4011

Ministero dei Lavori Pubblici

N.° 72.

Torino li 16 Maggio 1864.

Relazione sul progetto di legge per la costruzione di un Ponte sul Torrente Coghinas nell'Isola di Sardegna

Fra quante opere pubbliche d'incontrastabile utilità possano per avventura essere desiderate nell'Isola di Sardegna, un ponte attraverso il fiume di Coghinas nella Provincia di Tempio assume un'importanza principalissima, siccome quello che è necessario a procurare in ogni tempo e stagione un mezzo di sicura comunicazione fra Sassari e la Gallura, i cui abitanti non poterono finquì partecipare ad alcuno dei benefizi in materia stradale già estesi alle altre Provincie che sono interessate o vicinissime alle linee longitudinali e trasversali della rete di strade Reali ordinate dalla legge 6. Maggio 1850.

L'Amministrazione perciò non è soltanto da questo momento che rivolga la sua attenzione e cure verso quell'opera di così sentita necessità, ma circostanze straordinarie ed affatto eccezionali ostarono finora alla felice riuscita d'un edifizio, nella costruzione del quale rimangono a superare difficoltà d'ogni genere, siccome potrà agevolmente desumersi dai brevi cenni che seguono sugli studi praticati, e sull'esito dei lavori in altro tempo intrapresi.

In base d'un primo progetto fu appaltata in agosto 1863. all'Imprenditore Vittorio Fogù pel prezzo di Lire 92,400. la costruzione d'un ponte di struttura murale sul Coglinas, da situarsi a circa 1,000 metri superiormente all'attuale passo a barca.

Cominciati i lavori nel 1865, l'Impresario però pretese a riguardo dell'insufficienza dei prezzi, e delle difficoltà che s'incontrarono nel diviso modo d'eseguimento, e segnatamente sul sito dell'edifizio, alle quali cagioni l'Amministrazione fuvvi in parte ragione, mutando il progetto nel

senso di ridurre ad un solo arco di venti-
sette metri di luce il ponte che nel
progetto primitivo era fissato in due
archi disuguali, e provvedendo alla risolu-
zione dei principali ostacoli affacciatisi.

Un nuovo contratto intervenne
quindi col Fogù sotto il 5 Dicembre
1846, nel quale si fissò alla complessi-
va somma di L. 156,800. tt., il
correspettivo dell' appalto.

I lavori vennero allora ripi-
gliati e con sufficiente regolarità con-
dotti sino al Gennajo 1848, quando
una piena straordinaria avvenuta verso
alla metà di quel mese rovinò ogni
opera eseguita, asportando e devastando
eziandio molta parte degli attrezzi
dei materiali in provvista, a talchè
fu impossibile di riprendere i lavori
in quella triste località sulla quale
convien trasportar con disagio gravissimo
ogni mezzo d' opera.

La causa di tale rovina si
attribuì alla poca ampiezza della
luce assegnata, per cui fu proposto
di ampliarla sino a metri 36.
Se non chè le difficoltà di esecuzione
e la spesa progressivamente crescente.

sconsigliarono dall'accettare quella non
per anco bene studiata proposta, alla
attuazione della quale ostarono d'al-
tronde le vicende politiche e la suc-
cessiva condizione delle Finanze.

Rimase per tal modo sospesa la
erezione dell'edificio; ma d'allora
in poi si diede mano ad alcun
altro lavoro. Ed intanto l'appaltatore
mancipava pretese, reclamava compensi
per rilevanti somme e domandava
che, o si sciogliesse definitivamente
il contratto, o gli si desse facoltà
e mezzi per ricostruire il ponte
con quel nuovo piano che l'amministrazione avesse stimato migliore.

E poichè in nessun nuovo
impegno poteva entrare il Ministero,
consumati già sin dal 1848. i fondi
che negli anni anteriori erano
stati assegnati, e sancita la
citata legge del 6. Maggio 1850.
che definiva quali fossero le opere
assunte a carico dello Stato, era
mestieri svincolare l'appaltatore
da ogni impegno, e lasciar pur
libere le amministrazioni provinciale,
e Nazionale, di provvedere in quel

modo e con quei mezzi che avessero avuto facoltà d' applicare all' opera di cui si tratta.

