

CLXXVIII.

TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SCLOPIS

Sommario. — *Seguito della discussione sul progetto di legge per la concessione delle ferrovie nell'isola di Sardegna — Discorsi in favore dei Senatori Laconi, Manno, Della Marmora, Musio, e Mameli.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici e della Istruzione Pubblica.

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

Legge pure il seguente

SUNTO DI PETIZIONE

N. 3226. Gli ingegneri periti stimatori presso le Giunte del censimento in Milano che ricorrevano al Senato colla petizione numero 3218 affinché venisse introdotta in loro favore una modificazione nella legge sulle pensioni di riposo, rinnovano la loro istanza perchè quella prima petizione non era corredata dell'autenticità delle firme.

Presidente. Invito il signor Senatore segretario Arnulfo a dar conoscenza di una domanda di congedo.

Il Senatore Segretario Arnulfo legge una lettera del Senatore Sagarriga, colla quale per motivi di salute chiede un congedo che gli viene dal Senato concesso.

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.

La parola è al Senatore Laconi.

Senatore Laconi. Ieri voi avete sentito dal Senatore Serra come io ebbi qualche parte al progetto delle strade ferrate di Sardegna che discutiamo.

Il Senatore Paleocapa ha impugnato questo progetto di legge non solamente nella parte che concerne le fi-

nanze e l'opportunità sua, ma ancora l'utilità della legge verso la Sardegna, cioè che egli crede che le ferrovie non sieno utili alla Sardegna, e che sarebbero più utili le strade comunali e consortili, cioè il compimento delle strade carrettiere.

Io quindi mi trovo in debito di dover prendere la parola per cercare di dimostrare l'utilità delle strade ferrate della Sardegna, nelle quali ho, come è detto, preso parte.

Signori, è già da qualche anno che io mi sono fatto un quesito, ed è questo.

La Sardegna, un'isola così fertile, un'isola posta nel centro del Mediterraneo, che è il mare più commerciale d'Europa, un'isola che è grande come la Sicilia e le somiglia in tante cose, ed è così diversa sotto il rapporto economico; perchè la Sardegna è così differente da tutte le altre provincie che attorniano il Mediterraneo?

Ed a questo quesito io mi sono fatto la risposta, che il male della Sardegna proviene dal suo isolamento, e triplice barriera, dirò così, cioè isolamento politico, isolamento marittimo, che le viene dal mare che la circonda, e l'isolamento terrestre che le viene dalla sua configurazione fisica.

L'isolamento politico, o Signori, non esiste più.

Quando la Sardegna venne data alla Casa di Savoia, si trovò unita ad un piccolo Stato, che non aveva che un piccolo lembo di marina, e questo era anche separato dagli altri Stati della Casa di Savoia dalle Alpi.

Quindi il Piemonte non aveva nessun rapporto colla marina, e la Sardegna non aveva alcun rapporto cogli Stati del continente.

Noi ci troviamo isolati come se fossimo nell'Oceano; eccetto alcune corrispondenze personali, eccetto alcune persone che si recavano nella Sardegna per occupare alti impieghi, eccetto alcuni sardi che si recavano sul

continente per affari, non vi era nessun rapporto né commerciale, né alcun rapporto morale.

Noi non avevamo commercio né di mercanzie; né di idee.

Oltre quest'isolamento che ha fatto gran male alla Sardegna, ma che adesso fortunatamente è rimosso, viene l'isolamento marittimo.

Quest'isolamento, sotto il rapporto del commercio, non reca nessun pregiudizio, anzi è il miglior mezzo di trasporto, e avrebbe favorito il commercio senza gli altri ostacoli che dirò; però rapporto allo scambio delle idee, sicuramente che il mare è un ostacolo alla comunicazione delle persone per cui noi dovemmo stare molto addietro nella civilizzazione.

A questo isolamento si unisce pure un isolamento speciale all'isola, e che è necessario si conosca dal signor Senatore Paleocapa, perchè è particolarmente sopra questo fatto che si basa, dirò così, l'utilità delle strade ferrate della Sardegna.

La Sardegna non ha una catena di montagne che ne formi, dirò così, il nucleo, come la Sicilia e le altre isole in generale, e l'Italia stessa, dove le vallate scendendo al mare, ed allargandosi, presentano delle pianure e spiagge, e fanno sì, che i terreni più fertili e più coltivabili si trovano vicino al mare. Quindi è vicino al mare, che è il miglior mezzo di trasporto, che si sono potute stabilire le industrie, si è agglomerata la popolazione e si è arricchita.

La Sardegna invece ha una configurazione diversa.

