

CLXXVII.

TORNATA DEL 16 DICEMBRE 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SCLOPIS.

Sommario. — *Sunto di Petizioni — Giuramento del Senatore Pepoli — Presentazione del progetto di legge per l'esercizio provvisorio del bilancio per il primo trimestre 1863 — Seguito della discussione sul progetto di legge per la concessione delle ferrovie nell'isola di Sardegna — Comunicazione di due dichiarazioni del rappresentante la Società concessionaria delle dette ferrovie — Discorsi del Senatore Paleocapa contro il progetto, e dei Senatori F. M. Serru e Siotto Pintor in favore del medesimo — Presentazione di un progetto di legge relativo ai conflitti di giurisdizione.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'istruzione pubblica.

Il Senatore Segretario Arnulfo legge il processo verbale dell'ultima tornata che è approvato.

Legge pure il seguente

SUNTO DI PETIZIONI.

N. 3224. Il Sindaco di Oristano (Cagliari) a nome di quel Consiglio comunale, ricorre al Senato perchè voglia approvare il progetto di legge per la concessione delle ferrovie dell'isola senza modificazioni.

» 3225. Il Consiglio comunale di Surni (Abruzzo Citeriore) porge al Senato motivate istanze onde ottenere che lo stesso comune venga sottratto dalla dipendenza del mandamento di Gissi, ed aggregato a quello di Casalbordine, ovvero a quello di Vasto.

GIURAMENTO
DEL SENATORE CONTE PEPOLI.

Presidente. Essendo presente il signor Senatore conte Pepoli, di cui ieri furono verificati i titoli, invito i Senatori Orso Serra ed Imperiali a volerlo introdurre nell'Aula per la prestazione del giuramento.

(Introdotta nell'Aula il Senatore Pepoli presta il giuramento nella formola consueta.)

Do atto al conte Pepoli del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

La parola è al signor Ministro delle finanze.

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE

Ministro delle Finanze. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge per l'esercizio provvisorio del bilancio per il primo trimestre del 1863, già approvato dalla Camera dei deputati

Io non ho mestieri di pregare il Senato di volersi colla massima possibile sollecitudine occupare di questo progetto di legge, la cui importanza è troppo palese.

Presidente. Do atto al signor Ministro delle Finanze della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

Attesa la raccomandazione fatta dal signor Ministro delle finanze, interrogo il Senato se sia sua intenzione di radunarsi domani negli uffici per l'esame di questo progetto di legge, che sarà sicuramente stampato di questa notte e distribuito domattina per tempo.

Se non vi è osservazione in contrario, si ritirerà il Senato per assenziante, e lo convocherò per domani alle ore 12 negli Uffici, nella quale adunanza si potrebbero anche prendere in disamina i progetti di legge presentati ieri e che verranno stampati e distribuiti.

Siccome due nuovi Senatori hanno prestato giuramento, e sono entrati nell'esercizio delle loro funzioni, il numero legale oggi è di 89.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE
SUL PROGETTO DI LEGGE
PER LA CONCESSIONE DELLE STRADE FERRATE
DI SARDEGNA.

Presidente. L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione del progetto di legge relativo alle ferrovie di Sardegna.

ieri essendosi esaurita la questione pregiudiziale, oggi si entrerà nella discussione generale.

La discussione generale è aperta.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Prima che si apra la discussione generale su questo progetto di legge credo opportuno di comunicare al Senato due dichiarazioni che mi furono recentemente mandate dal concessionario della strada ferrata, signor Semenza.

La prima è concepita in questi termini:

« Essendo insorto dubbio in Senato sul valore giuridico della parola *molestare* inclusa nella dichiarazione che trovasi unita al rapporto dell'Ufficio Centrale del Senato, il sottoscritto dichiara che colla frase *non molesterà il Governo*, intende assumere a suo rischio e pericolo la difesa dei diritti dello Stato sui terreni adempribili ceduti.

» Il sottoscritto prega la S. V. a voler far conoscere il contenuto nella presente dichiarazione alla Presidenza del Senato del Regno. »

La seconda dichiarazione è questa:

« Fermi stando i punti principali indicati nell'art. 1 della convenzione da toccarsi più o meno direttamente, io sottoscritto dichiaro di accettare nel tracciato quelle ragionevoli variazioni che, tenuto conto della relativa opera, saranno consigliati dal sig. Ministro dei Lavori Pubblici dopo eseguiti gli studi di massima.

» Prego la S. V. di voler partecipare alla Presidenza del Senato la presente dichiarazione. »

Presidente. In seguito alla riserva fatta ieri dall'onorevole senatore Paleocapa, la parola spetta al medesimo signor Senatore.

Senatore Paleocapa. Ho pregato il Senato e lo prego ora nuovamente che mi sia lecito di lasciar leggere dal collega senatore Riva il mio voto scritto. Ma prima io dirò qualche parola su due osservazioni che si fecero ieri discutendosi la questione pregiudiziale, le quali però non spettano veramente alla questione pregiudiziale, bensì al merito della questione intrinseca.

L'onorevole Serra diceva ieri che si aspettava tanto meno di trovar opposizioni a questa legge in quanto che prima di tutto essa era stata approvata dalla Camera dei Deputati ad una grande maggioranza, con gran favore, come è difatti, e che parvegli, trattandosi di una questione di finanza, non dovesse avere opposizione al Senato.

Senatore Serra. F. M. Domando la parola.

Senatore Paleocapa. Io non entrero a discutere se questa sia o non sia legge che possa riguardarsi in alcun modo come legge di finanza; i giureconsulti dottilissimi che siedono tra noi potranno su quest'argomento dare un giudizio ben più profondo e ben più sicuro del mio; io mi limiterò solo a far notare che se una legge di concessione di strade ferrate, per ciò che essa porta un grande aggravio alle finanze, o ne

porta uno qualunque, si dovesse riguardare come legge di finanza, ne nascerebbe, mi sembra, una conseguenza assai strana e direi quasi assurda.

Questa conseguenza sarebbe che se per esempio la Camera dei Deputati adotta uno schema di legge inteso a fare una concessione che non reca nessun aggravio allo Stato, perchè il concessionario assume a carico suo a proprio rischio e pericolo tanto la costruzione come l'esercizio con tutti gli oneri relativi, allora il Senato, poichè non ci è sacrificio per parte dello Stato, e quindi non può certo essere quello schema riguardato come una legge di finanza, potrebbe benissimo respingerla per qualsivoglia altro motivo: che se invece la Camera dei Deputati adottasse una legge nella quale il concessionario domandi gravi sacrifici allo Stato, allora il Senato non potrebbe più respingerla perchè invaderebbe i poteri, le facoltà della Camera elettiva, in quantochè si direbbe: qui in sostanza si tratta di una legge per la quale la finanza deve fare grandi sacrifici; e quando una legge di finanza è approvata dalla Camera elettiva, non avete più giusto motivo di respingerla.

Detto questo, passerò ad un'altra osservazione, a quella cioè che fu fatta da chi crede che respingendo questa legge, si neghi giustizia, si neghi quella equa ripartizione di benefizi che si vuol fare a tutte le provincie dello Stato per promuovere la loro prosperità.

A questa questione io credo che risponderà abbastanza il mio voto dal quale apparirà che posso ben ingannarmi, ma che il motivo che me lo ha fatto dettare, si è perchè credo che con sacrifici molto minori dello Stato si possa fare alla Sardegna quel vero bene di cui abbisogna, e senza del quale essa non avrà mai prosperità, cioè le comunicazioni generali per tutta la vastissima superficie dell'isola e principalmente per le parti interne che non sono conosciute, anzi, direi inesplorate. È mio avviso che con questo modo solo si potrà far prosperare la Sardegna, e che senz'esso le strade ferrate non le goveranno punto e forse le saranno dannose, imperocchè lo Stato dopo aver fatto quelli che a me paiono grandissimi sacrifici, non si troverebbe poi in disposizione di farne di nuovi per metter dopo quello che doveva mettere avanti.

Io credo che sia funesta l'illusione in cui sono i Sardi di ottenere un gran beneficio da questi 390 chilometri di strade ferrate; nello stato attuale delle cose non ne trarranno che pochissimo o punto. Ecco perchè ho desiderato e desidererei che si adottasse un altro sistema.

E non è che io proponga questo altro sistema perchè si diminuiscano i sacrifici allo Stato. Io voglio assolutamente che i 200,000 ettari siano esclusivamente impiegati a beneficio della Sardegna, ma di tutta la Sardegna e non di sole alcune parti, e specialmente di quelle parti interne che più ne hanno bisogno.

Ciò premesso, prego il Senato di permettere che sia letto il mio voto motivato.

Senatore F. M. Serra. Domando la parola...

Presidente. Dopo che sarà letto il discorso del senatore Paleocapa.

Senatore **F. M. Serra.** Domanderei di parlar subito per spiegare le parole che ho detto ieri.

Presidente. È per un fatto personale?

Senatore **F. M. Serra.** Per un fatto personale.

Presidente. Mi perdoni. Il regolamento non ammette fatto personale se non quando si tratta di affermare o di negare un fatto.

Senatore **F. M. Serra.** Allora aspetterò.

Presidente. Ella è iscritta per parlare immediatamente dopo, e avrà al suo turno facoltà di parlare.

La parola è al senatore Riva per leggere il discorso del senatore Paleocapa.

Senatore **Di Laconi.** Avevo pure domandato la parola...

Presidente. Ella è iscritta al suo turno dopo i senatori F. M. Serra e Siotto-Pintor.

(Senatore **Riva** legge il discorso del senatore Paleocapa).

Senatore **Paleocapa.** Signori Senatori. Per dare un maturo giudizio sullo schema di legge intorno alle strade ferrate dell'isola di Sardegna, mi parve necessario esaminarne le conseguenze sotto due aspetti principalissimi.

Il primo si riferisce al probabile aggravio che ne verrà al pubblico erario;

Il secondo riguarda i vantaggi che può ragionevolmente attendersi l'isola di Sardegna.

Quanto al primo deducesi dagli allegati e dalle relazioni che accompagnano il progetto di legge, che l'adottato tracciato della rete di strade ferrate ha uno sviluppo di chilometri 387, la cui costruzione insieme col materiale fisso e mobile si valuta 200 mila lire per chilometro, e per tutta la rete 77 milioni (numero tondo). La Società concessionaria assume la costruzione e l'esercizio di questa rete a tutto suo rischio e pericolo, ricevendo prima a titolo di sussidio, in piena sua proprietà i 200,000 ettari di terreno che si riguardano come appartenenti allo Stato dopo la ripartizione dei terreni *ademprivi* e *cussorgiali* dell'isola, liberati da ogni servitù e divisi in parti eguali fra le Comunità e il Demanio; poi ottenendo la garanzia di una rendita netta di 9000 lire per chilometro.

Per aver una base sicura ed evitare ogni questione nella riduzione del prodotto lordo in prodotto netto, è stabilito nella Convenzione colla Società (art. 7), che per norma generale si valuteranno le spese di manutenzione e d'esercizio al 50 per cento degli introiti. Però per cinque primi anni successivi all'apertura di ciascuna linea, qualora il prodotto lordo non superi le 10,000 lire al chilometro, le spese prementovate saranno valutate ai due terzi del prodotto lordo verificatosi.

Tali essendo le basi fondamentali della concessione, per riconoscere quale aggravio ne sopporterà lo Stato, sarà innanzi tutto necessario assegnare il probabile valore dei 200,000 ettari di terreno ceduti alla Società.

Di cotesti 200,000 ettari di terreno sono state fatte

le stime censuarie, stabilendone il valor capitale a venti volte la rendita censuaria, la quale è stata poi ridotta alla metà tenendo conto del carico enorme che gli *ademprivi* recavano a questa rendita. Malgrado ciò codesto valor capitale si assegnava in 13 1/2 milioni; onde, liberati i terreni da ogni servitù di *ademprivio* e di *cussorgia*, il loro valore censuario non sarebbe minore del doppio, cioè di 27 milioni. Ma se si consideri:

1. Che il valore cadastrale dei terreni in Sardegna è e doveva essere di molto inferiore al loro valore venale, come, ed anche più, che in tutti gli altri ben ordinati censimenti;

2. Che le condizioni, sino agli ultimi anni tristissime, della Sardegna vanno migliorando, e che l'isola è in un progresso tanto più efficace quanto più tristi erano codeste sue anteriori condizioni;

3. Che il tracciato proposto per le strade ferrate dell'isola è in gran parte piegato in guisa da rendersi specialmente vantaggioso alla facile estrazione dei legnami dalle selve cedute alla Società.

Se tutto ciò si consideri, si vedrà di leggeri come il valor venale dei terreni ceduti debba essere molto maggiore dei 27 milioni di valor catastale. Onde io credo che non si possa assegnare a codesti terreni un valore minore di 18 lire per pertica censuaria, che corrisponde a quello di 68 lire alla giornata di Piemonte, e che sarebbe sul continente il valore dei più infimi terreni, affatto o quasi affatto incolti, delle brughiere e di altri infelici terreni. Con questa norma sembra che non sia certo stimar troppo alto il valore dei 200 mila ettari ragguagliandolo a 36 milioni che il Governo cede alla Società.