Se non che le sovra ricordate vicende e la poco ben ordinata amministrazione dell' Isola avevano talmente involuta e confusa la gestione dei lavori che erano stati appaltati al Fogi, che non fu poco e breve lavoro metterne in chiaro la contabilità, la quale non potè essere condotta a termine che nel mese di Dicembre del 1853; epoca in cui si venne ad un definitivo compromesso col detto appaltatore, in forza del quale non gli si pagarono che L. 4727. 30, restando in proprietà dello Stato i materiali, e i mezzi d' opera appartenenti all' Impresa che si trovavano sul sito.

Che se le buone disposizioni del Governo fallirono contro la prepotente forza delle cose, non però fu dismesso il pensiero di dotare la Provincia di Trapani d' un mezzo di comunicazione, che è per lei argomento vitale di civile esistenza, e indispensabile mezzo di risorgimento; e nuovi studi all' uopo vennero d' ordine del

Ministero iniziati con quel maggior corredo di dati tecnici che l'esperienza dei fatti subiti potea fornire per la più sicura risoluzione delle difficoltà gravissime, che si incontrano nel gettare un ponte di tanta ampiezza attraverso d'un burrone profondo, ed in una località deserta, ove al difetto di comunicazioni e alla mancanza d'ogni mezzo d'arte, e d'artisti, aggiungesi un clima micidiale, che non concede oltre cinque mesi di lavoro utile nell'anno.

L'Ingegnere della Provincia specialmente incaricato dei nuovi studi presentava nel gennajo 1852. un lavoro compiuto, proponendo un ponte di struttura mista, con testate in muro, e travatura di grande portata in legname.

L'Ispettore straordinario dei lavori stradali di Sardegna Signor Cavr. Bella, al quale veniva comunicato siffatto progetto, ve ne sostituiva un altro nel quale era surrogato al palco di legname un arco di Centini in ferro, perchè dubitava della convenienza della struttura in legno, non solo e non tanto, per la stabilità dell'opera, come per l'economia della spesa; tenuto

specialmente conto della manutenzione della conservazione dell' edificio in questi per ogni rispetto pericolosi.

Consultato il Congresso Permanente, esso con parere del Maggio 1852 opinava che fosse presa ad esame la possibilità d'un arco di struttura laterizia e quindi l'Ingegnere provinciale riprendeva nuovi studii; Ma, riconosciuta la poca speranza di buon esito d'una simile costruzione, l'Ingegnere Provinciale, secondo le istruzioni avute, presentava un altro progetto di Ponte sospeso a catene di ferro, che per la facilità e la prestezza con cui poteva essere imposto in quel profondo e dirupato alveo si ravvisava il più acconcio a soddisfare prontamente al bisogno d'una comunicazione di tanta necessità.

Il progetto dell' Ingegnere Provinciale un secondo ne veniva il Signor Cav. Bella dello stesso isolano, accompagnato da un' offerta d'eseguimento dell' Ingegnere costruttore Orlando a nome della Ditta Agnese e Sivori di Genova, ed entrambi i progetti sottoposti all' esame del Congresso Permanente e maturamente discussi

fassero nascere il pensiero di sostituire al sistema pensile quello che dedotto dal celebre ponte tubulare di Stephenson ne prende il nome, ancorchè la struttura del ponte non sia propriamente conformata a compiuta versione di tubo, sua rispetto la sua stabilità solamente dalla contestura delle sponde e del fondo, e non abbia coperto.