Essa ha due catene di montagne; una che è la continuazione della catena della Corsica, cui forse una volta era unita, lambisce le coste di levante in molta prossimità del mare, anzi i contrafforti di questa catena scendono a picco o a pendenze molto scarpate sul mare.

Io queste coste non vi sono che alcune spiagge: la più grande è quella di Ogliastra, ed altre due o tre di poca importanza.

Dalla parte di ponente vi è un'altra catena di montagne che lambisce similmente a molta prossimità il mare.

Questa è per verità divisa in parecchi gruppi. Il primo gruppo più meridionale ha montagne elevate a circa mille metri sul livello del mare, ed ha al litorale una spiaggia o pianura che somiglia alla Aleria della costa della Corsica.

Poi abbiamo il secondo gruppo, che è il gruppo di Monte Linnase ed è di 1200 metri al di sopra del livello del mare, ed è diviso dal precedente dalla valle d'Iglesias dove dovrà passare la strada ferrata.

Il terzo gruppo è elevato da otto a 900 metri sul livello del mare, ed è separato dal precedente dalla valle di Arbus.

Il quarto gruppo è elevato sul livello del mare da 1100 a 1200 metri, ed è separato dal precedente dal golfo di Oristano.

Il quinto gruppo che è quello denominato del monte

della Minerva ed è elevato da 700 ad 800 metri sul livello del mare ed è separato dal precedente dalla valle del Temo.

Finalmente, l'ultimo gruppo, che è quello della Numa che è elevato d'un 800 metri sul livello del mare ed è separato dal precedente dal golfo d'Alghero.

Come vedete la Sardegna ha due catene di montagne che le danno, dirò così, la forma di una gran valle centrale.

Su queste due catene o coste si trovano diversi porti e spiagge ma di veramente utili non ve ne sono che due.

La catena, che è a levante, al nord ha i porti del Parau e di Arzachena; questi porti sono magoifici sotto il rapporto marittimo, ma però non hanno bacino di produzione, e quindi sono inutili al commercio: dopo questi viene il golfo degli Aranci o porto di Terranova ottimo su tutti i rapporti: poi viene il golfo di Orosei che non è che una spiaggia ed è cattivo: poi viene il porto di Turtoll che adesso si sta riparando, e che avrà una certa importanza marittima e servirà alla spiaggia della Ogliastra dove si trovano alcuni villaggi; ma siccome è separata quella spiaggia dalla montagna che ho indicato avrà un'importanza commerciale ristretta.

Finalmente viene la spiaggia del Sarrabus la quale è una spiaggia poco adatta al commercio; ivi possono solo approdare piccoli bastimenti, e quindi anche questo punto è inutile al commercio. Nella parte di ponente vi è l'ultimo porto Conte che è inutile al commercio, perchè è posto in mezzo alle montagne della Norra.

La rada d'Alghero non è molto atta al commercio perchè è dominata dai venti di libeccio e di ponente: il porto di Boia che si va ad accomodare sarà un piccolo porto molto utile a quella valle, servirà anche come porto di refugio, ma è poco importante come porto di commercio.

Il golfo di Oristano avrebbe molta importanza come porto di commercio, per lo sfogo delle merci della gran valle di Tirso, ma è cattivissimo sotto il rapporto marittimo perchè esposto ai venti di libeccio, di ponente e maestrale. Il Porto Scuso non ha importanza né marittima né commerciale.

Finalmente il golfo di Palmas è un buonissimo porto e servirà alla spiaggia del Sulcis ma non più.

Vi è dunque una valle centrale che è tramezzo a queste due catene, e si è quella che forma la parte più fertile e più suscettibile di prodotti e di progresso dell'isola.

La parte meridionale di questa gran valle che in alcuni siti si allarga talmente da prendere le proporzioni di una pianura e quella che è vicina ad un raggio di una sessantina di chilometri da Cagliari; per la vicinanza di quest'ottimo porto l'industria si è sviluppata fino ad un certo punto; ed è ben vero che le strade nazionali che si sono fatte ultimamente hanno portato un grande sviluppo all'industria, e questo non si può negare.

Al nord la stessa cosa è accaduta per l'esistenza dei porti di Torres e di Terranova. Nel centro poi vi è una regione sufficientemente vasta di questa grande valle la quale resta segregata: questa gran valle non potrebbe essere mai in comunicazione con Cagliari e con Porto Torres, dove sarebbe facile il passare, perchè la lontananza è troppo grande, nè potrebbe essere utile di partire da questa pianura centrale o recarsi alle spiagge laterali, perchè si devono passare le catene che ho accennate, e poi arrivare a cattivi porti.

