

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Vittorio Emanuele II  
ecc. ecc. ecc.

Art. 1.<sup>mo</sup>

È dichiarata Nazionale la strada a costruirsi da  
Saffari per Cempio a Berranova, cioè sino all'incontro  
della strada pur Nazionale da Saffari a Berranova  
presso la chiesa di Belti.

Art. 2.<sup>o</sup>

È per intanto autorizzata la costruzione del tronco estremo  
di metri 6226 fra Belti ed il Povo Beroni secondo  
il progetto già allestito, non che la spesa straordinaria  
di  $\text{L}^{\text{e}} 100\text{mil}$  in proposito occorrente da applicarsi  
per  $\text{L}^{\text{e}} 50\text{mil}$  al Bilancio 1860 del Ministero dei Lavori  
Pubblici per le antiche Province del Regno, e per le  
rimanenti  $\text{L}^{\text{e}} 50\text{mil}$  allo stesso Bilancio dell'Esercizio 1861.

Art. 3.<sup>o</sup>

Per l'accennata applicazione delle predette  $\text{L}^{\text{e}} 50\text{mil}$   
al Bilancio 1860 è sul medesimo istituito apposita  
Categoria col n.° 80. bis e colla denominazione Strada  
da Saffari per Cempio a Berranova.

Art. 4.º

Per la prosecuzione dei lavori fino al compimento dell'opera saranno fatti competenti assegni nei Bilanci successivi in base ai regolari progetti che saranno di mano in mano presentati.

Art. 5.º

Sono mantenute ferme le offerte di concorso emesse dai consigli amministrativi della Provincia di Empio e della Divisione di Samari colle rispettive Deliberazioni 4. Ottobre e 19. Nov.º 1858 per la somma complessiva di L. 150,000 da versarsi ratealmente nelle casse dello Stato a tutto il 1863, e delle quali L. 40,000 saranno a carico della detta Divisione di Samari, ripartibili nella conformità prevista dall'art.º 240 della legge 23. Ottobre 1859. N.º 3702, e le restanti L. 110,000 a carico del Circondario.

**MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI**

Signori

Mentre il sottoscritto con altro progetto del giorno d'oggi ha formulate le sue proposte circa la continuazione delle opere riguardanti la rete di strade classificate fra le Nazionali in Sardegna dalla legge 6. maggio 1850, e mentre intende pure di volgere i suoi studi alla rete delle Strade Provinciali che attualmente, e per virtù della legge 23. ottobre 1859. N° 3710, avrebbero a ritenere per Nazionali, crede indispensabile di non indugiare a promuovere la classificazione fin d'ora fra le Nazionali della linea da Sassari per Bompis a Berranova, urgendo di togliere due intere regioni, quali sono la Gallura ed Anglona dall'assoluto isolamento in cui giacquero fino al presente.

La legge del 6. Maggio 1850. assicurava alla Sardegna un compiuto sistema di comunicazioni fra i punti principali dell'Isola e le coste marine.

limitando a sei il numero delle strade Nazionali da aprirsi a spese dello Stato, e riservando la proporzione delle strade Provinciali al giudizio di una speciale Commissione da nominarsi nell'Isola per Decreto Reale, scelti i Consigli Divisionali e Provinciali.

Mentre si dava mano ad attivare sui vari punti più accettabili dell'Isola l'intraprendimento dei lavori delle strade Nazionali si istituiva la Commissione ordinata dalla legge, componendola di personaggi distintissimi per scienza e per cognizioni locali, ma non ricorrendo essa a battere gli elementi ricavati dalle Rappresentanze delle Province per concretare una compiuta classificazione stradale, si limitava a scegliere fra le diverse proposte di linee stradali quelle che veramente corrispondevano ai più pressanti bisogni delle rispettive Province; e quindi proponeva al Governo con verbale del 1.º Giugno 1853 di collocare intanto fra le più importanti e più urgenti strade da aprirsi immediatamente dopo quelle Nazionali due linee per ciascuna delle tre Divisioni amministrative, ond'era costituita allora la Sardegna, e fra esse linee per la Divisione di Sassari, contemplarsi quella da Sassari a Campio e Cerranova.