I Signori Woodhouse, e Werterman, appositamente richiesti, presentarono ciascuno, conforme a questo divisamento, un disegno, ed un offerta, fra le quali il Congresso Permanente con voto del sette Gennajo ultimo scorso preferiva definitivamente la prima per considerazioni di economia, e per ragioni tecniche di maggior semplicità e sicurezza d'esito, che si riscontravano nel piano proposto dal Signor Woodhouse: ed il Signor Cavalle Stella produceva sotto il 19. stesso mese in base di quest' ultimo voto, la perizia dei lavori divisa in due parti, delle quali la prima concerneva la costruzione delle spalle di muro, la seconda la provvista e collocamento in opera dell' impalcatura tubulare, lavori

di natura affatto diversa, e di cui non era ni sperabile ni utile fare una unica impresa.

Ed essendo dimostrata ed ammessa dal Congresso Permanente l'opportunità o divenuta quasi la necessità di rinunziare, nelle specialissime circostanze dell'edificio di cui si tratta, agli appalti per asta pubblica, e di venire a trattative private, il Signor Cavaliere Della secondo la facoltà impartitagli dal Ministero, convenne sotto riserva della legale approvazione coll'appaltatore Sogni ed in base d'un apposito Capitolato d'appalto per l'esecuzione dei lavori di muratura, accollandosi quelli degli accessi al ponte, ed il trasporto delle membrature di ferro dal posto in cui arriveranno fino a piè d'opera. L'importo di questi lavori ascenderebbe a L. 32,988.66 ma ricevendo il Signor Sogni in conto i materiali e mezzi d'opera da lui ceduti all'Amministrazione, come sopra si è detto, per lo stesso prezzo di L. 8,702.30, la spesa riducesi a L. 47,286.3

Quanto alla esecuzione dell'impalcatura tubulare in ferro fu, quasi sempre

sotto riserva dell'approvazione del Parlamento, convenuto col Signor Woodhouse che egli assuma a conto e rischio suo di far eseguire in Inghilterra dalla Ditta Fox Henderson, trasportarla sino in un porto dell'Isola il più a portata del lavoro, e metterla in opera, assoggettandola alle prescritte prove di resistenza, il tutto conforme al Capitolato d'appalto steso dal Signor Carlo Bella, e per la calcolata ed ammessa spesa di L. 34,750. E perciò l'importo totale dell'opera riuscirebbe di L. 81710.70. a cui aggiungendo lire 17963.70. per la sorveglianza e per le spese impreviste, e veramente imprevedibili, nelle condizioni del paese e del sito, la totale spesa ascende a L. 99,000.

Quanto alla competenza della spesa non deve tacere il Ministero che il ponte del Coghinas cade sulla strada da Sassari a Tempio, la quale non è compresa nella Categoria di Strade reali stabilita dalla legge 6 maggio 1850; essa è però la principalissima, e la più importante fra tutte le strade Divisionali dell'Isola. Or l'art.o 8.o della citata legge stabilisce, che potranno essere accordati per legge prestiti e

sussidj pelle strade appartenenti ad altre Categorie che non è quella delle Reali; e se vi è mai una strada che meriti questi sussidi essa è certamente la strada da Sassari a Tempio. Questa strada che cogli sviluppi che converrà darle in quel paese montuoso, non si stenderà in minor lunghezza di 40 Chilometri non potrebbe costare meno di L. 400,000 per quanta economia si voglia impiegarvi, e per quanto si voglia procedere con strette norme, sia pella larghezza del piano carreggiabile, sia pelle pendenze, sia pella semplicità e grettezza delle opere d'arte. Ora nelle condizioni economiche di quelle provincie è assolutamente impossibile sperare che esse possano riuscire a compiere la strada medesima, se non ottengono quel favore che è promesso loro dal sussidiato Art.º di Legge. E intanto quello che vi è di più urgente urgenza è il passaggio del torrente Coghinas passaggio che ora si fa col più grave pericolo e che è stato, ed è continuamente cagione dei casi più funesti, non passano mai stagione d'acque grosse, che non vi si affoghino e uomini e bestie.

Fatto una volta il ponte si otterrà già il grande vantaggio d'avere un passo sicuro e di poter praticare almeno a cavallo la via da Sassari a Porto Torres.