Per queste ragioni, o Signori, in questa valle centrale l'industria è molto indietro, o per dir meglio non vi è industria. In questa regione la coltivazione vera, l'agricoltura non esiste, appena si coltivano alcuni piccoli tratti vicini ai villaggi per l'uso locale, ma per la esportazione non si coltiva, solamente l'industria che è esercitata in certi paesi è la pastorizia.

È la pastorizia priva d'agricoltura, e quindi priva di foraggi e delle risorse sue, è necessario che questo bestiame viva nell'incerto, quindi mentre in alcuni anni si raccoglie un beneficio del 20 o 30 per cento in vista delle poche spese di quest'industria di pastorizia, negli anni poi che per la molta neve o per la scarsità dell'acqua viene a mancare l'erba, allora perisce quasi tutto il bestiame. Quindi questa non si può dire industria seria.

In questa valle centrale, dove appunto per mancanza delle comunicazioni ciò accade: in questa pianura dove si trova il ponte di Illorai, a 160 metri sul livello del mare e che noi conosciamo sotto il nome di campi d'Orotelli, di Lachele, di Ottana, di Benetutti, che in lunghezza hanno una distesa di un 60 chilometri ed un 40 di larghezza ed è fertilissima, vi si trovano già fatte e progettate le strade nazionali che si incrocicchiano appunto in questo ponte di Lorai. Queste quattro strade nazionali recano una a Orsoi e questa dista un 80 chilometri: e si deve salire dal ponte di Lorai sino a 570 metri sul livello del mare per poi discendere ad Orsoi.

A Orsoi non vi è porto; vi è una spiaggia ove non possono approdare che piccoli bastimenti e perciò non vi sono negozianti. Non vi è che qualche accaparratore che compra le merci alla metà del valore che hanno a Cagliari.

Quindi come vedete il nolo delle merci dal ponte di Lorai ad Orsoi non potrebbe essere minore, stante la salita che vi è, di quattro franchi al quintale metrico, e in vista dei piccoli prezzi che si possono trovare ad Orsoi è impossibile che vi si possa stabilire un commercio.

Se invece si vuole andare a sormontare le montagne di ponente dal ponte di Lorai si andrà a Bosa passando per l'altipiano di Campeda a 650 metri al disopra del livello del mare.

Avremo in tal caso una distanza di 100 chilometri circa e un dispendio di cinque franchi per quintale.

Il porto di Bosa è migliore di quello d'Orsoi; esso

offre qualche facilità per affari di commercio, ma è sempre una cosa ristretta, sono sempre pochi negozianti che acquistano le merci a prezzi troppo bassi. Se invece si vuole andare con un'altra strada carrettiera a Terranova bisogna percorrere 150 chilometri, salire al villaggio di Patada che è a 700 metri al disopra del livello del mare e quindi fare un dispendio di 7 franchi per quintale metrico.

Se viceversa dal ponte di Lorai si vuol venire a Cagliari allora bisogna percorrere 200 chilometri, bisogna passare tre o quattro contrafforti della catena di levante, nei suoi versanti interni e per conseguenza la spesa non può essere minore di 10 franchi al quintale. E quindi anche andando a Cagliari, ove veramente si trova una piazza di commercio, un mercato, la concorrenza, prezzi adeguati a quelli di Genova, si deve incontrare una spesa che rende impossibile il commercio fra Cagliari e quelle valli.

Se invece di queste strade che veramente non sono state bene tracciate, giacchè la strada longitudinale che doveva essere più centrale e per errore si fece passare ad Oristano, e quindi fu necessario far passare l'altra strada, che appunto dobbiamo al Senatore Paleocapa, un po' troppo a levante ed avviarla verso i contrafforti della catena di levante che ho accennato, se invece dico si facesse passare una strada carrettiera dal ponte di Lorai e andare a Cagliari nel tracciato appunto che si è fatto adesso per la strada ferrata, vi si potrebbe arrivare con 150 chilometri in pendenza dolce, e quindi il dispendio da 10 franchi per quintale si ridurrebbe a 6 o 7 franchi.

Ora se invece a questa strada si sostituisce una ferrovia, questa per i detti 150 chilometri non porterà che un dispendio di lire 1, 50 per quintale metrico, e quindi il vantaggio che porterà la strada ferrata a confronto della strada carrettiera sarà considerevolissimo.