Il Consiglio Divisionale di Sassari chiamato

nella sessione del 1853 a deliberare sulle proposte della Commissione, non volendo precludersi la via ad ottenere che la detta strada fosse dichiarata Reale come se si erano già fatte ripetute istanze al Ministero e al Parlamento, si rifiutò di classificarla fra le Provinciali, rifiuto che ripeteva nel 1854, rievocava poi nel 1856, e rinnovava quindi nel modo più ripetuto nelle Sessioni 1857. e 1858; per cui la classificazione delle Strade Provinciali restò circoscritta a quelle poche linee ch' erano state mano a mano intraprese coi fondi delle rispettive provincie o Divisioni.

Argomento precipuo cui appoggiarano i succennati rifiuti era questo, che la legge del 6. Maggio 1850, senon in principio, aveva però in fatto accordato un tronco di Strada Nazionale a tutte quante le provincie dell'Isola, tranne la Gallura soltanto, la quale non vedersi perché dovesse rimanere esclusa dai benefici alle altre assenti.

Emanata poi la legge del 2. maggio 1855. invocarsi a pro della Gallura il disposto dall' articolo 8. della stessa, il che però non fu riputato attendibile in quanto che la detta legge riguardava, tassativamente la classificazione delle Strade Reali di Serraferena.

Con maggior fondamento di ragione richiama-  
maransi le disposizioni del Regio Editto 13. Aprile

1830, il quale aveva assegnato alla Gallura un ramo di comunicazione con Orghive e per di là col resto dell'Isola, il qual ramo, sebbene qualificato Provinciale, equivaleva ad una strada Nazionale, essendo a quel tempo egualmente a carico dello Stato le Strade Provinciali come le Reali. Senon che nella nuova classificazione del 1850, colla quale per altro venivano dichiarate Reali quasi tutte quelle dichiarate Provinciali dall'Editto del 1830, non poteransi compiere alcun tronco di comunicazione con la Gallura.

Le cose avanti esposte forniscono una tal quale giustificazione della renitenza dimostrata dal Consiglio Divisionale di Sassari ad inferire fra le Provinciali le strade che dovevano procacciare alla Provincia di Tempio le comunicazioni col resto dell'Isola, renitenza mantenuta a fronte delle reiterate sollecitazioni del Governo, delle promesse di competenti sovvenzioni, ed a fronte della stessa costruzione del ponte sul Foghinas, che, quasi fumolo primo ed arca degli ulteriori, veniva eretta dallo Stato in forza della legge 4. Maggio 1854, N.º 1707 col dispendio di oltre a L. 100 mil. -

Seguendo ora l'esame intorno alle ragioni intrinseche che potrebbero militare in favore della ascrizione fra le nazionali della strada da Sassari a Terranova, egli è da osservare

anzitutto che, se vigente l'antica separazione fra le Strade Nazionali e le Provinciali, si richiedevano naturalmente più eminenti gradi di interesse generale per le prime che non per le seconde, non può più tenersi in conto il divario, dacché sono state riunite in una sola le dette due classi di Strade colla legge del 23. ottobre 1859. N° 3710. -

A

Considerando d'altronde questa linea come mezzo di comunicazione fra le Città di Saffari e Sempio, che sono i due Capi-luoghi di Provincia e di Circondario fra i più popolati e ragguardevoli dell'Isola, come mezzo di giunzione fra Portoferraro e Terranova, che sono i due principali porti del capo di Saffari, vi si riconoscono già a questo titolo bastanti caratteri di interesse per attribuirle un distinto posto nell'unica attuale classe delle Strade nazionali.

Risulta poi da recenti dati statistici che la Gallura conta appena 23,569. abitanti sopra un'estensione di 274,464. 80. ettari quadrati, che vuol dire un abitante ogni 90,99. metri quadrati di superficie.

Questa veramente eccezionale scarsità di popolazione non può attribuirsi né ad infelicità di suolo, né ad inerzia dei Galluresi, ma bensì a sola mancanza di comunicazioni.

In fatti gli abitanti della Gallura non avendo

se non angusti e dirimpati sentieri onde comunicare coi  
territorii finitimi non possono procacciarsi se non a caro  
prezzo i prodotti di cui essi difettano, come ad esempio,  
i grani della Anglona, dei quali il trasporto a  
Eempio per lunghe giornate di cammino costa oltre a  
sei lire per ettoliro, e non è loro dato di smerciare  
vantaggiosamente i loro prodotti naturali, quali i  
vini, i legumi ed il bestiame che vi prosperano  
mirabilmente; le quali condizioni tristissime e  
agevole il comprendere come sieno contrarie allo  
incremento della popolazione, costretti vedendosi gli  
scarsi abitanti ad abbandonare l'agricoltura e a  
darsi alla pastorizia errante.