La provincia altresì sarà incoraggiata a spingere avanti, a misura che le sue forze economiche glielo consentiranno i tronchi di strade nei siti i più difficili e più necessarii ad aprirsi. Al qual proposito non si deve tacere che la Divisione di Sassari ha già deliberato di costruire un primo tronco della strada di cui si tratta da Sassari al rio d'Osilo, che importa pure una assai notevole spesa, e che non avrebbe che ben poco valore se il ponte non fosse fatto.

Si aggiunge che la deliberazione di costruire un ponte a tutto carico dello Stato è stata già presa anteriormente, come da principio si esponeva, e che il Governo vi si era accinto, e che la provincia fu mantenuta per molti anni nella lusinga d'ottenere questo per lei vitale beneficio. Furono veramente pure di Cantato quelle d'una povera provincia, che vidde per tanto tempo fare studii, preparare

materiali, spingere innanzi i lavori, quando si troverà vicina a toccare la meta, seguirà delusse le sue speranze.

Per tutti questi motivi il Ministero vi propone, o Signori, che vogliate rattorgarlo coll' adozione della Legge che vi sottoposta al Vostro giudizio, a stipulare definitivamente le due convenzioni cogli Impresarj Fogg e Woodhouse pella costruzione del ponte di Coghinas, come sussidio da darsi alla Divisione ferroviaria, in ogni caso possa avviare a compire la comunicazione fra Sassari e Tempio.

Il Ministero però non si è dissimulato che nelle gravi circostanze in cui versano le Finanze dello Stato vuolsi evitare quanto si possa di sopraccaricarle di nuovi pesi; ed è appunto perciò che nel progetto di legge astenendosi dal domandare apposite fondi per questa opera, egli si limita a chiedere, che sia consentito di portare la spesa a carico dell' assegno annualmente allocato in Bilancio, a tenore della più sovra citata legge, per l' esecuzione della rete di Strade Reali dell' Isola, lasciando ai venturi, e ben si spera, migliori anni, il riconoscere se ottenute economie

Sugli otto milioni e mezzo assegnati per detta rete, si avrà potuto con queste economie far fronte eziandio al sussidio accordato per la strada da Nuoro a Orugio colla costruzione del ponte di Coghinas; o in caso diverso si debba compensare con uno speciale assegno quanto per questo ponte sarà stato speso.

La condizione dell'Isola che non consente lavori se non nella stagione corrente, e sino a tutto il mese di Maggio al più, rende urgente intraprendere i lavori di cui si tratta, onde compiute in quest'anno le opere murali delle spalle del ponte, si possa poi in principio dell'anno venturo averlo aperto al pubblico.

Progetto di Legge

Art.o 1.o

È fatta facoltà al Governo di fare eseguire un ponte con spalle di struttura murale, e con pareti e fianchi in ferro, sul fiume Coghinas nell'Isola di Sardegna, Provincia di Orugio.

— Art.° 2.° —

Per la costruzione delle spalle di muro d'opere attinenti, il Governo stesso è autorizzato a stipulare coll'Imprenditore Vittorio Sogni un contratto a tenore delle condizioni portate dal Capitolato in data del 19 Gennajo p.p. redatto dall'Ispettore soprannumerario del Genio Civile Signor Cavr. Della Vedova ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici, per la somma di L. 66,060 oltre ai materiali e mezzi d'opera che sono sul sito e che gli vengono ceduti dall'Amministrazione, e ciò tutto in base della perizia e disegni annessi al suddetto Capitolato.

— Art.° 3.° —

Così pure è autorizzato il Governo a stipulare un contratto col Signor Tomaso Rodhouse per la costruzione del palio e funiti in ferro e opere accessorie a tenore del Capitolato colla medesima data stesso dallo stesso Signor Cavr. Della Vedova e della perizia e disegno annessovi, per la convenuta somma di L. 36,750.

— Art.° 4.° —

L'importare complessivo del ponte che unito al fondo per far fronte

alle spese impreveduti occorrenti a L. 90000, sarà portato a carico dell'assegno fatto nel Bilancio del 1854 alla Categoria XXXVII. per i lavori straordinarii straordinarii della Sardegna.