Per valutare poi il sacrificio conseguente alla garanzia delle nove mila lire di prodotto netto per chilometro, bisogna anzitutto farsi carico delle circostanze speciali dell'isola; cioè, primo della sua scarsissima popolazione specifica, che non arriva a 24 anime per chilometro quadrato; poi della grande insufficienza di strade ordinarie di ogni classe, ma specialmente delle comunali, che possano mettere, immediatamente o per mezzo delle strade nazionali, in pronta e facile relazione colla rete delle ferrovie tutte le parti interne dell'isola.

La gravazza della prima delle quali circostanze, cioè la enorme sproporzione fra la popolazione assoluta e l'assoluta estensione dell'isola, si farà evidente quando si consideri che le provincie di Terraferma dell'antico regno (toltonne pure la Savoia e la provincia di Nizza) hanno la estensione di 35,000 chilometri quadrati, cioè una estensione che sta a quella dell'isola di Sardegna come 7 a 5; e che la popolazione delle dette antiche provincie è di 3,625,000 anime, mentre la Sardegna non ha che quella di 573,000 abitanti, cioè la prima è sei volte e un terzo maggiore dell'altra.

Ora se si tien conto, oltrechè delle strade ferrate che sono già in esercizio nelle antiche provincie, anche della linea del litoral ligure, di quella da Savona a

Carmagnola e di quella da Bra ad Alessandria, le antiche provincie suddette avranno fra cinque o sei anni una rete di strade ferrate dello sviluppo di oltre 1300 chilometri, onde, se si volesse che le strade ferrate della Sardegna stessero nella proporzione della superficie, bisognerebbe procurarne alla Sardegna uno sviluppo di 950 chilometri circa; che se, invece, alle ferrovie dell'isola si volesse dare uno sviluppo nella proporzione della popolazione, la rete sarda non potrebbe essere più estesa di 210 chilometri, cioè di poco più della metà dell'estensione che le si vorrebbe assegnare attualmente.

Questo enorme disequilibrio fra ciò che conviene alla popolazione e ciò che conviene alla superficie, disequilibrio che si manifesterà egualmente grave quando anche il confronto si faccia colle condizioni di altri paesi dotati di una buona rete di strade ferrate basterebbe di per sé a far vedere se mai sia ancor giunto il momento in cui convenga avvisare a dotar la Sardegna di una rete di ferrovie con tal profitto che giustifichi il grave sacrificio che per esse conviene che faccia lo Stato; e ciò quando pure la poca popolazione benchè sparsa sopra una grandissima superficie, avesse sufficienti mezzi di mettersi in comunicazione colla rete delle strade ferrate mediante vie abbastanza facili ed economiche.

Ma quanto ciò sia lungi dal vero basterà a provarlo il notare che, supponendo pure che fossero già compiute tutte le strade ordinarie, dichiarate nazionali di prima e seconda categoria colla legge 27 luglio 1862, prima e seconda categoria colla legge 27 luglio 1862, la Sardegna non ne avrà che uno sviluppo di 1860 chilometri; sviluppo in vero notevolissimo e benissimo distribuito per una rete di strade principali che dee riguardarsi come l'arteria a cui dovranno concorrere le ramificazioni delle strade secondarie, cioè comunali o consortili. Ma questo sviluppo è molto meno quello di una rete di strade ferrate non potranno essere di efficace giovamento a tutta l'isola se non quando le ordinarie strade secondarie siano anch'esse compiute. Nei paesi su tutta l'estensione dei quali le strade ferrate spandono il loro beneficio più o meno grande si manifesta pur sempre notevole, le strade ordinarie nazionali o provinciali non hanno che una piccola estensione in confronto di quella delle strade comunali o consortili, le quali talvolta sono sussidiate dalle provincie o dallo Stato. In Francia sopra 84,905 chilometri di strade ordinarie a carico dello Stato e dei Dipartimenti, vi sono 504,500 chilometri di strade vicinali e comunali, costrutte a carico di uno o più comuni, o di consorzi, sussidiate dai Dipartimenti e talvolta anche dallo Stato; onde si vede che codesto complesso di strade della seconda categoria ha una estensione sei volte maggiore di quella delle strade di prima categoria, e che il totale sviluppo delle une e delle altre, somma assai prossimamente a 590 km. chilometri. Si sa bene che in codesto sviluppo di strade ordinarie se ne contengono buon numero di non carrettabili o imperfettamente carrettabili,

le quali vanno però progressivamente migliorando; ma, ammesso anche che delle dette inferiori strade ne esistono 90 km. chilometri, si può asseverare che la Francia ha 500 km. chilometri di buone strade ruotabili ordinarie di ogni categoria, cioè in ragione di un chilometro corrente per ogni chilometro quadrato.

Nelle antiche provincie di Terraferma tanta estensione di buone strade carrettabili di ogni categoria non vi è, ma pure non si eccede valutandone la estensione a soli 18 km. chilometri, cioè assai prossimamente a mezzo chilometro di lunghezza per ogni chilometro di superficie. Ed io credo che anche questa sia, oltre a molte altre, una delle ragioni per le quali il medio prodotto delle ferrovie di queste provincie è di gran lunga minore del medio delle ferrovie francesi, ad onta che la loro popolazione specifica sia molto maggiore, poichè essa sta a quella della Francia nel rapporto di 100 a 72. Ma non si pretende nemmeno che, prima che si possa convenientemente e con utilità della stessa isola di Sardegna applicarle una rete di strade ferrate, si debba esigere che nell'isola lo sviluppo delle strade ordinarie di ogni categoria raggiunga quella medesima proporzione colla superficie che si è ottenuta qui in Terraferma; si ammetterà anzi che basti avere un tale sviluppo di codeste strade che arrivi solo al quinto dei chilometri superficiali, che cioè tale sviluppo si limiti a 5 mila chilometri.

Attualmente, come abbiain detto, le nazionali hanno o andaron mano a mano acquistando nell'isola una lunghezza di 1860 chilometri quando nei 16^o anni, o, se vogliasi pure, in 12 anni sieno spesi i 24 milioni per ciò assegnati colla legge 27 luglio 1862. Io credo che non possa ritenersi più di 200 chilometri lo sviluppo delle strade comunali o eseguite o che si stanno eseguendo od anche soltanto studiate sopra linee determinate.

Da queste poche strade comunali o consortili in fuori non esiste in tutta la Sardegna alcuna traccia di via, che meriti il nome di strada, per legare le comuni fra di loro o colle strade nazionali; poichè le comunicazioni fra comune e comune hanno luogo passando sopra il suolo naturale in campo libero sulle orme impresse dal primo passante; ovvero in una zona di terreno talora larghissima e talora angusta, chiusa fra muri di tanca o fra siepi, che circondano le proprietà private sottratte al pascolo vagante. Chiunque percorra quei sentieri trova ad ogni tratto delle variazioni nei limiti della zona stradale, e vede sottratta al passaggio pubblico una parte e talora tutto un tronco di strada, quando alcuno siasi avvisato di appropriarsi il terreno, sul quale ha, o crede avere, diritto di possesso, chiudendo con muricci, con fossi o con siepi il passaggio per il sentiero che era anteriormente battuto ed obbligando i passanti a deviare per lungo giro onde riprendere la prima traccia; il che è anche non di rado cagione di liti, di vie di fatto e di risse.

Questo era nell'isola lo stato delle cose, pochissimi

anni or sono, nè crediamo che notevoli miglioramenti sieno avvenuti; onde si può ben dire che nell'isola di Sardegna manca perfino la classificazione di strade comunali, e che non vi è suolo pubblico ossia comunale destinato al servizio di tali strade, mercè la quale destinazione si possa almeno avvisare a qualche povera riparazione che mantenga il passaggio senza troppo gravi pericoli e danni. Solo nei paesi montani, dove gli scoscendimenti indotti da impetuose piogge hanno assolutamente tolto il passo, nè vi è modo di volgere il cammino per altra via, si fanno quelle riparazioni che appena bastano per ristabilire il passo medesimo.

Così essendo, per avere una appena sufficiente rete di strade ordinarie, converrà cominciare dallo stabilire la classe delle comunali, e di queste costruire poi almeno 3000 chilometri. Egli è vero che le comuni faranno grandi sforzi allo scopo di avere sufficienti vie di comunicazione quando sappiano che si dà opera ad una rete di strade ferrate a cui tanto anelano congiungersi. Ed è pur vero che i consigli provinciali mostrano non con vane parole soltanto ma con ferme e veramente patriottiche deliberazioni di assistere le comunità nei più pressanti loro bisogni, specialmente, credesi, per soccorrere nei lavori delle strade comunali; come appare da una luminosa relazione fatta al Consiglio provinciale di Cagliari intorno al bilancio del 1863, nella quale si domanda che la provincia contragga un prestito di due milioni al detto fine; onde se, come giova sperare, si avrà un egual concorso dalla provincia di Sassari, e se si supponga pure che dei 4 milioni la parte principale sia impiegata per lavori stradali, le Comuni potranno averne un sussidio non minore di due milioni. Ma a costruire i soli detti 3000 chilometri di strade comunali in un periodo abbastanza breve perchè possa giustificarsi il divisamento d'intraprendere tosto e compiere entro 6 anni al più tardi 387 chilometri di strade ferrate, ci vuol ben altro che codesti generosi, ma necessariamente limitati sussidi provinciali aggiunti agli sforzi di Comuni in gran parte assai poveri. Codesti 3000 chilometri, quando pure si suppongano costrutti tutti con grande economia e nella maggior parte con dimensioni e manufatti i più modesti, rinunciando a quell'amore e desiderio di migliori opere d'arte con cui sentiamo essersi formati alcuni progetti, importeranno però dalle 10 alle 15 mila lire al chilometro ossia nel complesso raggugliatamente 37 milioni e 1/2.

Se alle circostanze esaminate fin qui si aggiunga la condizione insulare della Sardegna, che non ammette che le sue ferrovie servano alla continuazione del transito dei convogli provenienti da ferrovie di altri paesi, si resterà convinti del poco movimento che può aspettarsi sulla divisata rete di strade ferrate.

In un opuscolo di un valente e in tali materie molto sperimentato ingegnere, valutandosi le favorevoli e propizie condizioni delle provincie della Lombardia e della Venezia in confronto delle condizioni ancor troppo infe-

riori dell'isola di Sardegna, si esprime la opinione: che la rete delle strade sarde non possa dar di prodotto brutto che sole 3000 lire al chilometro, cioè circa una ottava parte di quel che danno le ferrovie delle suddette provincie. Può credersi esagerato cotesto giudizio, e quindi — peccando di esagerazione in senso contrario — si ammette che anche nei primi cinque anni, dopo compiuta tutta la rete, se ne abbia un medio prodotto brutto di 6 mila lire al chilometro. E per vedere che questa è veramente supposizione esagerata in più, fingasi che sulle strade ferrate di Sardegna si muovano 1600 persone al giorno percorrendo raggugliatamente ciascuna 20 chilometri, ossia assai prossimamente la ventesima parte di tutta la rete. Sarà lo stesso come se ciascun chilometro della rete stessa fosse giornalmente percorso da 80 viaggiatori; e valutando a 6 centesimi per chilometro la tassa media che pagheranno, se ne avrebbe una rendita di lire 4, 80 per ogni chilometro. Fingasi poi che si abbia un trasporto giornaliero di 300 tonnellate di merci che percorrano raggugliatamente un quarto di tutta la rete, e che siavi un tanto movimento d'animali vivi che possa equipararsi al trasporto giornaliero di 20 tonnellate percorrenti pur sempre un quarto di tutta la rete; si avrà dunque 320 tonnellate di merci percorrenti un quarto della rete, ossia 80 tonnellate che giornalmente la percorrono tutta intera; ed ammettendo pur largamente che compreso il diritto fisso, quelle merci paghino 14 centesimi per chilometro e tonnellata, se ne avrà una rendita di lire 11 20. E così tutta la rendita giornaliera sarà di lire 16 per chilometro, e per tutto l'anno lire 5840, cioè ancora meno delle supposte 6000 lire per chilometro.

Ora, siccome a termini dell'art. 7 della convenzione relativa, 4000 L. al chilom. saranno assegnate alle spese di esercizio, così non resterà che il prodotto netto di 2000 L.; e lo Stato dovrà del proprio pagare alla Società concessionaria 7000 lire al chilometro e poi 387 chilometri esso avrà un carico annuo di 27.9,000 lire. E questo carico lo Stato dovrà sopportarlo anche ben al di là del primo quinquennio, cioè finché almeno non sia compiuta la rete delle strade ordinarie nazionali e comunali nelle proporzioni che si è detto. Ma quando anche si voglia supporre che dopo un periodo men lungo di quello che esigerà il detto compimento, sempre però ben più lungo del primo quinquennio, possa ottenersi che le strade ferrate rendano 8000 lire di prodotto brutto al chilometro, lo Stato ne avrà pur sempre un carico annuo di 1,935,000 lire, in ragione cioè di 5000 lire al chilometro. Il confronto con alcune linee ferrate secondarie delle antiche provincie e colla linea centrale Toscana da Empoli a Siena, linee traversanti paesi in condizioni di gran lunga migliori di quelle dell'isola di Sardegna, fa vedere impossibile che si abbia ad avere per le ferrovie sarde un prodotto brutto maggiore delle 8000 lire per chilometro; questo limite, lo si ripete ancora, non potrà forse superarsi che compiuta la rete delle strade ordinarie comunali.