In questa valle, o Signori, oltre le ricchezze naturali del terreno, cioè oltre alla fertilità del suolo, v'è una massa grandissima, d'altre ricchezze latenti, come ha detto l'onorevole relatore dell'Ufficio Centrale, vi è cioè una massa enorme di merci forestali. Voi avete visto dai dati statistici che vi sono presentati, che le merci provenienti dalle foreste; giuocano il primo ruolo della nostra esportazione; ora in questa valle che accennava vi è una quantità innumerevole di foreste le quali possono dare una massa grandissima di prodotti, e notate o Signori, che attualmente l'esportazione dei prodotti forestali sono ristretti al casiddu rusco, ed al sughero, ma i legnami di questi alberi abbattuti si abbandonano sul terreno a marcire perchè il dispendio non può permettere di trasportarli neanche ridotti a carbone. Come vedete la strada ferrata avrà una grande utilità per mettere in commercio questa ricchezza morta che esiste nel centro dell'Isola.

Altrettanto, o Signori, si deve dire per le miniere; vi sono delle miniere nelle montagne di levante che danno al centro che si potrebbero coltivare, e fra le quali la

miniera di Corru Booi che era coltivata pochi anni fa e che ha cessato di essere coltivata puramente perchè le spese di trasporto assorbivano il beneficio.

L'onorevole Senatore Paleocapa diceva, che credeva convenisse prima fare le strade carrettiere di terzo o quarto ordine, e poi fare le strade ferrate. Io non posso convenire in questo suo modo di vedere; io credo che la strada ferrata farà appunto il beneficio di stimolare la popolazione a fare le strade comunali. Finchè la circostanza delle strade nazionali così lunghe, cogli inconvenienti che ho accennati farà sì che il commercio resta languente, non è possibile che le comunità vogliano fare le strade che poi non sarebbero tanto utili; ma se invece le strade ferrate passassero per il centro della valle, certi paesi con dieci o venti chilometri di strada comunale possono rattaccarsi alla strada ferrata quindi in poche ore e poco dispendio andare a Cagliari od al porto di Terranova che sono appunto i porti migliori e ove si può trovare un prezzo adeguato alle loro merci. Credo che sia questo il modo di determinarli a fare le strade comunali.

Che poi le strade comunali debbano precedere le strade ferrate, ovvero le strade ferrate precedere le strade comunali, io credo che debbano precedere le strade ferrate, giacchè se le strade comunali si facessero nella direzione delle strade nazionali, queste diventerebbero inutili, dopo fatte le strade ferrate, se queste si facessero nella direzione delle strade ferrate, non avrebbero motivo di esistere finchè le strade ferrate fossero fatte, sarebbero i rami in sostanza fatti prima del tronco, e ciò non potrebbe sussistere.

Per queste ragioni, Signori, credo che si può concludere che sotto ogni rapporto economico la strada ferrata di Sardegna è utile e direi quasi necessaria.

Passando ai motivi che hanno determinato la ferrovia, motivi politici, io non rientrerò in questa questione; il Senatore Serra lo ha fatto così bene ieri, che non potrei far meglio; perciò io non entrerò in questa parte che su di una sola questione, ed è la questione della difesa dell'isola, questione che si può dire strategica.

L'isola di Sardegna è una posizione marittima militare d'importanza; ho letto a Cagliari alcuni anni sono delle lettere estratte da un'opera inglese, delle lettere dell'ammiraglio Nelson le quali dirigeva al suo Governo nelle guerre napoleoniche, del primo impero, nelle quali si dice che la Sardegna essendo la prima posizione del Mediterraneo, bisognava che il Governo cercasse di avere se non l'autorità assoluta, perchè l'Inghilterra era alleata alla casa di Savoia che allora era in Sardegna, bisognava avere in mano almeno il potere militare. La Sardegna valeva sotto questo rapporto cento volte Malta; in sostanza un giudizio che dice che la Sardegna è una gran posizione militare marittima.

Ora ciò posto, Signori, io credo che essendo una posizione militare d'importanza, si deve fare in modo di difenderla. Quest'isola si può difendere in due maniere, o mediante una difesa marittima o per mezzo di terra.

Difenderla per la parte di mare, esigerebbe una flotta molto più numerosa, ed è difficilissimo di poter tenere una crociera nei mari di ponente punto più vulnerabile di quest'isola.

Dunque io credo che riservando il naviglio che noi avremo a difesa dei canali, cioè del canale tra Genova e Capo Corso, tra Cagliari e la Sicilia, si potrà difendere l'isola molto meglio (in ciò mi rimetto al giudizio dei militari) dal lato di terra.

Tanto più che essa non è attaccabile che in questi punti che ho indicato, i quali sono Alghero, Iglesias, Oristano.

Tutte le invasioni che noi abbiamo avute, quella aragonese, quella dei francesi nel 1600 e l'invasione pure francese sul finire dello scorso secolo, sono avvenute da questi punti.