Ma sono prove irrecusabili il deprezzamento dei  
terreni coltivati, la straordinaria quantità di quelli  
incolti che abbracciano un'estensione di ben 120 kmq.  
ettari, cioè più della metà dell'intero territorio, e  
la continua devastazione dei boschi, i quali  
minuano una superficie di ettari 24 kmq. -

Quanto all'Anglona, essa è fertilissima  
in grani, ma per la stessa mancanza di comunica-  
zioni l'esportazione de' suoi prodotti è difficile  
e costosa, il terreno non è coltivato in ragione  
della sua fertilità, e ciò ridonda egualmente a  
danno delle popolazioni circostanti, le quali  
abbisognando dei cereali dell'Anglona non  
possono, attesa la ristretta produzione e le difficoltà  
della esportazione, procacciarseli a quel modo

3



pregio che l'ubertà del suolo e la vicinanza dei luoghi  
potrebbero conferire.

Ed questi si possono ancora aggiungere  
altri argomenti di interesse generale, imperocchè  
aprendo comode e sicure comunicazioni fra  
Sassari, Sempio e Berranova, creperanno, col  
benefere materiale delle popolazioni, l'amore al  
lavoro, l'istruzione e la moralità pubblica e  
meno dispendiosa e più pronta riuscirà la  
amministrazione della giustizia e della pubblica  
sicurezza, mentre nell'attuale stato di cose, i  
pubblici funzionarii debbono soffrire lunghi  
disagi e gravi perdite di tempo per trasferirsi  
da un luogo all'altro con pericolo non infrequente  
della vita. Ed anche la pubblica finanza dovrà  
vantaggiarsene atteso l'immancabile aumento e  
la più facile percezione dei tributi, e coll'uti-  
lizare inoltre le estensissime foreste Demaniali  
della Gallura, ricche di sugheri e di legnami da  
lavoro che ora deperiscono sul terreno, e dei quali  
debbe il Governo, per i bisogni della marina, far  
ricerca altrove, pagandoli a grave costo.

Un'ulteriore chiara dimostrazione dei vantaggi  
che si debbono attendere dall'apertura di questa  
strada vanno uniti alla presente Nota due quadri  
dimostrativi della superficie territoriale dei  
Comuni componenti il circondario di Sempio, e  
il distretto dell'Italgona, stati somministrati dal

Governatore di Sassari, ed un altro prospetto dei Comuni più direttamente interessati all'apertura suddetta.

Si mantengono ora a darsi alcuni cenni sulla direzione e lunghezza di questa strada, non che sulla entità del dispendio che sarà per incontrarsi lo Stato colla sua esecuzione.

L'intera linea si può dividere in tre parti principali: la prima da Sassari al Coghinas, limite dei due Circondari di Sassari e Bempio, lunga approssimativamente 52. Chilometri; la seconda, dal Coghinas a Bempio lunga 19. Chilom.; e la terza da Bempio sino all'incontro della Strada Nazionale da Cagliari a Berranova presso Etti di 30. Chilometri.

Sulla prima tratta furono fin dal 1857. allestiti dall'ufficio del Genio civile di Sassari i progetti per due tronchi parziali, il primo calcolato in £ 168/mf sopra una lunghezza di M. 11,200. tra Sassari ed Osilo; ed il secondo da Perfugas al ponte sul Coghinas peritato in £ 440/mf per uno sviluppo di Metri 7581.

Colla scorsa di questi due progetti possono argomentare con un calcolo di molta approssimazione che la prima parte da Sassari al Coghinas della estesa di Chilometri 52. richiederà un dispendio complessivo di £ 872/mf.