Le tabelle d'importazione e d'esportazione della Sardegna che si sono presentate, lungi dallo smentire queste previsioni, lo confermerebbero quando si venisse a concreti calcoli e, determinata la qualità media del percorramento delle mercanzie sulla rete delle ferrovie sarde (giacchè ben si comprende che codeste mercanzie non van tutte girando da Cagliari a Porto-Torres e dal golfo degli Aranci ad Ozieri), vi si applicassero le giuste tariffe e se ne deducesse il prodotto chilometrico. Allora si riconoscerebbe come in questo caso ancor più che in molti altri, s'illudano gravemente coloro che fanno fondamento su numeri complessivi di statistiche commerciali, ammessa pure la loro esattezza.

Per dar qualche esempio della facilità con cui s'illudono coloro che fan fondamento sopra la vaga idea di un copioso trasporto di merci o di un notevole movimento di viaggiatori sulle ferrovie sarde, gioverà notare prima che si fa molto caso dei prodotti delle miniere che andranno per la via ferrata da Iglesias a Cagliari.

Ora suppongasì pure che ne vadano annualmente 150 mila quintali, ossia 15 mila tonnellate, il prodotto brutto riducesi a 1500 lire per chilometro, che vuol dire a 750 di prodotto netto, e se si badi che esso non è applicabile che a soli 25 chilometri circa, si vedrà quale meschino soccorso rechi al prodotto generale dei 387 kilom.

Aggiungasi che un'altra fonte di profitto credesi essere quella che, costrutte le strade ferrate così in Sardegna come in Corsica, deriverà dal movimento di numerosi passeggeri che, si suppone, preferiranno andar per mare dalle coste di Francia in Corsica, poi percorsa questa isola e nuovamente per mare traversato lo stretto di Bonifacio percorrere da Porto-Torres le ferrovie fino a Cagliari per quivi imbarcarsi una terza volta per l'Algeria. Ma vuolsi innanzi tutto notare che il grande trasporto di persone fra le coste meridionali di Francia e quelle dell'Algeria dipende principalissimamente dal movimento di corpi militari, i quali non si può certo credere che si faranno viaggiare attraverso il nostro Stato con un triplice passaggio dalla navigazione alle strade ferrate o viceversa. Anche i passeggeri civili profitteranno in gran parte degli stessi mezzi militari che haltono la via unica e diretta del mare. Ma ammettasi pure che una parte grandissima dei detti viaggiatori civili preferisca quel complicato giro che esige il traversar le due isole, e suppongasì anche che il numero di codesti viaggiatori che vanno dall'Algeria alla Francia e viceversa ammonti a non meno di 40 per ogni giorno, e cioè a 14,460 all'anno, il che certo non è contenersi in limiti troppo ristretti. Questi viaggiatori andando da Porto-Torres a Cagliari o viceversa, percorreranno i tre quarti dell'intero sviluppo della rete ferroviaria di Sardegna, quindi si fingerà invece tutta intiera la rete percorsa da 10,845 viaggiatori. Ammettendo che mediamente essi paghino la tariffa di seconda classe, se ne avrà un prodotto brutto chilometrico di 760 lire all'anno, ossia un prodotto netto di 380 lire. Ecco, ripetesi, come le illusioni cessino quando si viene a positivi concreti calcoli.

Se non che, dicesi che, se per cagione dell'insufficiente prodotto brutto il Governo soggiacerà a notevoli sacrificii per soddisfare alla garanzia, egli ne avrà però tali compensi indiretti da diminuire grandemente codesto aggravio.

E innanzi tutto si allega lo agravio che il Demanio, cedendo i beni ademprivili, otterrà dalle contribuzioni comunali e provinciali che attualmente ei deve pagare e che sono computate in 75 mila lire; e poi il vantaggio che avrà ricevendo l'imposta prediale dei detti beni ceduti la quale si vuol valutare in 140 mila lire. Ma su questo duplice vantaggio convien riflettere che esso, qual pure siasi in misura, è di sua natura non l'effetto della costruzione delle strade ferrate, ma l'effetto dello svincolo dei terreni dagli ademprivi e della giusta loro spartizione a metà fra i Comuni e il Demanio; svincolo e spartizione di cui io riconosco l'assoluta necessità e il beneficio immenso che ne avrà l'isola e che auguro possano compiersi colla maggiore sollecitudine, il che potrà condursi a felice termine anche senza uopo di cedere la metà demaniale dei terreni alla società che vuole eseguire le strade ferrate, giacchè a far cessare ogni questione basterà che nella legge che sancirà l'abolizione assoluta degli ademprivi, si dichiari che la metà dei terreni che spetterebbe al Demanio sarà esclusivamente devoluta a beneficio di tutta l'isola di Sardegna, e propriamente alla costruzione delle strade comunali ed alla miglioramento dei porti.

Un altro vantaggio indiretto si vuol ripetere dalla eccezionali tariffe consentite a pro della finanza per il trasporto dei generi di privata, dei militari e dei detenuti. Ma per vedere quanto tenue sarà questo vantaggio nell'isola, basterà osservare che per la descritta mancanza di strade ordinarie che succiano capo alle stazioni, esso si limiterà al percorramento di più o men brevi tratte di ferrovia, dopo i quali converrà ricorrere a mezzi ordinarii costosissimi, onde non saranno rari i casi in cui tenendo conto del carico e dello scarico ad una o ad un'altra stazione, converrà meglio andar direttamente dal punto di partenza a quello di destinazione.

L'utilità che recheranno le strade ferrate al servizio postale sarà per simigliante ragione anch'esso di poco conto; ma ammettendo pure che se ne ottenga un risparmio di 40 mila lire all'anno, si vede quanto sia tenue in confronto del grande aggravio che assumerà dovrebbe lo Stato.

Ben si vorrebbe rappresentare come ingente la utilità che recherebbero le strade ferrate pel risparmio che se ne otterrebbe nel servizio postale marittimo, risparmio che dalla Commissione della Camera elettiva sarebbe valutato fino a 896 mila lire all'anno. Ma per conteggiare codesto ingente risparmio si parte dalla supposizione che si sopprima il corso dei piroscafi postali da Genova fino a Cagliari, e che vi si sostituisca una traversata da Civitavecchia al Golfo degli Aranci, e finchè le condizioni politiche non consentono codesta traver-

sata, la si faccia invece partire dal porto di S. Stefano. Ma oltrechè quel risparmio che si ottiene facendo partire i piroscafi da S. Stefano o da Civitavecchia anzichè da Genova, sarebbe dovuto in principal parte alle strade ferrate del continente e non a quelle della Sardegna, si domanda se si vorrà poi sopprimere il corso dei piroscafi non solo da Genova al Golfo degli Aranci ma anche dal Golfo degli Aranci a Cagliari e così lasciar priva tutta la costa orientale della Sardegna da un corso di navigazione a vapore che riesce di tanta importanza e di tanta utilità. Imperciocchè non conviene dimenticare che il suddetto corso dei piroscafi è ben lungi che serva esclusivamente e nemmeno principalmente al trasporto delle lettere e dei dispacci; esso serve eziandio al trasporto delle merci e delle persone, ed il grande sussidio che dà il Governo alla compagnia della navigazione a vapore è appunto giustificato da questo importantissimo mezzo di comunicazione fra l'isola e il continente e specialmente fra l'isola e Genova con cui l'isola ha le sue più numerose ed importanti relazioni. E mi sembra che sopprimere la navigazione diretta da Genova all'isola e lungo tutta la costa orientale dell'isola stessa, per sostituirvi una semplice traversata da Civitavecchia o da S. Stefano, sarebbe fare alla Sardegna un danno maggiore del vantaggio che nello stato attuale delle cose può recarle la strada ferrata.

Vengasi ora all'esame dei vantaggi che otterrà l'isola da tanto aggravio che si vorrebbe imporre al pubblico Erario; e perciò si consideri innanzi tutto quali sieno i veri e principali bisogni dell'isola ond'essa possa trar profitto dalle sue ricchezze naturali e promuovere la prosperità della popolazione intiera e non soltanto quella di una o di un'altra località.

Le ricchezze dell'isola dipendono dalla fertilità del suolo e quindi dalla diligente coltivazione e dalla facilità e sicurezza dello spaccio dei prodotti a prezzi che possano vincere sui mercati la concorrenza dei prodotti provenienti da altri paesi. E se si consideri che spesso riscontrasi la maggior fertilità nei luoghi più interni dell'isola, si resterà convinti come lo sviluppo di una rete di strade ferrate, che nello stato attuale delle cose sopra descritto può giovare soltanto a una limitata zona di territorio su cui stendesi codesta rete, sarà di poco e nessun giovamento alla principalissima parte dell'isola. E si è anzi inclinati a credere che le parti dell'isola più lontane dalle linee ferroviarie, alle quali non potranno accedere che con mezzi stentati e dispendiosi, ne avranno danno anzichè utilità; giacchè esse non potranno concorrere sui detti mercati recando i loro prodotti se non che a prezzi più alti di quelli ai quali possono spacciare i proprii quelle comuni che hanno il vantaggio di essere percorse dalle strade ferrate o di essere in contatto con esse mediante le strade nazionali.

Arroge che i mercati sui quali vuoi procurare facile ed economico concorso alle produzioni dell'isola sono i mercati di terraferma; onde ne viene che le più essen-

ziali comunicazioni per l'isola stessa sieno quelle che vanno direttamente da tutte le parti interne dell'isola ai porti. La proposta rete di strade ferrate mette capo in vero a quattro dei principali porti dell'isola, ma per poco che si riguardi alla sua topografia si fa evidente che la più parte dei luoghi interni avrà ben maggiore facilità ad avviarsi direttamente ad un altro dei tanti porti aperti nelle lunghissime coste dell'isola, che non ad andar prima alla strada ferrata percorrendo una distanza spesso ben più lunga di quella che sarebbe necessaria per raggiungere direttamente il porto vicinore e dovendo poi per di più assoggettarsi a nuove spese di carico e scarico e percorrere una lunga linea di strada ferrata per arrivare a questo o a quello dei suddetti quattro porti. L'essenziale adunque per il bene dell'isola si è che si faciliti ad essa tutta l'accesso ai porti, e che si dia inoltre maggior vita alle comunicazioni marittime fra il continente e l'isola partendo da quanti punti più si possa delle sue coste.

Insomma, moltiplicare le dirette comunicazioni fra l'interno dell'isola e le coste in ogni direzione, migliorare i suoi porti e procurar frequenti comunicazioni fra essi e la terraferma sono i veri e soli provvedimenti che nello stato attuale delle cose domanda l'isola; ed anche quando, se non compiuti, grandemente avanzati saranno codesti provvedimenti, le strade ferrate, di cui allora potrà essere conveniente dotar l'isola, non saranno che di un'utilità affatto secondaria in confronto di quella che si sarà conseguita da codesti provvedimenti medesimi. I quali conferiranno all'incivilimento e alla prosperità dell'isola anche in altra maniera; perciocchè, in primo luogo, il diffondere le strade comunali darà occasione opportunissima, e ben maggiore di quella che possa avervi da limitate linee di strade ferrate, di far che tutta la popolazione concorra ai lavori e vi si eserciti allettata dai guadagni che ne avrà; in secondo luogo, questo indirizzare le popolazioni verso le coste farà a poco a poco sparire quella malaugurata condizione a cui è ridotta l'isola per le dolorose vicende, cui andò soggetta nei tempi passati, di vedere codeste sue coste deserte e mancare sopra di esse ogni arte marittima.

Finalmente vuoi anche notare che tali provvedimenti, nel mentre stesso che goveranno nel miglior modo alla Sardegna, riusciranno di non poca utilità anche al continente, al quale saranno grandemente facilitate le ricche importazioni dei prodotti naturali dell'isola e le esportazioni di ciò che l'isola deve andar cercando in terraferma; donde anche più frequenti e più intrinseche le relazioni fra le popolazioni continentali e le insulari con grande vantaggio dello Stato nel rispetto politico.

Ed i provvedimenti che io credo doversi sostituire alle strade ferrate mi sembrano domandati non solamente dai maggiori benefici per l'isola, ma sì ancora dalla più evidente giustizia; la quale esige che di codesti benefici, come dei sacrifici che far deve lo Stato

per procurarli, partecipi con equa misura tutta la popolazione dell'isola, al che certamente non soddisfa la proposta legge.

Collo svincolo degli ademprivii concessa la libera proprietà della metà dei terreni che vi sono soggetti alle comunità in cui essi giacciono, e l'altra metà restando in libera proprietà del Demanio, vuol giustizia che, se lo Stato intende disporre intieramente ed esclusivamente a vantaggio dell'isola, ei debba farlo per tutta l'intera isola stessa e non per alcune parti soltanto. E sembra anzi che quelle comunità fra le quali si distribuisce una metà dei terreni ademprivii liberati, abbiano meno ragione di pretendere altri sussidi che ne abbiano quelle che tale ricchezza non posseggono. Applicando l'intera metà dei terreni demaniali ademprivii alla costruzione delle strade ferrate, lo Stato non giova, come si è dimostrato, che ad una parte limitata dell'isola, per la quale inoltre farebbe ingenti sacrifici colla garanzia del prodotto netto assicurato alle strade stesse. Giustizia invece sarà fatta a tutti quando il valore dei terreni medesimi ed ogni altro sacrificio che pur volesse sopportare lo Stato saranno impiegati nei lavori delle strade comunali per tutta l'isola e al miglioramento dei suoi porti.