— Art.º 5.º —

I Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici sono incaricati, nella parte che li riguarda della esecuzione del presente Decreto.

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Il Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento l'unito progetto di legge pella costruzione di un ponte sul torrente Coghinas nell'Isola di Sardegna, ed è incaricato di sostenerne la discussione.

Dato a addì Marzo 1854.

Vittorio Emanuele

Paleocapa

Allati

SESSIONE 1853-54 N.° 72-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

TEGAS, GENINA, BOYL, CADORNA RAFFAELE, TORELLI, FARINI, COLLI

sul progetto di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici nella tornata del 16 marzo 1854.

Costruzione d'un Ponte sul torrente Coghinas nell'Isola di Sardegna.

TORNATA DELLI 29 MARZO 1854

SIGNORI,

Nella tornata del 16 corrente mese il sig. Ministro de' lavori pubblici vi presentava un progetto di legge tendente ad ottenere l'approvazione della spesa per la costruzione di un ponte sul torrente Coghinas nell'Isola di Sardegna.

Divisa assai fu l'opinione degli uffici relativamente a questo progetto combattuto sì in merito alla legalità di volerne far sopportare al R. Erario la spesa, che alla convenienza, del metodo proposto.

La discussione in seno della vostra Commissione avendo bensì avuto per conseguenza di determinare la maggioranza ad accettarlo ma solo nello stretto numero necessario, essendosi tre membri dichiarati contrari, il relatore si fa debito di esporvi col maggior dettaglio possibile le ragioni messe in campo da ambi le parti nel combattere e nel difendere questo progetto.

La prima ragione che adducevasi in contrario era quella dell'illegalità di voler porre questa spesa a carico dell' Erario. Noi abbiamo si disse una legge che determina che si possano accordare alle Divisioni amministrative sussidii per opere stradali od idrauliche,

ma nessuna che permetta che a tutto carico dello Stato si faccia un' opera di parziale utilità di una Provincia o Divisione. Col progetto che ci viene sottoposto l'opera intera, quantunque esclusivamente di vantaggio locale, si pone a carico dell' Erario e ciò è ingiusto ed illegale e quindi non si deve ammettere. Non vale il dire che già fu decretata dal cessato Governo l'erezione di quel ponte perchè una forza superiore distrusse i lavori già intrapresi con non lieve spesa, ed il Parlamento attuale ha con apposita legge, decretata la rete stradale che coprir deve la Sardegna; consacrandovi l'ingente somma di otto milioni e mezzo; di questa rete non fa parte la linea sulla quale verrebbe a trovarsi il ponte che vuolsi costruire sul Coghinas e quindi diverrebbe un pericoloso antecedente che conviene evitare, volendosi mantenere quella giustizia di eguale trattamento che deve essere la base di una buona amministrazione.

La ragione dell'illegalità veniva sostenuta da uno de' onorevoli Commissari. Due altri, senza dividere quell'opinione, opinavano tuttavia non doversi approvare il progetto nel modo nel quale era concepito. Riconoscevano la necessità di quest'opera, ma credevano che dovesse essere solo sussidiata dall' Erario e non assunta a tutte sue spese. Appoggiavano questo avviso alla ragione, che il comprendere la somma proposta nell'assegno del milione annuo consacrato alla costruzione della rete stradale dell'Isola era piuttosto una finzione che una realtà; poichè, la rete stradale dovendosi pur condurre a termine, quand' anche non bastassero gli otto milioni e mezzo, e le probabilità essendo piuttosto contrarie che favorevoli, l' assegno che ora si fa diviene nominale e torna in definitiva a carico dell'Erario. Aggiunsero a questa ragione la riflessione che la stima stessa di 90/m. lire potrebbe venire di gran lunga superata, e l'esperienza passata de' tentativi fatti precisamente su quel luogo ne somministrano la prova, essendosi in prima peritato l'antico ponte in L. 92,400 e poi dovuto riappaltare per L. 156,500, e quand'era in via di costruzione essere stato il tutto distrutto senza esser certi che le L. 156,500 sarebbero state sufficienti a condurlo a termine. Per queste ragioni doversi evitare un impegno del quale male si poteva giudicare la vera portata, ed essere miglior consiglio l'assegnare a titolo di sussidio una somma da prelevarsi sull'assegno annuo delle L. 400/m. che si

