è noto a voi, o signori, come sono state create apposite Commissioni per la formazione di un nuovo Regolamento stradale delle provincie di Terraferma, e come il Ministero vi abbia assicurato di sottoporvi il più tosto possibile la legge, che lo sanzionerà. In quel Regolamento saranno fissate le classificazioni delle strade, la competenza delle spese, l'amministrazione dei fondi alle medesime destinati, e la direzione dei lavori.

Si osservò inoltre che l'attuale progetto non si trova conforme alla legge organica precitata del 1850 pel sistema stradale della Sardegna, nè alla legislazione del continente, e che il Ministro appoggiandosi alle proposte fattegli da un distinto ufficiale del Genio civile, se crede doversi mutare nella Sardegna la classificazione del 1850, riconosce però la necessità di sottoporre ancora ai Consigli divisionarii e provinciali gli stati concernenti la classificazione delle strade divisionarie e provinciali.

Infine importa, che la parificazione della legislazione tra l'Isola, ed il Continente sia compiuta, e che non s'introducano in oggi disposizioni nella prima diverse da quelle, che si faranno fra non molto nelle provincie continentali. Nè sta l'argomento, che le località esigano differenze nella legislazione stradale. Diffatti se questa differenza può aver luogo nella direzione, e nell'esecuzione dei lavori, non sussiste in quanto concerne la classificazione delle strade, e la competenza delle spese.

Queste considerazioni condussero la vostra Commissione nella sentenza, che si debba sospendere la classificazione delle strade della Sardegna, sentirne a quel riguardo i Consigli divisionarii e provinciali, raccoglierne gli opportuni documenti, ed affidarne l'esame alle Commissioni create per la revisione delle leggi stradali, e comprenderne le relative disposizioni nella legge generale sopra accennata. Ne verrebbe quindi la soppressione degli art. 2, 3, 4, 5 del progetto di legge.

Non intende però la vostra Commissione con questa proposta di rimandare a quell'epoca la costruzione delle strade in Sardegna,

A5-

ed il concorso dello Stato nella spesa che ne risulterà. Essa già vi dimostrò per mezzo mio, come sia urgente il cominciare i lavori stradali in Sardegna, e come dannoso ne sarebbe il procrastinamento; e quindi vi propone di dichiarare sin d'ora a spese dello Stato alcune linee principali della rete stradale, che sarà poi determinata dalla legge generale, e di fissarne il cominciamento nell'anno corrente. Non si nascose la difficoltà di determinare queste linee principali, nè le sfuggì, che ne sarebbero nate opposizioni per parte di quelli che sostengono interessi diversi, e che si mostrarono soddisfatti del progetto ministeriale; nè prese una deliberazione, se non dopo lunghe e gravi discussioni, e dopo aver sentito il Ministro parecchie volte nelle sue osservazioni.

La Commissione poggiandosi sulle deliberazioni dei Consigli divisionali dell'Isola, sopra la petizione presentata alla Camera, sopra le traccie tuttora sussistenti dell'antica strada Romana, sopra pareri scritti da persone dell'arte, sopra le proposte fattesi nel Bilancio 1849, e sopra l'esame della stessa carta geografica dell'Isola, ha deliberato a maggioranza di quattro voti contro tre, che la linea principale da ultimarsi fosse 1.º quella che mette da Cagliari a Terranova, traversando la parte centrale, salubre ed ubertosa della Sardegna per Isili, le Barbagie, Nuoro ed Ozieri; 2.º quella da Bosa ad Orosei, che traversa l'Isola nel centro, fu in ogni tempo riconosciuta importante, e si collega coll'altra da Cagliari a Terranova.

Ond'è che all'art. 6.º del progetto ministeriale vi propone la sostituzione di un altro che determini la costruzione di quelle due linee, e ne fissi il cominciamento al 1850.

Gli art. 7. 8. 9. 10 sarebbero pure soppressi pei motivi sopra sviluppati.