A persistere nella proposta concessione di strade ferrate sembra che induca anche il timore che, perduta l'occasione che ora ci offre una rispettabile ditta inglese di assumerne il carico, non debba esser cosa facile trovarne poi altra che vi si sobbarchi. Ma pare a me che codesto timore non abbia alcun fondamento; poichè, se nell'attual criso finanziaria generale si trova chi assume l'impresa a patti determinati, non sembra doverci temere che non s'abbia a trovare chi l'assuma in altre epoche meno critiche e quando dopo alquanti anni, migliorate le condizioni interne di tutta l'isola e specialmente le comunicazioni ordinarie, le strade ferrate avranno una ragione d'essere che ora non hanno. E per far ciò più evidente si esaminino quali sieno i pesi che assume il concessionario delle strade ferrate di cui si tratta, e quale il profitto che esso può ripromettersene.

Il costo generale di tutta la rete compiuta ed aperta all'esercizio si è come sopra si disse, valutato, assenziente il concessionario medesimo, in 77 milioni, cioè in ragione di 200 mila lire al chilometro. Ed io sulla entità di codesto valor capitale non farò eccezione, nella fiducia che l'assuntore adempia perfettamente agli obblighi suoi costruendo una strada in buone condizioni tecniche e di sicura ed economica conservazione e manutenzione. Da questo capitale deducendo il presuntivo importo dei 200 mila ettari dei terreni ademprivii demaniali ceduti, valutato in 36 milioni — pur senza contare il valore delle piante mature le quali possono trarsi dalle selve cedute anche senza manometterle e forse migliorandone la condizione, si ridurrà a 41 milioni il capitale medesimo, che si ragguaglia a 106 mila lire al chilometro; onde l'assicurazione di 9 mila lire al

chilometro corrisponde assai prossimamente a quella del 9 per cento sul capitale impiegato — pur sempre ripetesi, supponendo che le ferrovie siano lodevolmente e solidamente eseguite e non tenendo conto nemmeno del valore delle sole piante venute a perfetta maturità non che di altre. Ora si vede che se questa assicurata garanzia del 9 per 0/10 può non sembrare eccessiva per le vantaggiose condizioni dell'epoca attuale e del paese, non può però dubitarsi che essa sarà non solo sufficiente ma diremo anzi esuberante in condizioni migliori.

Per le ragioni addotte fin qui io mi trovo coscienza di essere costretto a votare contro la legge; non solo e non tanto pel grave carico che essa imporrebbe allo Stato ma ben più ancora per il poco beneficio che se ne otterrà, e per la poca giustizia con cui il beneficio stesso sarebbe distribuito a pro dell'isola: della prosperità della quale io sono desideroso quanto altri mai. Ed è appunto questo vivo desiderio che m'induce ad esporre qui brevemente quale sia a parer mio il modo con cui si dovrebbe procedere per conseguire l'intento:

1. Si provveda innanzi tutto con una legge di chiare e positive disposizioni all'abolizione assoluta degli ademprivii e delle *cussorgie*.

Da questa legge sia formato il principio che i terreni così liberati saranno dati per metà in proprietà assoluta alle comunità, restando l'altra metà in proprietà del Demanio.

2. Si dichiari positivamente nella legge stessa che i 200 mila ettari di terreni demaniali, già ademprivii, saranno devoluti nel loro integro valor capitale ed esclusivo beneficio di tutta l'isola di Sardegna e tassativamente alla costruzione delle strade comunali, al miglioramento dei porti, e a dar sussidi quando occorra alle imprese di navigazione periodica fra l'isola e il continente.

E che la stessa destinazione avranno, fin dal momento della liberazione degli ademprivii, le rendite dei terreni medesimi.

3. Si costituisca una Commissione, composta di membri delle due Camere del Parlamento e di due delegati del Governo per regolare e sorvegliare l'Amministrazione delle rendite di questi terreni, e per disporre della loro vendita di mano in mano che ne verrà il bisogno per sopperire ai lavori a cui sono applicati.

4. Il Ministero dei lavori pubblici procederà immediatamente a far che si dia opera alla determinazione dei tracciati delle strade comunali incominciando da quelle che mettono in comunicazione coi porti e colla rete delle strade nazionali i siti interni più popolosi e più importanti dell'isola. Nel tempo stesso farà che sieno costituiti consorzi obbligatori di quelle comuni che hanno interesse ad una medesima strada e ad un medesimo porto e che devono perciò concorrere nelle spese che si renderanno necessarie, oltre ai sussidi che a termini dell'art. 2 saranno accordati in più o meno larga misura secondo la importanza dell'opera e le risorse dei comuni o dei consorzi medesimi.

5. Il Ministero stesso farà compilare i progetti di queste strade comunali o consortili incominciando da quella delle quali si riconosca maggiore la importanza e l'utilità.

Ed a misura che questi progetti andranno approvandosi, essi saranno dati in appalto pur dentro i limiti di spesa che dalla Commissione suaccennata saranno giudicati corrispondere ai mezzi dei quali essa può disporre.

6. Di mano in mano che si andranno compiendo le strade comunali o consortili, esse verranno tosto consegnate ai rispettivi comuni o consorzi che dovranno a tutte loro spese mantenerle in buono stato.

7. Le somme che verranno destinate al miglioramento dei porti e spiagge saranno applicate per sussidiare i comuni o i consorzi a carico dei quali stanno i lavori dei porti e spiagge di 3^a categoria a termini della legge 20 novembre 1859 sull'ordinamento del servizio dei lavori pubblici.

8. Le spese che avessero sostenute le provincie dell'isola per gli studi e progetti eseguiti per servire alla determinazione della rete di strade ferrate della Sardegna saranno portate a carico dei fondi amministrati dalla Commissione.

9. La Commissione sul finire di ogni esercizio presenterà al Ministero, e il Ministero al Parlamento, il rendiconto della sua annuale amministrazione e quindi dell'impiego fatto dei fondi di cui essa poteva disporre e dei lavori ai quali sono stati applicati.

Se queste proposizioni non troveranno favore, io fo però troppa stima del sano e giusto criterio dei sardi per temere che essi non le riconoscano dettate dal vivo desiderio del vero bene dell'isola. E se il progetto delle strade ferrate venga sancito, io medesimo sarò il primo a desiderare che le mie previsioni vengano smentite dal fatto.

Presidente. La parola è al Senatore F. M. Serra.

Senatore F. M. Serra. Il Senato comprenderà agevolmente in qual difficile posizione io, magistrato, mi trovi, dovendo rispondere alle osservazioni fatte dall'onorevole Senatore Paleocapa, così competente e cotanto conoscitore del terreno per me ignoto delle cifre chilometriche e di quelle dei prodotti delle ferrovie.

Per ciò io debbo implorare anche maggiore la benevolenza e la indulgenza del Senato.

E prima di entrare a rispondergli come meglio per me si potrà, io debbo rettificare le parole che l'onorevole senatore Paleocapa mi ha attribuito come da me pronunziate nella discussione di ieri.

Io le ripeterò testualmente al Senato, e ciò facendo mi appello ed alla memoria di quelli che mi erano vicini ed avranno potuto meglio udirle ed al resoconto che ne darà la *Gazzetta Ufficiale*.

Io nient'altro dissi se non che queste precise e sacramentali parole:

« Quando io vidi iniziata nell'altro ramo del Parlamento questa legge di carattere essenzialmente finan-

ziario, ed ivi accolta con così forte maggioranza di suffragi, tanto meno potea temere che essa trovasse serie difficoltà nei primi stadi di esame degli uffizi del Senato ed in questa solenne discussione, quanto più essa mi pareva informata a principii di giustizia e consigliata da considerazioni di alta convenienza politica. »

Queste sono, o signori, le testuali parole da me pronunziate ieri; non le troverete diverse nel resoconto ufficiale; se esse abbiano la portata di quello che l'onorevole signor senatore Paleocapa mi ha attribuito io ne lascio giudice il Senato, ne lascio giudice lui stesso.

Facendomi ora a rispondergli di proposito io debbo prendere atto di una sua dichiarazione, ed è quella che egli crede, desidera, vuole che i terreni adempriivi o per un verso o per l'altro siano tutti impiegati a beneficio dei comuni; in altri termini l'onorevole Senatore Paleocapa crede che possa il governo disporre di una porzione di questi beni.

Le intenzioni benivole che per il miglior vantaggio della Sardegna ha testè manifestato, non sono nuove in Sardegna, sono anche meno nuove per me.

Io conosco per più prove quale sia la buona disposizione dell'animo suo a favore della mia terra natale; io ne lo ringrazio per me, ne lo ringrazio a nome dei miei lontani compatrioti; ma mi perverrorà che gli dica, che di buone intenzioni più o meno tradotte in fatto la Sardegna ne ha già abbastanza; essa vorrebbe, ed ardentemente lo vuole e lo desidera, fatti d'utilità più pratica, d'utilità più immediata, di utilità più sentita di quello che sia un progetto di legge così complicato, così subordinato a soluzione di problemi d'adempriivi, a liberazione di proprietà, ad assegnamenti a favore di comuni, a vendite più o meno sorvegliate da commissioni miste di deputati, di senatori, d'agenti governativi, a studi, a calcoli per aprire strade comunali, per favorire più o meno lo sviluppo dei porti.

Quello che la Sardegna desidera, quello che la Sardegna attende, è che si faccia per essa ciò che il nostro Stato fa per altre località costituite in condizione non più favorevole, ciò che fanno altri governi per le loro provincie che non sono certamente in condizione più vantaggiosa della Sardegna.

Per verità se stessero tutti i calcoli dell'onorevole Senatore Paleocapa, se stessero tutti i principii generali, che egli ha sviluppati, io non saprei, o signori, nè come il Governo spagnolo abbia fatte strade ferrate in Spagna, nè come il nostro governo ne abbia decretate, o nella maremma toscane, o nelle Calabrie, o nella Sicilia.

Ciò promesso verrò ad esaminare se realmente sussistano le enormezze del sacrificio che l'onorevole Senatore Paleocapa attribuisce alla cessione di 200m. ettari di terreno adempriivile.

Nell'attuale condizione delle cose io domando quale è il vantaggio che il governo trae da questi terreni?

Io domando, il governo può venderli? Il governo può altrimenti che mediante la concessione di cui discutiamo cederli a titolo oneroso ad industrie private?

Tutti voi, o Signori, ed il signor Senatore Paleocapa per il primo mi risponderete: il governo non lo può fare perchè quei terreni dal più al meno sono gravati dalla servitù degli ademprivi.

Ciò importa adunque che il governo dovrà continuare a tenerli nella condizione in cui si trovano; e se mai una legge degli ademprivi calcata più o meno sulle basi della legge del 1859 presentata sola, non accompagnata da una legge di ferrovie che ne semplificasse di molto la condizione, venisse presentata al Parlamento, e da esso rigettata, la Sardegna resterebbe ancora, chi sa per quanti anni, nella condizione in cui attualmente si trova, e tutte le benevoli intenzioni dell'onorevole Senatore Paleocapa, per quanto care le siano, non frutterebbero ad essa il più leggero vantaggio.

Ho detto che il governo continuerà ad avere i terreni demaniali nella Sardegna sì e come li ha attualmente, pagando cioè per contribuzioni provinciali 75m. lire all'anno, e l'onorevole Senatore Paleocapa lo ammette, e di più non percependo l'imposta di altre 140m. lire cui a cominciare da quest'anno assoggetterà, tanto quelli che cede all'intraprenditore delle ferrovie, quanto quelli che rilascia a favore dei comuni.

In conseguenza il governo a cominciare dal gennaio 1863 risparmierà da una parte 75m. lire, perceverà dall'altra 140m. lire, ciò che in totale vuol dire da questo solo oggetto un risparmio di lire 215m. rappresentanti un capitale di 4 milioni larghi.

Ammette l'onorevole signor Senatore Paleocapa anche l'altro risparmio immediato reale, immancabile che il governo farà per gli altri servizi interni della Sardegna. Egli attualmente paga per il trasporto della corrispondenza da Cagliari a Sassari, da Cagliari ad Iglesias, non 40 ma 50m. lire; egli spende una somma, non inferiore di certo a 10m. lire, e per trasporti militari e per traduzioni di detenuti e dei testimoni che spesso debbono chiamarsi improvvisamente alle Assisie. E questi detenuti ed i carabinieri che li accompagnano, questi testimoni che spesso l'amministrazione della giustizia richiede si chiamino anche per telegramma, vi arrivano pagando un posto di 30 o di 15 lire secondo la distanza sulla diligenza periodica da Cagliari a Sassari e viceversa.

Nè l'onorevole signor senatore Paleocapa mi dica che per questi servizi della giustizia la ferrovia gioverà nulla o poco; dappoichè egli deve sapere che i centri della amministrazione della giustizia criminale in Sardegna sono a Cagliari, a Sassari, a Oristano, punto intermedio, ossia tutti tre accessibili in un senso o in un altro per mezzo delle ferrovie.