Quindi con la strada ferrata e con le diramazioni che vanno a Sassari, Iglesias ed a Oristano (o sia le diramazioni o la linea principale) il Governo si metterà in posizione di poter spedire delle truppe prima dalla Toscana a Terranova, e poi da Terranova colla strada ferrata recarle a Cagliari, Iglesias, Oristano e Sassari in vicinanza di Alghero, epperò la strada ferrata potrebbe favorire la difesa per terra, e risparmierebbe il naviglio militare per difendere i canali che ho detto.

Il Senatore Paleocapa ha detto che la popolazione della Sardegna era troppo scarsa; ed io certamente non posso negare questo fatto; ma bisogna che il Senatore Paleocapa sappia che questa popolazione si trova tutta agglomerata in questa valle centrale, e per dargli un esempio, gli dirò che questa popolazione si trova poco più poco meno come si trova sulle coste della Liguria e nelle valli della Savoia.

Quindi questa poca popolazione sarà posta in posizione di profittare tutta della strada ferrata, perchè o sarà sul tracciato o sarà a piccola distanza.

Del resto, o Signori, io credo che le strade ferrate non devono farsi solamente nei siti dove sono esistenti i prodotti, ma anche nei siti ove vi è suscettibilità di produrne, nei terreni dove vi è la possibilità di sviluppare l'industria e la ricchezza.

Se ciò non fosse, non si sarebbero eseguite le strade ferrate in Spagna, nell'Algeria e in Russia.

Nell'Algeria la Francia ha fatto le strade ferrate, nell'Algeria dove la popolazione è forse anche più scarsa di quello che sia nella Sardegna.

Le strade ferrate, secondo me, hanno il gran vantaggio di creare esse stesse, di fare esse stesse produrre quelle merci che ne alimentano il movimento.

Ma oltre allo sviluppo del commercio, io credo che le strade ferrate hanno ancora un altro vantaggio, cioè a dire, facilitando le comunicazioni personali, portano il commercio, dirò così, delle idee, e quindi recheranno nell'interno dell'isola quello sviluppo intellettuale che si trova nelle vicinanze di Cagliari e di Sassari, ed anche quello che le verrà dal continente.

Finalmente, o signori, questa strada ferrata avrà

pure un altro vantaggio, che si è quello che avendo noi un clima, il quale, come sapete, obbliga i proprietari a starsene lontani dai loro beni, senza che quindi li possano con diligenza coltivare, potendosi essi colla strada ferrata recare a questi beni e quindi ritornare a Cagliari, a Sassari, od in quelle altre città principali dove dimorano, senza essere esposti alla cattiva aria della campagna, progredirà l'industria agricola molto di più di quel che faccia adesso.

Dopo quanto ho detto, signori, io dovrei rispondere al Senatore Paleocapa relativamente al prodotto della strada ferrata che parmi egli abbia calcolato troppo basso.

Certamente il Senatore Paleocapa è uomo così versato in questa materia che io mi sento alquanto scoraggiato di dovere entrare in questa parte della questione; con tutto ciò io tenterò di dire quello che sento in me, ed il Senato giudicherà poi se siavi esagerazione anche dalla parte mia, cosa che può benissimo essere possibile.

Il prodotto della strada ferrata in Sardegna, nasce dal movimento delle persone e delle merci.

Noi non abbiamo dati statistici, e studii economici sufficienti per potere basare questi prodotti in modo incontestabile; ma però abbiamo due punti di partenza abbastanza sicuri, cioè il movimento della popolazione e quello del commercio.

Il movimento di popolazione che si introduce tutti i giorni a Cagliari è stato calcolato in mille persone.

Come ben sapete, o signori, Cagliari essendo a contatto col mare ed avendo dalla parte di ponente un lago, o stagno, si è appunto dalla parte che arriva la ferrovia che arriverà questo movimento di popolazione, cioè dall'interno dell'isola, dove vi sarà la strada ferrata e dalla valle di Iglesias, dove havvi un grandissimo numero di popolazione.

Questo movimento quindi si verificherà quasi tutto per mezzo della strada ferrata; ma poniamo pure che a vece di verificarsi in proporzione di mille, lo sia solo per due terzi, e che un terzo venga a Cagliari da una diversa direzione.

Sarebbero dunque sempre 666 persone che corrobberanno sulla strada ferrata, e queste persone o vengono dalla valle di Iglesias (Iglesias è distante da Cagliari 58 chilometri, è un errore preso dal Senatore Paleocapa e prima dal Ministro dei lavori pubblici Depretis, per equivoco quando disse 25 chilometri; vi sono 40 chilometri da Decimo ad Iglesias, ve ne sono 18 da Decimo a Cagliari quindi non è possibile con 25 chilometri solamente fare quella diramazione; e la distanza da Cagliari a Iglesias sarà di circa 60 chilometri.)