Può si però avvertire quanto al tronco parziale da Sassari ad Osilo, che vari Comuni insianno

5

perchè non sulla direzione di Osilo, e quindi di Mulvi, d'onde a Martis, ma per Codrongianus e Stanghe, sia condotta la linea, la quale <sup>dischi</sup> se da un lato riuscirebbe meno centrale all'Anglona, cagionerebbe però minor dispendio di costruzione, potendosi utilizzare una tratta di Strada Comunale esistente e quindi un notevole tronco della Strada Nazionale da Sagliari a Portoferrero, sul quale argomento il Ministero farebbe per ora riserva di ulteriori studi, ed indagini, onde soddisfare la maggior somma possibile d'interessi, tanto più se ciò fosse reso conciliabile coll'interesse della finanza, se, <sup>cioè</sup> come ne fu manifestato l'intenzione, alcuni Municipi si disponessero a cuoprire con parziali offerte la maggiore spesa richiesta dalla linea più costosa.

La seconda parte dal ponte sul foglianas a Campio, per cui esiste pure un progetto completo è stata calcolata in L. 318/mf.

La terza infine da Campio alla chiesa di Cetti, minorata approssimativamente in 30. Chilom si calcola importare la spesa di L. 600/mf. quindi, volendo fare un calcolo con sufficiente larghezza, e dato che abbia tra Saffari e Martis l'andamento più costoso per Osilo e Mulvi, si può stabilire il costo preventivo generale di tutta la linea da Saffari a Cetti in un milione ottocento mila lire.

Questa parte giova aver presente, che nella

272 3

Sessione autunnale del 1858. il Consiglio Provinciale di Cempio, disperando ormai di poter conseguire o dalla Divisione o dal Governo la costruzione della intera linea da Saffari a Cerranova, e desiderando ad ogni costo di sottrarsi al romore suo isolamento, deliberava di offrire al Governo una somma, da mutuarli a carico speciale della Provincia di  $\text{L. } 1100^{\text{m}}/^{\text{f}}$ , onde venisse almeno eseguita la parte di strada meno costosa e di più pronta attuazione da Cempio a Betti verso Cerranova, e con che ben inteso il Governo, anche sopportato la rimanente spesa; deliberazione che venne confermata dal Consiglio Divisionale di Saffari nella sessione dell'anno med., colla promessa inoltre di un sussidio di  $\text{L. } 400^{\text{m}}/^{\text{f}}$  in dirogario e diminuzione delle  $\text{L. } 150^{\text{m}}/^{\text{f}}$  votate a carico speciale della Provincia di Cempio.

Queste due deliberazioni saranno tanto più liete di dar compimento le popolazioni dell'attuale Provincia di Saffari, se colla classificazione di cui si tratta vedranno avviarsi all'integrale soddisfacimento di tutti i loro desiderii e loro stringenti bisogni; e quindi coll'unito progetto di legge vorrebbero sancite e tenute ferme le deliberazioni stesse, quali debiti regolarmente contratte e da ripartirsi nella conformita prevista dall'art. 240. della legge 23. ottobre 1859, per cui  $\text{L. } 1100^{\text{m}}/^{\text{f}}$  sarebbero a carico della cepata provincia<sup>71</sup> e le rimanenti  $\text{L. } 400^{\text{m}}/^{\text{f}}$  a carico dei Territori<sup>71</sup> costituenti l'antica Divisione di Saffari. Questan

L. 400mil potrebbero fin da quest'anno essere versate  
nelle Casse dello Stato, se, come si ha luogo a desumere  
dalla deliberazione adottata dal Consiglio Divisionale sul  
finire della sua seduta, 19. Novembre 1852. Provvisi debbe  
già disponibili: quanto poi alle L. 110mil a carico  
del circondario di Campio, ritenuto che il Consiglio  
Provinciale nel deliberare, il minuto di cui nel Verbale  
4. ottobre anno suddetto intendeva contrarlo in tre rate,  
potranno dall'Erario Nazionale ripetere nelle tre  
rate 1851-52-53.

Quanto all'intraprendimento ed al progresso  
delle opere sarebbe, avvisi del sottoscritto, doverci per  
primo dar mano al tronco da Campio a Berranova,  
il quale, potendosi per la minore sua estensione  
ridurre a termine in tempo assai più breve  
che non quello da Campio a Saffari, gioverebbe  
intanto a togliere la ballata dall'arrolato isolamento  
in che si trova. Succederebbero poi i lavori sul  
tronco da Campio al Coghinas e su quelli dal  
Coghinas a Saffari, non appena risolte le dubbiezze  
che ancora rimangono per la definitiva scelta della  
linea a seguirsi.