Abbiamo dunque, o signori, da queste sole cifre un risparmio immediato, reale, immancabile di 265 mila lire, rappresentante un capitale di 5 milioni e più.

Queste considerazioni e queste cifre sulla cui esattezza non può cadere dubbio, attenuano già di molto la pretesa enormezza di questo sacrificio; ma essa sarà anche

più attenuata se la si contrappone ai sacrifici ben più gravi ed incontestati che il Governo e lo Stato fanno in altre località; e l'onorevole mio collega dell'Ufficio Centrale ha già abbondantemente dimostrato nella sua elaborata relazione, essere in condizioni assai più sfavorevoli che la Sardegna non sia, se la si contrapporrà a quell'immenso sviluppo d'industrie, di commercio, di coltivazione, e col tempo anche della popolazione che permetterà al Governo di riscuotere dalla Sardegna più assai di quello che attualmente ne riscuote.

Il signor senatore Paleocapa pare che creda che mentre tutto il mondo si muove, la Sardegna sola non debba muoversi per costruire strade comunali, non debba muoversi per fare sviluppare maggiormente le già avviate industrie ed i suoi commerci; e ciò tutto malgrado che ella sia e debba essere abbondantemente inaffiata coi milioni che i concessionari delle ferrovie dovranno necessariamente spendere e spandere nell'isola durante la costruzione delle linee ferroviarie e la loro apertura.

Ma io ho tutt'altra fiducia dell'avvenire e quando le ferrovie sono il movente prodigioso di ogni sviluppo in tutte le altre località, quando per le altre località non hanno valso nè la concorrenza del mare, nè la scarsità della popolazione, nè la mancanza di strade comunali, nè la tenuità dell'industria, io non so perchè l'onorevole Paleocapa voglia soltanto oggi cominciare ad accamparsi contro le strade ferrate della Sardegna.

Vi sono ragioni di economia del pubblico denaro.

Ma il Senato mi permetta di dirgli che è deplorabile che questa protuberanza, dirò così, dell'economia abbia soltanto a spuntare quando si tratta dell'ultimo sacrificio che è quello che si fa per l'isola della Sardegna.

Un altro ragguardevolissimo risparmio il Governo avrà senza dubbio nella spesa immensamente minore che farà per la corrispondenza postale tra il continente e l'isola.

Io non mi dilungherò su questo proposito, perchè dal più al meno l'onorevole senatore Paleocapa ammette già queste cifre considerevoli; e non le ammetta pure in 800 mila lire, le ammetta solo in 700 mila, in 600 mila, sarà sempre anche questa un'economia certamente non disprezzabile, sarà un margine considerevole per aiutarlo a far fronte all'assunta garanzia.

Del resto se seguendo il sistema dell'onorevole senatore Paleocapa non si dovessero calcolare a vantaggio della Sardegna tutti questi elementi di produzione, io non potrei che ricordargli il detto che ho soventissime volte inteso ripetere dal compianto conte di Cavour, sempre quando si discutevano nella Camera elettiva leggi di tasse e d'imposte.

A quegli oratori che in allora gli dicevano: « ma voi farete pagare 10 centesimi per questo e venti per l'altro minimo oggetto, questa è una misura vessatoria, perchè cosa mai sono per le finanze 10 o 20 centesimi? » il compianto conte di Cavour rispondea: « Votate la legge, o signori, che è a forza di centesimi che si formano i milioni. »

Or bene io non saprei il perchè se per formare i milioni si deve nelle leggi finanziarie tener conto dei centesimi, l'onorevole senatore Paleocapa, a favore del prodotto delle ferrovie di Sardegna, non voglia tener conto nemmeno delle decine, delle centinaia e delle migliaia di lire.

Egli da peritissimo come è nella materia ha parlato del sacrificio cui lo Stato si sobbarcava garantendo alla compagnia concessionaria della ferrovia di Sardegna un'indennità di 9 mila lire per chilometro.

A questo proposito gioverà innanzi tutto osservare che questa garanzia il Governo non la sopporterà *illico et immediate*, dappoichè le due prime linee da costruirsi ed aprirsi al servizio pubblico saranno quelle da Cagliari ad Iglesias, e da Cagliari ad Oristano.

Per queste la Società ha due anni di tempo, e lo Stato avrà tre esercizi, lungo i quali, parte per tributi provinciali non pagati, parte per tasse prediali percepite, nella somma di lire 215.000 all'anno, si troverà al chiudersi del primo anno della pattuita garanzia con un avanzo di ben 645 mila lire.

A riguardo poi della ferrovia di Iglesias l'onorevole senatore Paleocapa ha parlato dei prodotti minerali di quella provincia, ed ha fissato in una proporzione minima l'ammontare dei loro trasporti, e l'affluenza dei viaggiatori; ma non ha tenuto conto di altre sorgenti di prodotti, e forse egli non sa che sulla linea, che andrà da Cagliari ad Iglesias, si trovano precisamente in *Domus Novas*, le usine Serpieri; che colà si trovano le vaste estensioni della contea d'Oridde, così ricche di legnami e di metalli; che presso Iglesias è la miniera demaniale di Monteponi; che nel circondario d'Iglesias sono le miniere di Gonnesa, di Gennamo, di Gessa ed altre; sono le ricche tonnare di Porto Scuso e di Porto Paglia, che presso Iglesias finalmente sono quelle cave di fossile che lascio al Senato la libertà di battezzare col nome che più gli piacerà, o carbone o lignite o antracite, purchè ammetta che questo fossile è chiamato dagli Inglesi *Free Burning*, ossia che brucia liberamente purchè ammetta che da ben due anni e con consumazione di più centinaia di tonnellate fa agire le macchine a vapore delle officine Serpieri. Io ricorderò all'onorevole senatore Paleocapa che come oggi tutte le produzioni della vasta regione chiamata *Sulcis*, così feconda di cereali e specialmente di bestiami minuti, e di formaggi che formano l'oggetto più considerevole del commercio tra il porto di Cagliari e le provincie napoletane, accedono a Cagliari per mezzo della strada carreggiabile, così di necessità perchè non vi è altro accesso, vi si recheranno quindi innanzi per la linea ferroviaria. Ricorderò al signor senatore Paleocapa che la linea che da Cagliari va ad Oristano percorre moltissimi Comuni floridi e ricchi i cui prodotti servono giornalmente alla consumazione di Cagliari il cui territorio come ognuno sa, è sterilissimo e di nulla produttivo; gli ricorderò che in Oristano sono appunto le pechiere di ricchezza favolosa, una sola delle quali

di pertinenza un tempo del duca Pasqua, quella di *Portis* si affittava nientenmeno che per sessanta mila franchi. Io domanderò al signor senatore Paleocapa se egli crede che tutti i prodotti di queste pechiere i quali attualmente si smerciano in Sardegna parte percorrendo la via carrettiera per Cagliari, parte percorrendo lo stradale di Sassari, non preferiscano meglio di recarsi al punto di consumazione, o di ulteriori destinazioni per mezzo della ferrovia, che esporti al pericolo di vederli marcire per istrada con un viaggio molto più lungo.

Io ricorderò all'onorevole senatore Paleocapa che presso ad Oristano e per la stessa via carreggiabile oggi e ferroviaria in avvenire accedranno a Cagliari ed a Porto Torres per essere consumati o imbarcati quei gustosissimi agrumi che il meritissimo Casalis nel suo Dizionario Statistico attribuiva or sono vent'anni ai soli giardini di Millis in ben quaranta milioni di frutti, portogalli e limoni, e che da venti anni in qua, le piantagioni di questi alberi avendo in Millis più che raddoppiato, io non faccio un calcolo esagerato, quando li faccio ascendere a sessanta milioni larghi. Ora, o signori, i due anni che correranno dal principio della costruzione all'apertura di queste due linee ferroviarie gioveranno o non gioveranno allo sviluppo di quella comunicazione che l'onorevole senatore Paleocapa ben ragionevolmente desidera, sia mercè i fondi decretati dal Parlamento per le strade nazionali, sia per quelle che sono, con i fondi dei consorzi, in costruzione o in progetto, sia per quelle che i comuni dovranno aprire per mettersi a contatto delle ferrovie, sussidiati largamente coi due milioni che egli stesso ammette essere stati dal solo Consiglio provinciale di Cagliari con generosità ben lodevole iscritti fin dal presente bilancio? Per costruire ed aprire all'esercizio la linea da oltre Oristano per Sassari e per Terranova passando da Ozieri anderanno altri quattro anni; e che questi quattro anni debbano, mercè tutte le condizioni che vi si riuniscano, giovare allo sviluppo delle vie interne e di comunicazione e di accesso alla ferrovia, allo sviluppo delle industrie, della coltivazione e dei commerci, come ho dimostrato che gioveranno alle linee da Iglesias ad Oristano, i due anni che devono correre sino alla loro apertura all'esercizio, ella è cosa che non mi sembra suscettibile di dubbio; e nel mentre il governo risparmierà per questi quattro anni e cinque esercizi in ragione di 215 mila lire all'anno un milione e 75 mila franchi.

Aggiungete questa cifra alle altre precedenti e avrete, o signori, un margine amplissimo perchè il governo non abbia a pericolare gran fatto in questa sua garanzia. Aggiungete il risparmio che farà nella corrispondenza postale e avrete un margine anche del doppio più grande. E parlando delle corrispondenze postali l'onorevole sig. Paleocapa mi dice: « ma non crediate che con ciò debbano sospendersi le altre corrispondenti corse dirette tra Genova e Cagliari. » Ed io ammetto che queste corrispondenze vi saranno, lo desidero e lo spero fermamente; ma spero pure che di queste s'in-

caricherà o si potrà incaricare l'industria privata a misura che il commercio prenderà maggiore sviluppo; come non dubito punto che il governo siccome ne ha il diritto, così anche compia al dovere di fare partire le sue corrispondenze postali da quei siti i quali permettano di fare le più brevi e meno costose traversate.

Ma queste ferrovie una volta che siano complete hanno esse un'apparenza di probabilità di prodotto, il quale si approssimi almeno a quello che il Governo ha garantito? Certamente, o Signori, se io mi accingessi a dimostrare, massime contraddicendo all'onorevole Paleocapa, che le strade ferrate della Sardegna abbiano ad essere sia dal primo esercizio delle più produttive d'Italia, o quanto meno raggiungano la somma garantita dallo Stato ai concessionarii, io temerei di peccare di preannunzio soverchia, e forse anche di mancare a quel rispetto che debbo a questo consesso autorevolissimo. Per quanto sia grande in me l'amore della terra natale, io non l'ho mai nelle diverse circostanze della mia vita ufficiale o parlamentare spinto al punto di alterare i fatti.

Posso con ragione dire che ho affrontata la impopolarità per non venir meno a quei principii che la mia coscienza e il mio debole intelletto mi additavano come veri. Ma appunto perchè nelle circostanze più solenni di Italia, io, rappresentante della Sardegna non ho indietreggiato a fronte di qualunque sacrificio che da essa si chiedeva, appunto per questo, o Signori, la coscienza mi impone un dovere più stretto di reclamare per essa giustizia da voi, e di reclamarla con coraggio.

Il sentimentalismo e l'esagerazione posti da banda, e rientrando nel terreno pratico, osserverò anzitutto come l'onorevole Paleocapa vi accennava già, che appena si seppe in Francia essere più che probabile la favorevole accoglienza di una legge per costruzione di ferrovie in Sardegna, il Governo imperiale autorizzò lo studio di una ferrovia da aprirsi in Corsica, che correndo per San Florenzo, Bastia e Porto Vecchio, mettesse capo a Bonifacio, estremo limite meridionale della Corsica, in faccia alla punta settentrionale della Sardegna.

Il signor Senatore Paleocapa non lo ha detto, ma ciascuno di voi Signori, potrebbe dirmi o pensare che forse in questa determinazione imperiale abbia per qualche cosa potuto influire la simpatia dell'augusto sire di Francia per quell'isola che fu' culla dei suoi antenati. Ma per quanto vogliamo fare larga parte a questo sentimento, non bisogna però spingerlo fino al punto di credere che vogliamo imporre alle finanze francesi, quantunque inesaurebili, sacrifici anche più forti di quelli cui lo Stato nostro si solbarca per le ferrovie di Sardegna col solo scopo di procurare ai Corsi la soddisfazione di andare dall'una all'altra località della loro isola, molto più piccola, molto meno produttiva e meno popolata di quel che sia la Sardegna. Più consentaneo invece alla natura riguardosa, antiveggenza, calcolatrice

di quell'uomo straordinario che siede sul trono francese, sembrami il credere che per molto vi abbia influito la prospettiva dell'utilità che verrebbe alla Francia avente tanti rapporti colle coste d'Africa e oltre, e così caldamente proteggente il taglio dell'istmo di Sues dall'abbreviato passaggio per mezzo di quella linea intercontinentale dalle coste meridionali della Francia alle coste settentrionali dell'Africa.

Infatti, o Signori, attualmente chiunque dalla Francia, sia da Marsiglia, sia da Nizza vuol recarsi ad Algeri, a Philippeville, a Bona, a Tunisi, è costretto ad impiegare dalle 50 alle 53 ore di viaggio per un mare frequente di fortuali.