Ora calcolo che quelle persone che vengono dalla valle d'Iglesias, e quelle che vengono dal centro dell'isola percorrano per media 40 chilometri ciascuno e per tornare al paese ne percorrano altri 40, saranno quindi 666 persone che percorrono al giorno 80 chilometri che

daranno a 6 centesimi per chilometro un prodotto di 4.160.000 franchi, aggiungendo poi i posti di seconda classe che pagheranno di più, si può ritenere che sarebbe un milione e 200 mila lire il prodotto del personale.

A Sassari, secondo i dati statistici pubblicati dal governatore Daziani, il movimento del personale che va a quella città si è di 790, possiamo dire di 800 individui al giorno, cioè i 4,5 del movimento di Cagliari, e quindi il movimento del personale che va a Sassari, darà un prodotto poco minore di lire 950 mila circa.

Oltre questo movimento delle due più grandi città, vi sarà anche il movimento delle altre secondarie, come Iglesias, Ozieri, Oristano e Terranova, che va a diventare un punto importante; di più tutto l'altro movimento dei comuni fra loro che vanno ai capo-luoghi di mandamento, in sostanza tutto il movimento interno.

Credo che questo movimento superi il movimento delle persone che vanno a Cagliari e a Sassari, quindi credo che il prodotto del personale in Sardegna non sarà minore di 4 milioni e 300 mila lire.

Quanto alle merci, i dati statistici che si sono pubblicati e che si trovano annessi alla relazione della commissione della Camera dei deputati danno di esportazione da 101 milioni di chilogrammi; di questi, 62 milioni sono di prodotti forestali, 18 milioni sono prodotti minerali, e 20 milioni solamente sono prodotti dell'industria agricola; si valuta 10 milioni di cereali e 10 milioni di prodotti agricoli, che sono formaggi, vino, olio, frutti, mandorle ed altri.

Queste merci per la natura loro devono venire dall'interno dell'isola, quindi lo calcolo che esse percorrano 100 chilometri di strada per venire al mare, calcolando alla tariffa delle merci di quarta classe a un centesimo per chilometro, se non erro, danno un prodotto di circa un milione. Ma io da questa quantità tolgo un quarto, perchè forse non percorrerà la via ferrata e si imbarcherà nei piccoli porti; sarebbe quindi un prodotto di 750 mila franchi per il movimento delle merci d'esportazione. Vi è poi l'importazione che da dati statistici che ho citati va a 30 milioni di chilogrammi di merci, i quali, calcolando nello stesso modo, daranno un prodotto di 225.000 franchi: riunendo tutto ciò avremo un prodotto di 6 milioni 670 mila franchi, poco più poco meno la quantità che sarà necessaria per far fronte al servizio della garanzia.

Oltre questi prodotti, come ho detto, che sono molto ipotetici, che possono essere esagerati non avendo basi positive, e credo che nessuno può dire ciò che renderà la strada ferrata, vi sono i risparmi. I risparmi che fa il Governo, gli ha già accennati il Senatore Serra, sono i contributi, e danno 215 mila lire. La posta dà 40 mila e 50 mila lire. Abbiamo il risparmio dei vapori, cioè i vapori sussidiati dal Governo. Io credo che non si debbano sopprimere le corrispondenze tra Terranova e Genova, tra Terranova e Napoli: e credo che queste due corrispondenze debbano essere mantenute e nell'interesse stesso della strada ferrata.

Però è certo che una volta fatta la strada ferrata da Terranova a Cagliari sarà certamente inutile la corrispondenza marittima. L'unica che potrà star ferma di queste corse è quella che partendo da Cagliari va alla Maddalena e ritorna a Cagliari per mettere in comunicazione fra loro i porti della costa di levante.

Dunque togliendo solo il tratto da Terranova a Cagliari per le corse dirette, che sono due alla settimana per Cagliari, e due per Porto-Torres, e di più un'altra ogni quindici giorni da Terranova a Cagliari, che è quella che va a Napoli, queste danno una distesa di 170 leghe marittime, e valutate queste alla tariffa portata dalla legge danno un risparmio di 360 mila lire.

Io credo che non si potrà forse interamente risparmiare questa somma, perchè si ha un contratto colla Compagnia Rubattino per 15 anni per queste linee, e questa distesa di leghe marittime dovrà essere mantenuta.

Ma però vi è la facoltà di trasportare le medesime, quando si riconoscesse utile, da un punto all'altro; quindi il Governo avrebbe a disposizione 170 leghe marittime.