Quanto all'articolo 11 crede la vostra Commissione doversi proporre che sia ridotto ad un milione annuo lo stanziamento nei bilanci dello Stato, per soddisfare al credito necessario al Ministro dei Lavori Pubblici per la costruzione di quelle strade, e che non sia fissata la somma totale a sei milioni, ma invece si debba lasciare indeterminata. Fu indotta ad esclusione di un membro della Commissione a portare queste variazioni all'articolo 11, dacchè con tale stanziamento si potrà provvedere al pagamento dei lavori annui,



che si potranno eseguire su quelle due linee, e ripartendosi così la spesa, ne verrà più facile e possibile il peso alle Finanze dello Stato; e dacchè non essendo stati compiuti i progetti non si può la spesa determinare, e si può presumere che se non sarà minore di sei milioni, non li potrà in ogni caso superare, se non di poche migliaia di lire. Diffatti le proposte linee importano una lunghezza approssimativa di metri 285,405, e si calcola da Lire 20, a 24 la spesa di ciascun metro, comprese le opere d'arte.

Si ravvisò opportuna la soppressione dell'art. 12, in quantochè lo distrarre quegli assegnamenti ad altro scopo, è vietato dalle leggi vigenti; non occorre di esprimerne la proibizione; nè conviene ammettere le eccezioni prevedute in quell'articolo.

Quanto al concorso domandato coll'articolo 13 del progetto ministeriale allo Stato pella costruzione delle strade proposte come provinciali o divisionarie, la Commissione crede di doverlo determinare pelle sole provincie che ne dimostreranno il bisogno, e col mezzo di una legge; e vi propone un'altra redazione conforme a questa massima. Così provvede al caso, in cui si vogliano, o possano intraprendere lavori stradali dalle provincie contemporaneamente alla costruzione delle linee principali comprese nell'art. 2 del progetto della Commissione.

Gli articoli 14 e 15 del progetto ministeriale sarebbero per conseguenza soppressi.

In Sardegna furono create Commissioni speciali colla citata legge del 1850 sulle strade. Le attribuzioni di quelle Commissioni possono, e devono presentemente esser disimpegnate dalli Consigli Divisionari, Provinciali, e Comunali. Credette quindi la vostra Commissione opportuno di proporvene in ora la soppressione, onde il Ministro possa aver libera la sua azione.

Rispetto alla disposizione compresa nell'art. 16 del progetto ministeriale, la Commissione osservando, che il Ministro ha facoltà di delegare le attribuzioni a lui spettanti sotto la propria responsabilità, senza aver bisogno di una disposizione legislativa per ciò fare; vi propone la soppressione dell'articolo preaccennato, e gli sostituisce l'art. 6 col quale si manda al Ministro l'esecuzione della legge.

Sviluppati così i motivi delle sue deliberazioni, la Commissione m'incaricò di presentarvi il seguente progetto di legge.

Adottato il 3 Aprile 1870.

PROGETTO DEL MINISTERO

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

~~Art. 1.~~

~~La Sardegna sarà dotata di un sistema di strade principali, che coordinate in una rete stesa su tutta l'Isola, assicurino o immediatamente, o mediante le strade comunali, una facile e pronta comunicazione di tutti i punti dell'Isola stessa tra loro, e colle coste marine.~~

Art. 1.

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

2-1-1870

Art. 2.

Le strade costituenti la detta rete saranno divise in tre categorie.  
1.<sup>a</sup> delle strade Reali;  
2.<sup>a</sup> delle strade Divisionali;  
3.<sup>a</sup> delle strade Provinciali;  
Sono strade Reali quelle che traversando la Sardegna da una spiaggia alla spiaggia opposta, e passando per i punti più importanti dell'Isola, riusciranno le più interessanti per il commercio, e per le relazioni interne ed esterne, e quindi col mare.  
Sono strade Divisionali quelle, che alle Reali succedono immediatamente per grado d'interesse sociale e com-