Invece per questa via intercontinentale il viaggio si potrà fare in 30 ore, e di queste, venti sole di traversata marittima.

Io non pretendo già che le mercanzie francesi sieno confiscate a favore di questa linea ferroviaria intercontinentale, sebbene l'onorevole Paleocapa sappia meglio di me che nel secolo in cui il genio industriale opera tanti miracoli non sia straordinario l'aspettarsi che mercè il perfezionamento del sistema conosciuto sotto il nome di *bateaux-vajons* possa riuscire ad abbreviare e rendere meno dispendioso il caricamento e lo scaricamento delle mercanzie nei punti intermedi delle due isole, e nel punto finale di destinazione.

Ma l'onorevole Senatore Paleocapa lungi dal contrastarmi, ammette che almeno per i dispacci sarà preferita questa linea più breve, e certamente voi tutti ammetterete che la preferirà la massima parte dei passeggeri, pei quali (e me ne appello a quelli che per accidente soffrissero il mar di mare), voi sapete che un'ora sola di patimenti risparmiati nella traversata marittima ha un pregio inestimabile.

Queste considerazioni, o Signori, mi portano a concludere che la decretata ferrovia nell'isola di Corsica presenta quanto meno una probabilità di vantaggi per la ferrovia di Sardegna.

Pervenuto a questo punto delle mie risposte all'onorevole Senatore Paleocapa, io non mi addentrerò più oltre nella discussione delle cifre sia perchè, ripeto, ne sono pochissimo perito, sia perchè non mi pare che una discussione su cifre sia molto adatta per una tornata parlamentare.

Ciascuno di voi avrà letto, come pare che il signor Senatore Paleocapa l'abbia letta, l'elaborata relazione che nella Camera dei Deputati redigeva l'egregio mio amico Antonio Costa, uomo distinto per onoratezza di carattere e per cognizioni speciali sulla materia. Egli ha fatto calcoli in parte desunti da documenti e dati ufficiali, in parte presentanti gli elementi della massima probabilità, posti i quali il reddito della linea ferroviaria della Sardegna potrebbe calcolarsi a ben più di 7 milioni.

Se non si voglia pure ammettere tutto questo reddito, si diminuisca pure di parecchie centinaia, e se si vuole, anche di qualche milione di lire, ma volerlo

assolutamente annullare io credo che tanto meno venga quanto meno dopo che quei calcoli furono fatti di pubblica ragione, nessuno ebbe fin qui a contrastarli. Eppure di questi calcoli redatti in appoggio della relazione presentata alla Camera elettiva, si hanno o non si hanno dati per crederli in parte veri, perchè tolti da documenti ufficiali, e in parte della massima probabilità?

Io lascerò da parte quelli che risultano da dati statistici ufficiali. Accennerò soltanto a questo proposito che l'importazione e l'esportazione di tutta Italia compreso il Veneto, Roma e l'Illiria nel 1858 era determinata in 1.410 milioni; che per la sola isola di Sardegna il commercio di importazione e di esportazione era determinato in 40 milioni. Ora, o Signori, l'Italia, compreso il Veneto, Roma e l'Illiria, ed esclusa la Sardegna ha una popolazione di 25 milioni e 500 mila abitanti. Fatta quindi la proporzione, ogni abitante di quelle provincie importa ed esporta per lire 56.

La Sardegna, calcolando la sua popolazione a 550 mila abitanti importa ed esporta lire 72 per ogni abitante! Credo che questo elemento sia incontestabile, perchè è tratto dagli annuali del commercio italiano anteriore e posteriore al nostro rinnovamento politico e che si stampano, credo, per cura del ministero di agricoltura e commercio.

E se le industrie della Sardegna progrediscono e s'anno in uno stato florido, apparisce da un altro dato ufficiale al quale l'onorevole signor Paleocapa non negherà certamente credenza.

Questa è la relazione dell'esposizione internazionale di Londra.

Ebbene, o Signori, all'articolo: *Industrie du tonnage et des matières employées en général*, ecco per quanto vi figura la città di Torino, per quanto la Liguria, per quanto Genova, per quanto Porto Maurizio e per quanto la Sardegna. Sono tutte categorie distinte e separate. Per questa sola categoria la Sardegna figura come avente 200 conee, 1666 operai; come che conci un milione di pelli; come che dia 1,522 mila chilogrammi di cuoio, e questi rappresentino in commercio un valore di ben 14 milioni.

Un altro dato statistico abbiamo sull'esportazione del bestiame grosso e minuto in Sardegna. I documenti della dogana di Portotorres ci fanno sicuri che soltanto dal mese di aprile al mese di agosto si esportassero dal solo porto di Portotorres ben 800 buoi per settimana, ed io garantisco al Senato sull'onor mio che da Cagliari partono settimanalmente due bastimenti carichi di grosso bestiame per alimentare i macelli di Palermo, Messina, Catania e anche di Napoli, e ciò oltre a 4, 5 o 600 bestie minute. E questo bestiame minuto è tanto abbondante in Sardegna che dai dati statistici ufficiali che abbiamo, sul numero totale delle pecore in tutta la superficie del regno italiano risulta che esse ascendono a 8,500,000 circa capi e che più di un decimo di questo totale si trova nell'isola di Sardegna, la quale

sola ne ha nella provincia di Cagliari 542,782 e nella provincia di Sassari 379,854.

Mi pare, o Signori, che questi dati statistici di cui credo nessuno impugnerà l'esattezza, perchè risultanti da documenti, bastano per far credere che non mancano assolutamente, come l'onorevole Senatore Paleocapa pretende, le produzioni che possono alimentare le ferrovie.

Io non aggiungerò altro a questo proposito, se non che nè Cagliari e il suo circondario, nè Porto Torres, nè Terranova colle loro rispettive adiacenze producono bestiame grosso in tale quantità da permettere così considerevole esportazione.

È saputo che in Sardegna gli emporii del bestiame grosso sono nella regione che corre dall'altipiano di Macomer ai colli di Ozieri sino alla montagna di Pattada.

Ora questo bestiame, che oggi per accedere a Cagliari impiega ben dodici giorni con grande accompagnamento d'uomini e cavalli, e vi arriva assai diminuito di bontà e di peso, io domando se non sarà elemento considerevole per le ferrovie per le quali dovrà necessariamente accedere all'uno od all'altro centro di consumazione o di esportazione.

Un'altra considerazione, o Signori, io mi permetto di sottoporvi, perchè vediate quali sieno le probabilità di successo a favore della ferrovia della Sardegna.

Io accennava testè a quelle certe cave di fossili battezzabili a vostro talento, ossia del così detto carbone fossile di Gonnesa.

Un saggio se ne è fatto non più in là del sette giugno ultimo scorso nel laboratorio della scuola governativa delle mine di Londra.

Mi permetterete che ve lo legga testualmente tradotto. Laboratorio della scuola governativa delle mine, Termyn Street, 7 giugno 1862.

Signori, il campione del carbone di Gonnesa ha dato i seguenti risultati:

In parti	100.
Materia volatile	42 12.
Coke (in pezzi)	51 72.
Cenere	21 28.
Acqua	0 16.

L'analisi sarà mandata appena sarà finita.

Io sono, signore, pel D. Percy

CARLO TOORBY. »

Al signor Semenza.

35, Hotel Broad Street.

Ora io vi domando se questo fossile che già da due anni fa girare le macchine a vapore delle usine Serpieri; se questo fossile che adottato con diverso sistema di griglie, perchè l'aria soffiante possa più favorire la combustione e del quale precisamente ieri si fece un saggio a Torino, ed io ho visto ancora caldo, e toccato colle mie mani il coke, che s'accende come qualunque altro coke, se questo carbone fossile potesse utilizzarsi, come lo si potrà infallantemente per l'esercizio

della ferrovia di Sardegna, non sarebbe questo un elemento per alimentarne in una proporzione assai grande la produzione?

Questo fossile, più o meno utilizzabile, costa nella cava, dalla quale si estrae, dieci franchi, e condotto all'officina Serpieri quindici lire per tonnellata.

Essendo Iglesias molto più vicino alle cave, e da Iglesias movendo i vagoni della ferrovia, voi potete calcolare che questo combustibile si avrà colà tutt'al più per dodici lire la tonnellata.

Ora domando se quando con questo fossile potranno risparmiarsi per ben tre quarti le spese necessarie di combustione per le locomotive, si abbia un elemento di massima probabilità per credere, che la ferrovia o non sia assolutamente passiva, o si discosti poco da quella garanzia che il Governo ha acconsentita.

Egli è, o Signori, io grazia di queste probabilità di utili risultamenti, che in ogni petto sardo si alimentava la speranza, che quando il regno italiano fosse costituito, anche la Sardegna avesse potuto godere l'immenso beneficio di una strada ferrata.

Il merito di avere per il primo concretata un'idea a questo riguardo, è dovuto all'egregio patrio cagliaritano, al nostro collega signor marchese di Laconi.

Egli comunicò questa sua idea madre all'allora governatore di Cagliari, commendatore Mathieu, il quale, da amministratore distinto e solertissimo, la fece sua e la formulò in una proposta al Consiglio provinciale di Cagliari nella seduta del settembre 1860.

Signori! fu un solfanello acceso scagliato in un magazzino di polveri (*Sensazione*)

I consiglieri provinciali di Cagliari accolsero con entusiasmo questa proposizione: votarono immediatamente si iscrivesse nel bilancio una somma per fare gli studi di una linea, che andasse da Cagliari sino all'estremo confine della provincia verso Oristano.

Le scintille del telegrafo si prestarono maravigliosamente a trasmettere la notizia di questa deliberazione al Consiglio provinciale di Sassari allora sedente anch'egli.

Governava Sassari l'amico mio Lodovico Daxiani, di cui i Sassaresi deplorano l'allontanamento per ragioni di salute, poichè ha lasciato presso di loro troppo cara memoria.

Il Consiglio provinciale di Sassari non fu da meno di quello di Cagliari; e appena conosciutane la deliberazione, ne prese una conforme; iscrisse anch'egli una somma per fare lo studio della linea ferroviaria, che doveva correre lungo il territorio di quella provincia.

Governatori e Consigli si misero d'accordo: si deliberò ambi partissero dalla Sardegna accompagnati da membri dei due Consigli: partirono e partirono plaudente tutta la Sardegna!

Giunsero a Torino.

Presiedeva il gabinetto il non mai abbastanza compianto conte di Cavour.

Credete voi, o Signori, che quell'uomo di vastissimi

concepimenti abbia trattato questi deputati arrivati dalla Sardegna, da illusi, da sognatori, da uomini dalle speranze giammai realizzabili?

Signori no.

Il conte Cavour lodò il loro proposito, li incoraggiò a perseverarvi, autorizzò gli studi, ed il contratto col l'ingegnere si rogò in Torino.

Si incominciarono gli studi: nell'aprile del 1861 era Ministro dei lavori pubblici il commendatore Peruzzi; ed io allora rappresentante dell'isola di Sardegna nella Camera elettiva, accompagnato da parecchi miei colleghi, mi recai dal commendatore Peruzzi, e tutti gli raccomandammo la sorte della ferrovia di Sardegna.

Ci trattò egli da sognatori?

Niente affatto: ci disse, che quando gli studi fossero compiuti, ed avesse raccolti i dati necessari per vedere se la cosa si potesse fare, immediatamente avrebbe presentata una legge; o questa stessa dichiarazione ripeté pochi giorni dopo nella Camera elettiva, e precisamente il giorno in cui si trattò di dover presentare i progetti di legge per le strade ferrate delle provincie meridionali e della Sicilia.

Domando dopo tutto ciò al Senato, il Governo è egli moralmente impegnato dopo tutti questi precedenti in faccia alla Sardegna? Io credo, signori, che nessuno me lo negherà.

Gli studi si compirono, i dati statistici si raccolsero, si presentò la compagnia la quale offrendo di fare questa ferrovia offriva nello stesso tempo il mezzo di sciogliere il difficilissimo, intricatissimo problema degli ademprivi con soddisfazione di tutti gli interessati.

L'egregio commendatore Depretis che certamente ha una grande benemerita presso la Sardegna, la quale altrettanto ne riconosce nel suo illustre successore, concretò l'idea, presentò il progetto di legge, la Camera elettiva lo accolse e l'approvò.

Vorrà il Senato respingerlo?

Signori Senatori delle provincie meridionali, voi non avevate in certe località strade, o le avevate senza ponti: chiedeste al Governo ed al Parlamento strade carreggiabili e ponti, gli chiedeste poi strade ferrate, e il Governo ed il Parlamento vi accordaron tutto, e certamente il voto dei Sardi nell'una e nell'altra Camera non vi fece difetto; ora tocca a voi di giudicare della causa della Sardegna colle norme di quello stesso diritto che voleste fosse a voi applicato.