Converrebbe forse fare una corsa fra la Sicilia e Tunisi, e non obbligare i Siciliani a venire fino a Cagliari per andare a Tunisi; un'altra corsa si potrebbe stabilire tra Cagliari e Bosa, e così converrebbe applicare il rimanente ad altra località. In sostanza il Governo avrebbe questa disponibilità che equivale ad un risparmio.

Oltre questi risparmi credo che ve ne è anche un altro, ed è questo. Il Governo ha votato in questa stessa sessione un dispendio di 24 milioni per le strade carrettiere di Sardegna. Io credo che porzione di queste strade sarà inutile, perchè la strada ferrata passerà nello stesso tracciato dove passano alcune di esse; quindi se non ho male calcolato, credo che le strade carrettiere che non sarebbero più necessarie, possano ascendere a 265 chilometri, cioè 160 di prima categoria e 105 di seconda, e calcolate alla tariffa portata dalla legge, danno un risparmio di 6 milioni, e l'interesse di questi 6 milioni al corso che abbiamo oggi si può calcolare di 400 mila lire. Quindi avremmo un risparmio totale di oltre un milione.

Se io quindi non erro, se non sono sbagliati i calcoli, il Governo non corre rischio di dover dare nessuna garanzia, di dover pagare veruna somma per la garanzia che si assume, e avrebbe inoltre un risparmio di un milione.

Io ripeto, e credo doverlo ripetere, non do queste cifre per positive, perchè senza studi precedenti è impossibile a nessuno il calcolare ciò che renderà una strada ferrata, ma io credo che se sbaglio, non sarà di molto, e che in ogni caso sarà ben piccola la somma che il Governo dovrà pagare per compimento della garanzia che assume.

Signori, io non ho altro a dire, di modo che finisco col pregare il signor Senatore Paleocapa di esaminare

bene se le circostanze locali o le indicazioni che io ho date non possano per avventura farlo cambiare di opinione e persuaderlo che le sue apprensioni non sono menomamente giustificate, e che la necessità della ferrovia non può essere negata.

La Sardegna, se non avrà oggi le strade ferrate, si rassegnerà, e le avrà quando potrà, ma però è positivo che sino a che non avrà questo mezzo potente di comunicazione nell'interno dell'isola, essa non potrà prendere quello sviluppo che le sue molteplici ricchezze naturali lasciano sperare.

Presidente. La parola è al signor Senatore Manno.
Senatore Manno. Nel vedermi sorgere in mezzo a voi per propugnare il voto della maggioranza del vostro Ufficio Centrale forse presenterassi a taluno questo quesito.

Perchè mai il Senatore Manno la cui voce è ignota ad una gran parte di voi, i cui principali doveri lo costringono a lontana residenza, si presenta oggi in quest'aula a chiedervi benigna accoglienza delle sue parole?

Chi parla, o Signori, appartiene e per origine, e per nascita, e per santo amore, dirò ancora per fortuna di zelanti studi, a quella Sardegna, le cui sorti si agitano oggidì in quest'aula.

Egli ha veduto anche da lungi addensarsi sul capo di questa legge per noi vitale minacce di scienza tecnica, minacce di scienza economica e finanziaria, non dirò minacce senatorie, che il cielo mi guardi dal pur pensarle, ma timori, ma sospetti popolari di antiche ruggini di stirpi continentali ed isolate (*Voci. No, no.*)

Io dunque benchè non scienziato, benchè non finanziere ho creduto debito mio, debito di patria carità il frapporre in questa discussione alcune di quelle parole che sono concesse anche agli ignari e ai profani, parole di concetto complessivo, parole di prudenza governativa.

Havvi nella vita delle nazioni condannate a lunghe sventure un momento inaspettato in cui sforga repentinamente ai popoli un raggio promettitore di miglior avvenire. Come surge allora nei popoli calda speranza, così surge pel Governo il debito di non contrariarla.

Un Governo il quale tentasse di oscurare o spegnere questo raggio, commetterebbe grave errore politico errore-riachiuso.

Questo momento lucido è venuto per la Sardegna, e il Governo del Re accortamente e saggiamente lo ha colto. Quel consesso legislativo a cui è specialmente devoluta la cura e tutela dell'economia delle finanze si è associato al Governo. Sarà la Camera dei Senatori quella che vorrà negare il suo assenso? Non lo credo.

Nelle difficoltà di natura tecnica e nelle difficoltà di natura finanziaria si è talmente svolta la questione con i discorsi tenuti ieri, che l'impiegare nuove parole nel chiarirle sarebbe spendere tempo inutile.

Io toccherò dunque di volo alcune poche considerazioni.