vota complessivamente sotto questo titolo per le Provincie del Regno, chiamando, per la spesa della quale si tratta, a concorrervi le due Provincie interessate di Sassari e di Tempio. Altro degli onorevoli Commissari opinava invece che si anticipasse pure la spesa a carico dello Stato, ma colla condizione che se l'intera rete stradale della Sardegna oltrepassava l'importo degli otto milioni e mezzo, in quel caso la spesa suddetta per il ponte Coghinas si mettesse a carico delle Provincie interessate che dovrebbero rimborsare il relativo importo.

Tali furono i motivi addotti sia per combattere che per modificare il progetto in discorso. A questi opposero i suoi difensori i seguenti ragionamenti.

Non potersi ammettere la ragione dell'illegalità perchè, quando anche non vi fosse alcuna determinazione speciale anteriore per quell'opera, essa non forma che una parte di un piano ben più esteso cioè della strada che percorrer deve quelle provincie; certo come ponte è un'opera a sè, e si presenta indispensabile anche nell'attuale stato di quelle comunicazioni ristrette solo a vie di sentieri. Questo non cambia però la natura di quell'opera presa come parte del complesso, e quindi vestirebbe l'idea di un sussidio anticipato promotore della strada, indispensabile per cominciare a dar vita e movimento a quei paesi, sì che possano un giorno sottostare alla spesa d'una strada regolare la quale, anche calcolata nei limiti i più modesti per uno sviluppo di 40 e più chilometri che dovrebbe avere, non importerebbe meno di 400/m. lire. Siccome coll'ammettere tal spesa non si stabilisce alcun antecedente per un impegno a carico dello Stato per concorrere a quella strada, ma il Parlamento sarà libero o di ravvisare l'erezione che ora fa del ponte come un sussidio sufficiente, o ne determinerà con pieno arbitrio il limite maggiore, così la ragione di un'illegalità fondata sul motivo che lo Stato assuma l'intera spesa del ponte non reggerebbe nemmeno nel caso che per quest'opera non vi fossero antecedenti di sorta. La necessità di attivare una sicura comunicazione fra quelle due Provincie aveva già determinato il Governo fino dal 1843 a decretarne la costruzione del ponte a spese erariali. Nella relazione che precede il progetto Ministeriale sono enumerate le vicende che ebbe a sopportare, e come una piena straordinaria

del gennaio 1848 rovinasse ogni cosa. Senza voler toccare la questione generica se il Governo attuale, debba assumere gli impegni del Governo cessato per ciò solo ch'ebbero origine allora, ma discendendo al caso concreto, sarebbe per verità un po' duro per quelle popolazioni togliere loro quanto era stato formalmente decretato per legge, e ciò solo perchè una fiumana distrusse l'opera che già trovavasi di molto avanzata. La Camera ha già mostrato inoltre quanto rispetti simili impegni quando acconsentiva ad ultimare le arginature dell'Isère e dell'Arc a carico dello Stato, il cui importare è di ben altra entità che quanto richiedesi colla presente opera. Nemmeno potrebbe quest'esempio stabilire un antecedente pericoloso che può trarre lo Stato a spese indefinite per dimande analoghe di altre Provincie, appunto perchè questo forma eccezione in forza della legge che già decretava il ponte sul Coghinas; è quindi prudenza l'appoggiarsi precisamente a quella legge.