Signori Senatori delle antiche provincie del regno sardo, ricordatevi che da più di un secolo e mezzo noi siamo associati a voi con vincoli indissolubili di fede e di amore verso una augusta dinastia nella quale si incarna e si identifica il gran concetto italiano; pensate, o Signori, che al dogma dell'unità noi Sardi, per i primi, abbiamo sacrificato i nostri privilegi, i nostri istituti, la nostra autonomia, ed il buon esempio fu felicemente imitato: da quel giorno vi fummo compagni inseparabili in quella lunghissima via di sacrifici che da voi e da noi si richiedevano perchè viva sempre si

mantenesse la fiamma della libertà e dell'indipendenza della nazione, perchè alto ai mantenesse quel vessillo glorioso alla cui ombra dovevano ricoverarsi tutte le sparse membra della gran patria italiana; ricordatevi che al fianco vostro i figli della Sardegna hanno combattuto dai campi della Lombardia alle lande della Tauride, da Solferino e da San Martino a Castelfidardo, al Garigliano, a Gaeta; che vi abbiano combattuto da degni figli d'Italia, da degni emuli del vostro celebrato valore, Signori, ne fanno fede i bollettini dell'armata, ne fanno fede gli elenchi delle ricompense e delle menzioni onorevoli. Mercè tanti sacrifici da voi e da noi e dagli altri sofferti, mercè lo slancio irrefrenabile dei popoli meridionali, continentali ed insulari verso il principio dell'unità italiana, oggi ben 22 milioni sono riuniti alla stessa mensa: da questa mensa fraterna vorrete voi escludere l'antica sorella la Sardegna così fedele al principio monarchico, così devota, così affezionata ai suoi principi?

Avrete voi cuore di dire alla Sardegna, vattene! fosti illusa: disingannati, alla mensa fraterna non vi è posto per te?

Io credo, o Signori, che la vostra rettitudine, la generosità vostra non vi permetteranno di pronunciare queste acerbe parole; ho profondo convincimento che vi scongiureranno dal pronunciarle considerazioni gravissime di prudenza, e di alta convenienza politica.

Signori Senatori di tutte le provincie del regno, votate questa legge. Io ve ne prego a nome della giustizia, a nome della equità, a nome della convenienza politica, ve ne prego, o Signori, soprattutto, a nome della conciliazione e della concordia degli animi, senza della quale è inutile lo sperare il compiuto riscatto della gran patria italiana.

Voci. Bravo, bene (applausi generali).

Presidente. La parola è al signor Ministro dei Lavori Pubblici.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ho l'onore di presentare al Senato a nome del mio collega Ministro Guardasigilli un progetto di legge sui conflitti di giurisdizione, stato modificato dalla Camera dei Deputati e quindi rinviato al Senato.

Prego il Senato di voler esaminare d'urgenza questo progetto perchè vi sono molte e gravi cause e giudizi in sospenso, per la mancanza di questa legge.

Presidente. Do atto al signor Ministro dei Lavori Pubblici della presentazione di questo progetto di legge che sarà stampato e distribuito negli uffizi.

La parola è al Senatore Siotto-Pintor.

Senatore Siotto-Pintor. Signori Senatori. Chiunque ha l'onore di sedere sopra questi scanni ha appreso per tempo il debito della riverenza inverso questo augusto consesso. Qui si dee usare la moderazione meglio che predicare; nessuno ha il diritto di asserirsene il monopolio, nessuno ha il diritto di insegnarlo altrui. Per la qual cosa, se anche io fossi da tanto, non tenterei oggi di farvi un discorso, come si dice, brillante, e che io

direi splendido, ma vi farò certamente un discorso moderatissimo.

Signori, sorge per ogni uomo un giorno nel quale la fortuna, le cui permutazioni non hanno tregua, si volge a lui con volto soave e benigno. E se il chiamato risponde e seguita sua stella, ben può essere sicuro di un lieto vivere e tranquillo. Guai a chi non ne curi il sorriso! I dispregi della fortuna, come gli errori delle battaglie, non ricevono emendamento, avvegnachè la fortuna sia inesorabile e vendicatrice.

E v'ha un giorno pei popoli pei quali ancora la Provvidenza eterna

« *Ordinò general ministra e duce*

Che permutasse a tempo li ben vani

Di gente in gente, e d'uno in altro sangue

Oltre la difension de' senni umani. »

Questo giorno, o Signori, è venuto per l'Italia; e l'isola mia nativa, la quale, pochi anni or sono, con cuore timido e quasi tremante vi avrebbe domandati pochi chilometri di strade carreggiabili, ora poi, confortata dall'esempio delle altre provincie, caldeggiata dal patrocinio dell'egregio Ministro dei Lavori Pubblici, consolata dal voto dei rappresentanti della nazione, osa domandarvi una rete di strade ferrate.

Ne ha essa i titoli? Signori, i suoi titoli sono i suoi dolori, le sue glorie, o, a dirlo più modestamente, i suoi meriti verso l'Italia: sono la utilità dello Stato, sono la giustizia vostra.

I suoi dolori! Io non m'ho posto in animo di contristare il Senato colla narrazione di una lunga serie di sciagure.

Il Piemonte, questo nobile Piemonte, del quale è antica e proverbiale la probità, volle tutto il bene dell'Italia: ma esso non poté raggiungere interamente il suo scopo.

La mediocrità, o Signori, è retaggio di questa povera umanità, è patrimonio dei popoli e dei governi.

Le cose sono più forti degli uomini, e in quel giorno in cui Dio ha slanciato io mezzo alle acque una terra qualsiasi, egli ha detto a quell'isola: Tu sarai umile e sommersa fra le maggiori sorelle. Per quanto un Governo sia avveduto e benevole, mai non potrà pareggiare le isole al continente. La solidarietà si allenta fra queste e quelle, e quindi potete scorgere ragione sufficiente di quella cotale originalità degli isolani, i quali hanno un altro modo di vedere, d'intendere, di parlare, di sentire. La natura adunque delle cose, meglio che la colpa degli uomini, fu cagione che l'isola rimanesse un buon secolo indietro, derelitta, dimenticata, qualche volta accusata a torto, afflitta sempre.

E qui fo punto a questa parte del mio discorso, parendomi più d'ogni parola eloquente e dignitoso il silenzio.

Piuttosto chiederò venia al Senato se io tocchi un poco dei meriti della patria mia verso l'Italia. Io non evocherò dal seno rapace della eternità i secoli più rimoti. Vi schiero dinanzi quei secoli d'orrore nei quali

la stirpe irrequieta d'Ismaele e signoreggiava l'Africa e soggiogava le Spagne e bersagliava la Francia e invadeva le coste inarittime d'Italia, e armata e minacciosa veniva battendo alle porte di Roma.

Ebbene! la Sardegna discacciò colle sue forze il barbaro Saracino, non già che ella fosse più forte degli altri popoli testè mentovati, ma perchè forse era più vivo e più concorde in essa l'odio contro l'invasore straniero.

Non molto tempo dopo sorse una casa illustre tra le più illustri d'Europa, la casa d'Arborea, nella quale bene andò il valore di vaso in vaso, finchè lo scettro cangiando pervenne a mano di Eleonora, fortissima d'animo, dolcissima di sembiante, guerriera, legislatrice; la più bella al dire di Carlo Cattaneo, la più bella figura di donna in tutte le storie italiane.

Quando venne in mente al pontefice, divenuto re, di essere il signore de' signori, il dominatore de' dominatori, argomentando da quel verso della Genesi — Nel principio creò Iddio il cielo e la terra, — e da quell'altro del Salmo ventesimo terzo: — Del Signore è la terra, e quanto in essa si contiene; — e per virtù di tale investitura si fece lecito di donare l'isola al principe aragonese, videsi allora, esempio mirabile, raro, e quasi unico di un popoletto di poche centinaia di migliaia, il quale fece guerra assidua, atrocissima, incessante allo straniero, e riescì a mantenere nella più gran parte dell'isola la sua indipendenza. L'avarità d'Aragona non poté soggiogare lo spirito bellicoso dei sardi.

L'isola fu vinta quando per le nozze di Ferdinando e d'Isabella, chiamati (non so io perchè) il Cattolico e la Cattolica, la Spagna divenne il primario potentato d'Europa, e fu instaurato in essa quel sistema di sanguinosa inquisizione per la quale piange tuttavia e piangerà lungo tempo ancora la nobilissima ed eroica nazione spagnuola.

Che valse? Per quanto i governanti cercassero di trarre a sé l'animo dei sardi, per quanto facessero partecipare gli isolani a tutti i loro privilegi, per quanto (sia detto il vero) serbassero religiosamente lo Statuto, i sardi rimasero italiani per genio, per indole, per lingua, per carattere, per abitudini, per temperamento, per aspirazioni. E quando, come Dio volle, fu posto termine a quest'altra schiavitù d'Egitto, o se volete di Babilonia, l'isola salutò festosa lo avvenimento di Vittorio Amedeo II al suo trono, inchinò, riverente alla Croce di Savoia, e tanto le si avvinsse coi nodi d'intima, di profonda benevolenza che la fedeltà dei Sardi rimase proverbiale.

Ma io parlo forse cose obliate, e quasi immemore che la nobiltà è manto che tosto raccorcia, se non si appone di giorno in giorno, imito quei nobili scaduti i quali amano di ricordare le antiche glorie per ciò che patiscono difetto delle recenti.

Veniamo dunque allo scorcio del secolo passato quando l'isola della Sardegna, sola, abbandonata a se stessa, respinse l'oste francese.

Signori, considerate un po' questo grande privilegio dell'isola, che sola, al dire di quel caro ingegno di Carlo Cattaneo, sola tra i popoli mediterranei non poté mai tollerare la burbanza francese, sola non poté patire che bevessero all'onde del suo Tirso gallici armenti! Quello che poscia avvenisse, un altro Senatore con parole soprammodo più autorevoli che la mia non è, il dirà. Basti che alla fedeltà dei sardi si dee se la Casa di Savoia, cacciata dalle sue sedi continentali, non perdeva un istante dignità, nè titolo regio. Basti che l'isola poté in tempi fortunosi salvare la dinastia predestinata nei consigli di Dio a salvare l'Italia.

E nell'anno 1848 quale tra le provincie italiane intese meglio quella grande e stupenda rivoluzione? Quale sentì meglio il concetto nazionale? Con quanto animo non rinunziò spontanea a tutti i suoi privilegi, alle immunità della leva al non possibile aumento dei tributi?

Con quanto amore, permettetemi la frase, non si gettò nelle braccia di una terribile incognita per seguire le sorti della grande sua madre? Confidentemente lo dico, io ringrazio il cielo di avermi fatto nascere sardo isolano, non già (notate bene) che il popolo sardo sia migliore di alcun altro popolo italiano, ma sì perchè non è secondo a veruno.

Signori, dopo il discorso dell'onorevole Senatore che mi ha preceduto, io dirò breve della utilità delle ferrovie. Se l'isola di Sardegna è una gemma, fate che risplenda tra le altre gemme dell'italica Corona; so è la sentinella dell'Italia peninsulare, onoratela come tutti gli altri difensori della patria indipendenza; se è la chiave del Mediterraneo, tenetela ben cara, o Signori. E l'isola è tutto questo, è gemma per la dovizia del sotto suolo, per la ubertà del suolo. Grande come la Sicilia, fertile quant'essa, di un settimo più grande della Lombardia, la ferrovia tale vi recherà aumento d'industria e d'agricoltura e di commercio, che se oggi dà dodici milioni, in poco tempo, con poco disagio, ventiquattro milioni nell'erario dello Stato verserà.

È sentinella avanzata dell'Italia meridionale per l'ampiezza per la sicurezza de' suoi porti, e qui accenno principalmente al capace porto di Terranova e a quello sopra tutti i golfi bellissimo golfo degli Aranci, dove ricoverata in sicuro la classe navale italiana, sarà guardia vigilantissima della nostra Roma. È chiave del Mediterraneo, conciossiachè posta nel mezzo di quel mare, egli è evidente che lo dominerà chiunque possederà.

Avete mai posto mente ai prossimi destini dell'isola quando sia compiuto il taglio dell'istmo? Ebbene! preparatela a ricevervi, dirò meglio, abilitatela a portarvi la futura grandezza. La possessione dell'isola di Sardegna, politicamente parlando, è più importante della possessione della ricchissima Lombardia. Non io lo dico, o signori: nelle sue considerazioni sopra l'isola di Sardegna uno scrittore distintissimo, un nostro collega, il conte Baudi di Vesme lo dice.

E non ci si opponga col venerato senatore Paleocapa

la esigua popolazione. Cagione ed effetto, madre a un tempo e figliuola della popolazione, se vi ha mezzo di accrescerla contro l'ordinaria ragione dei tempi, egli è appunto la ferrovia.

Ci si dice ancora: piccolo il commercio, grande il sacrificio. Ho qui sott'occhio pur io le osservazioni finanziarie del mio concittadino signor Antonio Costa, membro della Camera dei Deputati, dove tale opposizione scorgesi vittoriosamente combattuta. Tra per il movimento de' prodotti e delle persone, e per risparmi che potrà fare lo Stato, la rendita lorda della ferrovia sarà di 7 e più milioni di franchi. ed essendo la garanzia per 3,483,500, anche io conchiudo con lui che lo Stato nulla rimetterà, anzi si avvantaggerà, dalla costruzione di questa grande opera.

Nè sia chi creda che l'edifizio del signor Costa sia come quella casa fabbricata in sull'arena. E vennero i fiumi, e cadde a scroscio la pioggia, eruppero i venti, nè più si trovò vestigia di essa. Imperocchè i calcoli del signor Costa fondano sopra documenti, sopra dati certi somministrati da quello esimio amministratore che è il commendatore Mathieu allora Governatore a Cagliari, che, a dirlo qui di passaggio, fu gran beneficio lo averci dato, ingiuria grandissima lo averci tolto.