Ovvero poi pel tronco da Campio a  
Berranova, un progetto già attestato per una spesa  
di Metri 6mil circa tra le foci di Selti ed  
il rivo Caroni dell'importo di L. 100mil, potrà  
questo mettersi in corso di attuazione fin dalle

prossima campagna 1860-61, alligando nel bilancio della  
annata corrente una metà della spesa, e l'altra metà  
in quello dell'esercizio venturo. Gli ulteriori stanziamenti  
poi verrebbero proposti al Parlamento nei successivi  
progetti di Bilancio a misura del bisogno.

I fatti e le considerazioni sovra esposte danno fiducia  
al sottoscritto di vedere favorevolmente accolto dal Parlamento  
il relativo progetto di legge.

Il Ministro

J. Jaurès

J. S. Veger, N. 76.

Progetto di legge <sup>di credito</sup> faccendato  
dal Ministero dei Lavori Pubblici  
(Jaurès) e dal Ministero  
delle Finanze (Vogel)

Costituzione di una Scuola Nazionale  
da Salspès per Salspès a Tenax  
nel 1860-61 dal Ministero dei Lavori Pubblici  
Jaurès  
Redatto del 23. Giugno 1860.

*Nella 82*

SESSIONE 1860

N° 76-A

## CAMERA DEI DEPUTATI

### RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

PEPOLI C., BICHI, SELLA Q., FERRACCIU, LEO, SANNA,  
CAVOUR G., GIOVANOLA, VALERIO

sul progetto di legge presentato (di concerto) dai ministri dei lavori pubblici  
e delle finanze

*nella tornata del 23 giugno 1860.*

Classificazione fra le nazionali e costruzione di una strada  
da Sassari per Tempio a Terranova.

Tornata del 30 giugno 1860

SIGNORI,

Tutti gli uffizi diedero unanimi il mandato ai vostri commissari di approvare lo stanziamento che il Ministero vi propone con questo progetto di legge per i bilanci 1860 e 1861; ed anzi uno di essi esprimeva il desiderio che fosse accresciuta la somma relativa, dappoichè si hanno allestiti i progetti di alcuni tronchi, oltre quello che si propone di eseguire.

Mentre però concordava nell'opinione su espressa, uno dei vostri uffizi dava il mandato al suo commissario perchè esponesse un voto avverso al pensiero principale che informa la legge sottoposta alla vostra sanzione, quello cioè per cui siete chiamati a dichiarare nazionale la strada da Sassari a Terranova, ed a riconoscere per conseguenza nello Stato il carico di costruire la linea da Sassari a Telti dove questa mette sulla strada da Cagliari a Terranova, che è una delle principali fra quelle che colla legge 6 maggio 1850 vennero dichiarate reali.

(76-A)

Questa proposta, che sollevava una breve discussione, veniva però respinta dal voto unanime della vostra Commissione, fondato su quelle ragioni che sono chiaramente sviluppate nel rapporto sottopostovi dal Ministero e che sarebbe inutile il ripetervi.

Aggiungevasi ancora da alcuno dei vostri commissari la considerazione dell'importanza, fatta maggiore per l'annessione della Toscana del porto di Terranova, al quale giovi per ogni maniera di aprire e tosto le comunicazioni interne dell'isola, perchè, pella posizione sua e per le felici condizioni in cui si trova, è chiamato ad attuare una almeno diurna comunicazione fra l'isola ed il continente, e specialmente fra il capo settentrionale dell'isola ed il porto di Livorno, fra cui esistono già tuttodì non poche relazioni nè di poco momento, e fra cui ogni ragione di probabilità sta per provare che di molte e di più importanti si stabiliranno con grande vantaggio dell'isola e del commercio nazionale.

Uno dei vostri commissari, esprimendo l'opinione sua e quella del suo ufficio, faceva domanda perchè si esaminasse in questa circostanza la questione della scelta fra le due linee che dalla nazionale da Sassari a Cagliari furono studiate per raggiungere a Martis l'unica linea che fu prescelta per a Tempio; delle quali l'una, staccandosi dalla nazionale da Sassari a Cagliari più presso a Sassari, passa per Osilo e Nulvi; l'altra invece, percorrendo maggior tratto della nazionale predetta, va a Martis passando per Cadrungianus, Ploaghe e Chiaramonti.