Più pratica era la proposta che si dovesse bensì sussidiare ma coi fondi che annualmente si accordano in massa, sotto il titolo di *Sussidii alle Provincie*, mentre l'assegnare la spesa sul milione annuo che si spende per le strade in Sardegna in forza della legge 6 maggio 1850 era una finzione dovendosi compiere la rete stradale fors'anche con maggior spesa. Contra a questa si osservò che dovendosi in simile caso frazionare la spesa su molti esercizii futuri, non eccedendo quasi mai l'assegno per un'opera le 20/m. ne avveniva che quella in discorso non potevasi principiare che nel 1855 per durar alcuni anni, laddove i contratti stipulati garantiscono l'esecuzione completa per l'aprile del 1855.

Siccome poi anche l'assegno del sussidio in massa delle 400/m. è solo accordato per l'anno e già fu molto combattuta la massima se convenga mantenere questo assegno; or se mai prevalesse l'opinione di abolirlo ne verrebbe che essendosi preso l'impegno della costruzione del ponte sul Coghinas si dovrebbe condurre a termine con fondi appositi e non si avrebbe nemmeno il vantaggio che per ora almeno l'erario, non sopporta alcun nuovo peso per l'assegno che si fa sulla dotazione per le strade di Sardegna. Quanto al dirsi un' illusione perchè la rete stradale costerà forse anche più di 8 milioni e mezzo è cosa che ora non si può dire poichè interpellato in proposito il sig. Ministro rispose che non è fatta

per anco una liquidazione delle opere intraprese, e sarebbe senza fondamento sì l'asserzione che non basteranno, che la contraria. Certo però si è che la liquidazione definitiva di tutte le opere si protrarrà ben oltre il 1860, ed allora solo si potrà sapere se l'assegno attuale dovrà cadere a carico dello Stato, o rimanere compreso negli otto milioni e mezzo destinati per le strade di Sardegna. Questo è almeno un vantaggio che si corre pericolo di perdere nel sistema di volersi sussidiare con fondi speciali nel caso che si sopprimesse l'assegno per le Provincie.

L'opinione emessa dagli avversari che l'impegno che si assumeva l'Erario era indeterminato perchè la somma poteva elevarsi ad una cifra ben altrimenti superiore che le proposte L. 90/m. non parve fondata. Certo non mancano esempi ed in larga copia, che ne proverebbero la possibilità in tesi generica, ma se si considera il caso attuale si dovrebbe conchiudere che solo per casi al di là di ogni possibile previsione, può avvenire che sia superata la stima, e ciò per la natura stessa dei contratti. L'opera a costruirsi consiste in due forti spalle di ponte, sopra le quali si colloca un ponte tubulare in ferro, secondo il sistema di Stephenson modificato nel senso che non v' ha coperto. Le prime opere accennate e per le quali si convenne coll'appaltatore Fogù importano L. 47,286 70. La semplicità dell'opera, la certezza che le fondazioni non possono oltrepassare le previsioni essendo basate sulla rocca, fanno sperare che quel contratto starà nei limiti assegnati. Il ponte in ferro poi dipende da un contratto stipulato per L. 34,750, ed è determinato anche il limite massimo del peso, talchè la differenza già prevista che vi potrebbe essere è calcolata in circa L. 3/m., e siccome poi nelle L. 90/m. vi sono già comprese 9/m. lire per spese impreviste, così data la natura già spiegata dei contratti si ha motivo a credere che il complesso non superi le L. 90/m. Il voler chiedere un obbligo da parte delle Provincie per il caso che gli otto milioni e mezzo destinati per la rete stradale della Sardegna non bastino, e dover esse in tal caso rifondere l'Erario, condurrebbe alla certezza che l'opera non si farebbe, perchè non esistendo per la strada divisionale un progetto regolare, sarebbe impossibile che si obbligassero non conoscendo nemmeno le proporzioni, nelle quali dovrebbero concorrere e tuttavia quest'opera era loro stata promessa da una legge.