~~Art. 2.~~

~~Le strade costituenti la detta rete saranno divise in tre categorie, cioè:~~

- ~~1.<sup>a</sup> delle strade Reali;~~
- ~~2.<sup>a</sup> delle strade Divisionali;~~
- ~~3.<sup>a</sup> delle strade Provinciali;~~

~~Annullato.~~

~~Art. 3.~~

~~Sono strade Reali quelle che traversando la Sardegna da una spiaggia alla spiaggia opposta, e passando per i punti più importanti dell'Isola, riusciranno le più interessanti per il commercio, e per le relazioni interne ed esterne, e quindi col mare.~~

~~Annullato.~~

~~Art. 4.~~

~~Sono strade Divisionali quelle, che alle Reali succedono immediatamente per grado d'interesse sociale e com-~~

~~Annullato.~~

merciale; che con lunghe linee legano insieme le strade Reali, e per quelle vanno alla costa marina; che congiungono più direttamente i capi-luoghi di provincia con quelle della divisione; e che stendono la loro utilità a tutta od alla parte maggiore della divisione medesima.

~~Art. 5.~~

~~Sono Provinciali quelle strade che per importanza succedono alle divisionali: che costituiscono una special congiunzione dell' interno d'una provincia con un porto: mettono il capoluogo di questa in una più breve comunicazione con quello d'altra provincia; o legano due strade divisionali tra loro; od una di queste con una strada Reale, e vantaggiano in qualsiasi modo la totalità, o la maggior parte della provincia. rispettiva.~~

~~Art. 6.~~

~~Le linee costituenti le strade Reali di Sardegna sono definitivamente determinate e sancite come nel prospetto A unito a questa legge.~~

~~Art. 7.~~

~~Le linee costituenti le strade divisionali sono divise ed indicate come~~

*Art. 3° Le linee costituenti le strade reali sono le seguenti:*

- 1° Da Cagliari a Porto Torres.*
- 2° Da Serris a Terranova passando pel centro dell' Isola.*
- 3° Da Bosa ad Orosei per Macomer e Nuoro.*
- 4° ~~Dalla Puntadura di Serris ad Alghero, Ghejras, Porto Palomas.~~*  
*Da Cagliari a Porto Palomas per Iglesias.*

~~Annullato.~~

~~Art. 2.~~

~~Le linee principali di questa rete, che saranno cominciate nel 1850, sono le seguenti, cioè:~~

- ~~1. Da Cagliari a Terranova per Isili e Nuoro.~~
- ~~2. Da Bosa, ad Orosei per Macomer, e Nuoro.~~

~~Annullato.~~

5° Da Olghena di Ogiesi per Terranova.  
6° Da Senni a Turchetti per Lanusei.

# 7° Da Ogiesi verso Terranova sino all'incrocio  
della linea che sarà determinata da  
Senni a Terranova.

8° Da Olghena a Senni.

10  
nell'unito prospetto B; questo prospetto pubblicato sin d'ora sarà proposto ai Consigli divisionali in quella parte che ciascuno riguarda; ed assoggettato a più maturo esame sarà da essi consentito o modificato salva la definitiva approvazione del Governo.

~~Art. 8.~~

~~Le linee costituenti le strade provinciali sono del pari divise ed indicate nel qui unito prospetto C che sarà pubblicato, ed assoggettato all'esame e modificazione ove occorra dei Consigli provinciali, secondo la rispettiva spettanza delle sue parti, e salva pur sempre la definitiva approvazione del Governo.~~

~~Annullato.~~

~~Art. 9. 1°~~

I lavori occorrenti a compiere le strade reali di Sardegna saranno intrapresi nell'anno 1850, ~~compiuti nel 1859.~~

~~Annullato.~~

~~Art. 10.~~

~~Ai lavori che riguardano le strade divisionali si darà mano incominciando dall'anno 1855, cioè appena compiuto il triennio assegnato alla costruzione delle strade Reali; e ripartiti d'anno in anno procederanno senz'interruzione sino al loro termine.~~