La grande maggioranza però della vostra Commissione si attenne al partito adottato dal Ministero, come quello che gli parve preferibile per le ragioni esposte nella relazione e specialmente per lasciar pure che sia fatto men grave allo Stato lo attenersi anche a quel tracciato che riuscirà più costoso, ma che insieme presentasi più giovevole nei luoghi di maggior popolazione e di maggior commercio ai quali si accosterebbe; che sia fatta men grave, dicesi, questa scelta dal concorso nella spesa delle popolazioni che vi hanno interesse.

Rilevando dai dati esposti nella relazione del Ministero, come la spesa totale del tronco di questa strada nazionale, la cui costruzione si riconosce a carico dello Stato colla dichiarazione contenuta nell'articolo primo del progetto di legge, sia presunta in lire 1,800,000, uno dei vostri commissari esprimeva l'opinione sua e del suo ufficio, che convenisse stanziare la somma totale preindicata, lasciandone il riparto ai bilanci futuri.

Ma in questa opinione non consentiva la vostra Commissione, la quale notava come la somma predetta fosse non solo incerta perchè ricavata per induzione dall'ammontare risultante da progetti di alcuni tronchi delle linee già studiati, ma ancora pel fatto della indeterminazione del primo tronco che da Sassari mette a Martis.

Quindi la vostra Commissione mi diede l'incarico di pro-



porvi di adottare il seguente progetto di legge, identico nella sostanza a quello che vi sottopose il Ministero, nel quale s'introdussero solo alcune modificazioni di redazione che parvero opportune a chiarire meglio il pensiero che informa la legge.

(76-A)

E ricordandovi le circostanze speciali dell'isola, nella quale la stagione propizia ai lavori si apre in novembre e si chiude nel giugno, non che il bisogno grande che l'iniziamento di quest'opera non sia oltre ritardato, la vostra Commissione vi nota come sia urgente che questa legge sia sancita dal Parlamento nell'attuale Sessione.

VALERIO, *relatore.*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~Art. 1.~~

È dichiarata nazionale la strada a costruirsi da Sassari per Tempio a Terranova, cioè sino all'incontro della strada pur nazionale da Cagliari a Terranova presso le chiese di Telti.

~~Art. 2.~~

~~È per intanto autorizzata la costruzione del tronco estremo, di metri 6226, fra Telti ed il rivo Teroni, secondo il progetto già attestito, non che la spesa straordinaria di L. 100,000 in proposito occorrente, da applicarsi, per L. 50,000 al bilancio 1860 del Ministero dei lavori pubblici per le antiche provincie del regno, e per le rimanenti L. 50,000 allo stesso bilancio dell'esercizio 1861.~~

~~Art. 3.~~

Per l'accennata applicazione delle predette L. 50,000 al bilancio 1860, è sul medesimo istituita apposita categoria col n° 80bis e colla denominazione: *Strada da Sassari per Tempio a Terranova.*

~~Art. 4.~~

Per la prosecuzione dei lavori fino al compimento della linea saranno fatti competenti assegni nei bilanci successivi in base ai regolari progetti che verranno di mano in mano presentati.

~~Art. 5.~~

Sono mantenute ferme le offerte di concorso emesse dai Consigli amministrativi della provincia di Tempio e della divisione di Sassari, colle rispettive deliberazioni 4 ottobre e 19 novembre 1858, per la somma complessiva di L. 150,000, da versarsi ratealmente nelle casse dello Stato a tutto il 1863, e delle quali L. 40,000 staranno a carico della cessata divisione di Sassari, ripartibili nella conformità prevista dal Particolo 240 della legge 23 ottobre 1859, n° 3702; e le restanti L. 110,000 a carico del circondario.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

È approvata la spesa straordinaria di L. 100,000, occorrente alla costruzione del tronco di metri 6226 delle predette strade fra Telti ed il rivo Teroni, da applicarsi per L. 50,000 al bilancio 1860 del Ministero dei lavori pubblici per le antiche provincie del regno, ~~ecc.~~, il resto come qui contro.

~~Art. 3.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 4.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 5.~~

~~Identico al qui contro.~~

*Approvato nella tornata del 9 ottobre 1860.*

*Pelloni*