A tutte queste ragioni si aggiunse ancora da parte dei difensori del progetto che quantunque la legge 6 maggio 1850 che approvò la rete stradale della Sardegna non contempli nominativamente quest'opera, pure l'art. 8 stabilisce che *le strade delle altre categorie saranno rispettivamente a carico dei territori interessati* SALVO PER PRESTITI E SUSSIDI CHE POTESSERO ESSERE DETERMINATI PER LEGGE. Quest'articolo venne precisamente inserito in vista di promesse già fatte, fra quali quella del ponte sul Coghinas che è l'opera la più valida ed indispensabile perchè si possa introdurre qualche attività commerciale in que' luoghi, ed abilitarli così a sostenere col tempo anche la spesa per la strada divisionale.

La Commissione crede dovervi dar ragione anche del motivo per il quale in questo caso siasi deviato dal metodo normale dell'appalto pubblico. L'opera come già si disse consta di due parti ben diverse, l'una è speciale e tecnica, la parte in ferro, e non converrebbe scostarsi da una fabbrica già rinomata per simili opere come quella di Foxtenderson in Inghilterra, l'altra che si restrinse alla spesa di L. 47,286 fu data appunto all'appaltatore Fogù, perchè essendosi già fatta una liquidazione seco lui relativa al materiale dell'antico ponte, si è potuto in suo confronto dargli un valore che un altro non avrebbe ammesso. D'altronde l'esperienza anche recentissima dell'appalto andato deserto per la costruzione delle due torri sulle Isole dell'Asinara e dei Cavoli, mostra che realmente vi ha qualche difficoltà nel valersi di questo mezzo nell'Isola di Sardegna.

Riassumendo quindi il parere della maggioranza della vostra Commissione essa è d'avviso che si debba approvare il progetto, ritenuto che la legge 6 maggio 1850 contemplava sussidi per opere stradali anche a carico delle Divisioni; ritenuto che con quest'opera lo Stato non s'impegna a nuovi sussidi per una strada divisionale che possa farsi in seguito, ritenuto che il ponte in discorso è un'opera indispensabile sotto il rapporto commerciale e della sicurezza, e ritenuto in fine che i contratti stipulati coi signori Vittorio Fogù e Tommaso Woodhouse sono di tal natura che danno luogo a credere che l'importo totale della spesa non oltrepasserà le previsioni della complessiva somma di L. 90/m.

LUIGI TORELLI *Relatore*

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È fatta facoltà al Governo di fare eseguire un ponte con spalle di struttura murale, e un palco e fianchi in ferro sul ~~fiume~~ Coghinas nell' isola di Sardegna provincia di Tempio.

Art. 2.

Per la costruzione delle spalle di muro ed opere attinenti, il Governo stesso è autorizzato a stipulare coll'imprenditore Vittorio Fogù un contratto a tenore delle condizioni portate dal capitolato in data del 19 gennaio p. p. redatto dall'ispettore sopranumerario del Genio Civile ~~signor~~ cav. Bella ed approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, per la somma di L. 4[illegible],30 oltre ai materiali e mezzi d'opera che sono sul sito e che gli vengono ceduti dall' Amministrazione, e ciò tutto in base della perizia e disegni annessi al suddetto capitolato.

Art. 3.

È pure autorizzato il Governo a stipulare un contratto con ~~signor~~ Tommaso Woodhouse per la costruzione del palco e fianchi in ferro e spese accessorie, a tenore del capitolato colla medesima data steso dallo stesso ~~signor~~ cav. Bella e della perizia e disegni annessovi per la convenuta somma di L. 34,750.

Art. 4.

L' importare complessivo del ponte che unito al fondo per far fronte alle spese imprevedute ascende a L. 90,000, sarà portato a carico del-

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui addietro.~~

~~Art. 3.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 4.~~

~~Identico al qui contro.~~

l'assegno fatto nel bilancio del 1854 alla categoria XXXVII per i lavori straordinari stradali dell'Isola di Sardegna.

Art. 5.

I Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici sono incaricati, nella parte, che li riguarda della esecuzione ~~del presente decreto~~ della presente legge.

Approvato nella seduta del 30. Marzo 1854.

Pellati

~~Art. 5.~~

~~Identico al qui contro.~~