~~Annullato.~~

Per raggiungere questo scopo

*approvato.*

~~durante il triennio 1850-51-52 saranno fatti gli studii, e raccolte le deliberazioni dei Consigli per definitivamente fissare la rete di dette strade divisionali e provinciali secondo il tenore dei paragrafi 7 e 8.~~

~~Art. 11.~~

~~Per la costruzione delle strade Reali verrà aperto un credito di sei milioni al Ministero dei lavori pubblici, distribuito a due milioni per anno sui bilanci dell'anno 1850-51-52.~~

~~Art. 12.~~

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

~~In questo caso la parte del fondo diversamente impiegato sarà reintegrata nel bilancio dell'anno successivo.~~

~~Art. 13.~~

~~Le strade divisionali e provinciali staranno rispettivamente a carico delle divisioni e delle provincie. Ma lo Stato~~

*Art. 6° - Le strade nelle altre categorie interessate. Ma lo Stato verrà a fornirle con prestiti o sussidii da determinarsi per legge.*

Art. 3. 9°

Per la costruzione delle strade indicate nell'articolo ~~precedente~~ ~~art. a-~~ I 3° è aperto un credito al Ministro dei lavori pubblici di un milione ~~all'anno I~~ ~~del~~ bilancio 1850, e ~~dei successivi~~ ~~I~~ sino al compimento di quei lavori.

*di lire da stanziarsi  
quello di un milione  
e mezzo da stanziarsi  
annualmente nei bi-  
lanci successivi sino al  
compimento dei lavori.*

~~Annullo.~~

Art. 4.

~~Il sussidio dello Stato a favore delle provincie, che ne dimostreranno il bisogno per la costruzione delle strade~~

*saranno rispettivamente a carico dei Territorii interessati. Ma lo Stato verrà a fornirle con prestiti o sussidii da de-*

verrà a soccorrerle con anticipazioni accordate senza interessi, la restituzione delle quali sarà distribuita in rate che stieno per entità e per scadenza in giusto rapporto colle forze economiche delle varie provincie e divisioni.

Art. 14

Nel primo triennio frattanto, nel quale non si eseguono lavori se non che a carico del Tesoro dello Stato, le divisioni e le provincie s'imporranno con giusta misura da determinarsi, onde avere al termine del triennio stesso accumulato un fondo col quale e colle anticipazioni accordate dallo Stato intraprendere le opere che saranno assegnate all'esercizio 1855.

Art. 15

Le opere attinenti alle strade divisionali e provinciali saranno ripartite in guisa che ogni anno se ne eseguisca una parte, il cui importare ascenda alla somma di L. 2,000,000. La preferenza da darsi alle une sopra le altre di queste strade per anticiparne l'esecuzione sarà determinata dal Governo, sentiti prima, la direzione dei lavori, i Consigli, e le Intendenze Generali.

che non si trovano a carico dello Stato, verrà determinato per legge.

~~Annulato.~~

~~Annulato.~~

~~Art. 16:~~

~~Perchè i lavori possano essere condotti senz'interruzione, e colla sollecitudine e sicurezza desiderata sarà instituita una provvisoria direzione superiore dei lavori dell'Isola, ordinata in guisa che in concorso delle Intendenze Generali a cui il Governo accorderà i poteri necessari, possa provvedere ad ogni emergenza, che esige prontezza di deliberazioni; salva la dipendenza dalla autorità ed uffizii centrali ordinarii di Terraferma in tuttociò che ammette indugio, e domanda maggiore maturità di consiglio.~~

Art. 5. 7<sup>o</sup>.

Sono abolite le Commissioni create colla legge del 50 aprile 1850 sul servizio stradale del regno di Sardegna.

*approvato*Art. 6. 8<sup>o</sup>.

Il Ministro dei lavori pubblici è incaricato dell'esecuzione della presente legge.

*approvato*


---

TEODORO SANTA ROSA *Relatore*