L'onorevole senatore Paleocapa ci dice inoltre: che strade ferrate? Voi avete manco di strade carreggiabili; avete bisogno di pane; a voi non occorrono i dolci. Signori, questo è il linguaggio (da soddisfatti, i quali dicono al miserello: cibati de' briccioli che caggiono dalla nostra mensa!

Deplorable inconseguenza dello spirito umano! Talvolta col pretesto del bene ci si toglie il meglio; tale altra col pretesto del meglio il bene! Sopra di che il Senato mi permetta ora di fare brevissime osservazioni.

In primo luogo le ferrovie dell'isola, dopo che sono state provvedute di ferrovie tutte le altre provincie della Italia, sono esse veramente il meglio? Io direi che no; sono il bene positivo, postochè il non averle sia, come è di fatto, un grandissimo male; sono il bisogno del secolo, sono il pane, non sono i dolci.

In secondo luogo non pare a voi, o Signori, come a me pare, che nel concetto grammaticale e nel concetto logico il meglio comprenda il bene? Che direste di un ricco il quale a un uomo in cenci venutogli innanzi per chiedergli in grazia una veste, dicesse alteramente: Va tu prima a procurarti del pane? Al quale perchè non potrebbe quegli rispondere: ma fa per Dio che la lana delle tue pecore ricuopra la nudità delle mie carni, si ch'io possa vestito andare a procurarmi il pane? In terzo luogo quando avviene egli che il meglio guasti il bene? Certamente quando coll'acquisto del meglio il bene si perde.

Siamo noi nel caso per dirlo assolutamente? Forsechè la ferrovia è ostacolo alle strade carreggiabili? o non le rende invece più necessarie e più urgenti? In quarto luogo, a quale delle altre provincie abbiamo noi fatta quest'obiezione?

Quante ha strade il continente napolitano? quante ha strade la Sicilia? tuttavia noi decretammo le ferrovie, e facemmo benissimo. E per ultimo, o signori, io mi farò a rispondere colla vulgata frase latina - *Petitis quod intus habetis* - Ricordiamo che fin dal 1822 l'isola ha una grande strada che la traversa in quasi tutta la sua lunghezza.

Ricordiamo che per primo atto di giustizia riparatrice del Parlamento subalpino, la Sardegna ebbe strade per otto milioni e mezzo; che molte altre nazionali e provinciali da allora in poi se ne fecero; che si votavano, non ha molto, altre strade per la somma di 24 milioni che per ultimo il Consiglio provinciale di Cagliari (il quale sarà fuor di dubbio imitato dal Consiglio provinciale di Sassari) decretava che due milioni per sussidio si dessero nell'intento di mettere in comunicazione colla ferrovia i paesi più distanti, il che vuol dire che si farà ancora un'altra spesa da dodici a quattordici milioni.

Come dunque ci si grida: voi avete bisogno di strade, quando noi siamo in sul farle talmente, che fra anni pochi l'isola non porterà invidia per questo conto a nessun'altra provincia del continente?

Ma pognamo pure che lo Stato non trovi tosto nella ferrovia dell'isola il suo tornaconto. Dove lasciamo il riguardo della convenienza politica, di questa grande questione che ad ogni altra questione sovrasta? Voi avete udito, o signori, quanta agitazione abbia destato nell'isola il solo sospetto che la fortuna della legge potesse pericolare nel Senato. Telegrammi si scrissero al rispettabile nostro Presidente, telegrammi ai deputati, telegrammi a tutti i Senatori dell'isola. E tutti qui sono; non uno dei Senatori sardi ha mancato alla chiamata della patria; e quale venne dall'isola, e chi mosse da Milano, e chi arrivava soltanto ieri dalla remota Ancona. Io stesso ebbi l'onore di presentare alla segreteria del Senato un numero stragrande di petizioni con otto mila e otto firme, tutte nel debito modo autenticate o come usan dire *legalizzate*. Qui ho lettera premurosa del municipio, qui ho lettere delle varie e poche associazioni popolari di Cagliari; qui ho copia di un indirizzo di quei cittadini che ebbi cura di far distribuire a tutti i Senatori; ed eccovi qui infine, un enorme quaderno, testè capitato, dove sopra 15 o 20 fogli di carta bollata sono le sottoscrizioni di 1921 cittadini cagliaritari. Io ebbi la pazienza di leggerle tutte quante. Lessi i nomi della più eletta cittadinanza. Sottoscrissero la nobiltà primaria e secondaria, parte del clero, il commercio, il corpo insegnante, il foro, gli artigiani, e perfino le delicate dita del bel sesso non rifuggirono l'ufficio del sottoscrivere (*Si ride*). Che ne dite o signori? Non merita egli di aver le ferrovie quel popolo il quale intende così addentro e sente tanto profondamente la necessità, l'utilità e l'opportunità delle ferrovie? Che credete voi si direbbe nell'isola se dopo la favorevole votazione della Camera dei deputati la legge trovasse inceppamento nel Senato? Il Senato sarà egli meno generoso di quello sia stata la

Camera dei rappresentanti della nazione? Mai una legge eccezionale in favore della Sardegna non fu fatta (e di ciò faceste benissimo) quando si è trattato dell'imposte; e l'isola pagò senza lamenti. E vorreste ora grazia di questo luttuoso privilegio escludendola dal lauto bacchetto nazionale? Ma perchè dunque? Forse che non ha essa la veste nuziale? Forse che non è pur essa provincia italiana? Un governo straniero decreta le ferrovie della Corsica, e l'Italia non dovrebbe farle per la sua Sardegna? Carlo Cattaneo ci assenna in queste o in somiglianti parole — fate che l'isola di Sardegna non apprenda a odiare l'Italia — Con tutto il rispetto a quell'uomo grandissimo, non mi par ch'ei dica bene. Quale che sia per essere il voto del Senato la Sardegna non si ridurrà mai a odiare l'Italia; essa odierrebbe se stessa, la qual cosa è, come ognuno vede, impossibile, essendochè giusta la felice espressione del nostro Dante:

« Dall'odio proprio son le cose tute ».

Ma pure!...

Infine poi, o signori, noi ci richiamiamo soprattutto alla vostra giustizia. Nell'ordine morale la giustizia è quello che è la matematica nell'ordine logico, e io vo'qui dimostrarlovi brevemente.

L'isola di Sardegna paga essa o no quanto pagano le provincie più gravate di tutto lo Stato? Paga. Che dico? Più paga sotto qualche rispetto. Mai non mi fuggiranno dalla mente le tavole statistiche del compianto commendatore Despine, dalle quali si fa certo che, dove nelle altre provincie dello Stato, già Sarde, si paga il 7 e il 6, e perfino il 3, nell'isola di Sardegna il 10 della rendita prediale si paga. Il Parlamento Subalpino (sia detto con pace dei sepolti) volle, certo con buona intenzione, fare la prima prova nell'isola, e fece per avventura come fa quel mediconzolo il quale negli uomini di picciol conto sperimenta l'efficacia dei perigliosi medicamenti. *Faciamus experimentum in homunculo isto* (Si ride). Essendo ministro delle finanze, Camillo Cavour asseriva ingenuamente che l'isola di Sardegna paga per conto del tributo prediale più che altra provincia veruna dello Stato. Camillo di Cavour lo disse, ed io lo intesi dal mio seggio di deputato.

Ora, io domando, volete che l'isola di Sardegna continui a pagare? Di buon grado pagherà, ma datele i mezzi. Un popolo che non abbia ferrovie sta due secoli indietro degli altri. E vorreste che l'isola stesse indietro di due secoli, e che poi pagando camminasse col serolo? Ma questo è impossibile, o signori, questo, oso dirlo, sarebbe meno che giusto.

L'isola di Sardegna concorse sì o no a fare le ferrovie della rimanente Italia? Certo concorse: per qual ragione cape adunque che le altre provincie non debbano concorrere a fare le ferrovie dell'isola? Concorse a fare l'Italia? e l'Italia concorra a render felice la Sardegna. O che? Le altre provincie avranno le ferrovie e non le avrà la Sardegna? Le provincie che finora pagano meno le avranno, sola non le avrà l'isola di Sardegna?

A qualche altra provincia le strade di lusso si danno, e si negherà alla Sardegna quell'una che è necessaria per lo svolgimento della sua naturale ricchezza? Io lo ripeto, ciò non sarebbe giusto.

E forse che non paga del suo sangue l'isola di Sardegna? Guardate nei ruoli della milizia italiana se non troverete i nomi dei sardi combattenti, o quanti e quanti Voi avete dei nostri nell'esercito, in questa gloria della nostra Italia, 3 luogotenenti generali, 11 maggiori generali, 15 colonnelli, 28 tenenti colonnelli, 43 maggiori, 87 capitani, 167 luogotenenti, 201 sottotenenti, totale 555. Contingente della leva militare fino al 1861 uomini 14,502. Capi lista delle leve anteriori 3802, totale 18,304.

Signori lo Statuto è lì. Eguaglianza d'imposta, eguaglianza di benefici. E notate che l'isola vi chiede assai meno delle altre provincie, giacchè se un chilometro di ferrovia reca il dispendio di lire 193 mila, nelle altre provincie è di gran lunga maggiore, ond'è che per ogni chilometro basta la garanzia per lire 9 mila, dove nelle altre provincie gli imprenditori domandano la garanzia di 20 mila e persino di 24 mila lire.

Signori, se altre obiezioni ci si faranno, noi ci studieremo di ribatterle, e penso che a tutti i colpi troveremo gli schermi opportuni.

Frattanto il mio discorso volge al suo termine. Ogni cosa mi consigliava a essere breve toccando delle sventure dell'isola, acciocchè non paresse che io venissi al Senato per fare una piagnolosa venia; toccando delle nostre glorie perchè noi uomini italiani, a differenza dei nostri vicini d'oltre alpi, sappiamo e vogliamo essere più assegnati in questa turpe materia di vantamenti; toccando della utilità della ferrovia per non far torto alla vostra sagacia, e toccando infine del delicato riguardo della giustizia acciò non paresse che fosse in me manco di fede nella vostra rettitudine.

Signori, voi avete dinanzi un disegno di legge stato approvato dalla Camera dei Deputati, un abilissimo Ministro che lo difende, un popolo perfettibilissimo, governabilissimo, nel quale, lo dico colla coscienza di chi dice il vero, è meno plebe di quello sia in molti altri luoghi d'Europa reputati siccome luoghi di più avanzata coltura.

O Signori, ciascheduno di voi il sa meglio di me, la giustizia esalta i popoli, miseri soltanto li rende il suo contrario.

Di quello che ogni uomo, ogni popolo, ogni governo avrà seminato, di quello ei mieterà. Chi avrà seminato parzialità nei solchi della ingiustizia, mieterà sciagure, e stringerà nel pugno turbini e tempeste.

Chi avrà gittato buona semente di giustizia, raccoglierà frutti di pace. Peso e peso, misura e misura, l'una e l'altra cosa è abominevole davanti a Dio. Il cardinale Ottaviano Ubaldini disse molto empicamente: « Se un'anima è, io l'ho perduta pe' ghibellini. » Meglio di lui dirò io: se una giustizia è (e certamente è), la si dee trovare nel Senato del Regno.

Anche l'Italia, o Signori, ha bisogno di giustizia dal canto de' suoi amici, dal canto de' suoi nemici.

Iddio farà giustizia a chi avrà renduta giustizia. Vogliamo noi che il motore di tutte le cose commuova i cuori dei popoli e dei governi per lasciarci con tutta pace venire al possesso della roba nostra? Ebbene! Incominciamo per farci giustizia da noi.

Fatela, o signori, fatela questa giustizia alla patria di Amicore e d'Iosto e di Tigellio, di Lucifero cagliaritano e di Eusebio da Vercelli, di S. Simmaco e di S. Ilario sommi pontefici, de' Mariani e degli Ugoni di Arborea. Fatela alla patria di Domenico Azuni, legislatore del mare, del marchese di San Filippo sommo diplomatico e scrittore sapientissimo, di Giovanni Maria Dettoni che fu maestro al massimo Gioberti, il quale di lui con tutti e meco stesso ne' nostri amichevoli conversari grandemente si lodava. Fatela alla patria di

quell'Efisio Luigi Pintor il quale sullo scorcio del secolo passato mantenne ai Reali di Savoia la sovranità dell'isola che un partito avventato e imprevedente avvisava a sprofondare nella ignominia consegnandola allo straniero, alla Francia! Fatela, fatela, o signori, e voi avrete a suo tempo Roma, avrete Venezia, e frattanto sulle ali della benedizione de' popoli attirerete sopra questa tribolata Italia nostra le benigne guardature di Dio. (*Segni d'approvazione*)

Presidente. L'ora essendo tarda, credo che il Senato intenderà di rimandare a domani la continuazione della discussione.... Se non vi è osservazione in contrario, il Senato è convocato, dopo gli uffizi, alle ore due in adunanza pubblica pel seguito di questa discussione e quindi se ci è tempo, per la discussione dell'altra legge che doveva discutersi prima dell'attuale.

L'adunanza è sciolta (alle 5 1/2.)