Nessuno rispetta meglio di me, nessuno più di me stima l'illustre Senatore Paleocapa, il quale spero non avrà dimenticato l'aiuto leale e costante che io nel maggior seggio di questa Camera ebbi a prestargli per molti anni nelle opere tutte del saggio e memorabile suo Ministero.

Ma la verità non ha riguardi personali, e la verità si è che nei ragionamenti dell'illustre Senatore inattaccabili come scienza havvi un vizio radicale. Di questo vizio radicale, io prego i signori Senatori a voler tenere qualche conto, anche perchè fin ora non se ne fece cenno nella discussione. Egli giudica le strade ferrate sarde come un beneficio esclusivo della provincia. Io, al contrario, penso che il Senato debba considerarle come un beneficio massimo, come un interesse sommo, come un sommo bisogno non della provincia sarda, ma dello Stato. Lo Stato ha l'obbligo di connettere tutte le sue parti, lo Stato ha l'obbligo di abbreviare tutte le distanze fra queste parti, lo Stato ha specialmente l'obbligo di abbreviare le distanze marittime e di scemare i disagi ed i pericoli delle lunghe navigazioni. Ora è notorio come la comunicazione con la Sardegna per mezzo del canale di Bonifacio sia disastrosa. La Sardegna, sia che voi la consideriate come un posto avanzato, sia che la consideriate come un luogo felice, opportuno, di posa nel prossimo mescolamento delle acque del Mediterraneo coll'Eritreo, la Sardegna è in tale posizione che poche sono le provincie dello Stato che abbiano davanti a sé un più grande avvenire.

Dunque il Governo ha il bisogno, e perciò il dovere di abbreviare l'intervallo marittimo che la separa dal continente; e ciò non può ottenersi che per mezzo delle ferrovie toscane (almeno per ora) che fronteggiano più dappresso i lidi orientali dell'isola ed il golfo di Terranova. Il Governo adunque deve far sì che, valicato facilmente quell'intervallo, la Sardegna abbia da una sua estremità all'altra continuato il beneficio dei vapori; la Sardegna in una parola, deve avere la strada ferrata per la stessa ragione per cui ha il telegrafo. Che se in contraria ipotesi io dovessi aggiungere qualche parola, mi sarebbe facile il dire che i ragionamenti fatti si approssimano a ciò che chiamasi circolo vizioso ossia petizione di principii.

I progressi maggiori o minori sociali nella civiltà hanno fra sé tale colleganza, che ora si no ragione ora effetto di se stessi.

Nei paesi fortunati nei quali i popoli salirono da un gradino all'altro tutta la scala della civiltà, non ancora ultimata, è ben naturale si cominci colle preparazioni ai fluisca coi complimenti.

Ma nei paesi malavventurati in cui l'insipienza dei governi condannò i popoli a rimanere per secoli stazionari, conviene affrontare il più, perchè ne venga come corollario indispensabile anche il meno (*Bravo, bene.*)

Esempio ne siano le provincie meridionali, nelle quali la mancanza degli accessi secondari non ha punto im-

redito che si facciano le strade ferrate. Esempio ne sia la Sardegna stessa. Nella strada centrale dell'isola, osteggiata allora dal Ministro delle finanze e sostenuta dal ferreo e generoso volere di Re Carlo Felice, aiutata ancora dall'opera di chi parla, si cominciò pure dal salire al sommo grado prima di venire agli inferiori, i quali si attivarono dappoi come i mezzi ristretti dei popoli poterono permettere.

Ma ripeto che di maggiore importanza sono gli argomenti che ho dovuto svolgere innanzi a voi, riguardanti l'interesse massimo dello Stato e non della Provincia sola.

Pensate che per mezzo di queste ferrovie, i vapori o piroscafi che approderanno a Terranova daranno, se è lecita l'espressione, daranno la mano ai piroscafi che salpano da Cagliari.

Passo brevemente alla questione finanziaria, dove trovo essersi parlato lungamente ed anche in parte saggiamente e giustamente sui probabili eventi di sacrificii finanziari che oggi si incontrano; ma non sufficientemente anzi quasi niente sui vantaggi futuri.

Che cosa presentano oggidì i terreni da cedere? presentano erbe da pascere, ghiande da stritolare, fusti e rami d'alberi da recidere. Per le finanze poco o nulla di profitto. Che cosa presenteranno questi terreni da qui a non molti anni? Presenteranno poderi largamente instrutti, ville ubertose, selve regolate ad ordinati tagli, presenteranno insomma non più la ricchezza innocente dei patriarchi, non più le ricchezze tiranniche dei tempi feudali, ma la ricchezza illuminata dei moderni padri di famiglia (*Bravo, bene.*)

A menti così elevate come le vostre, io non ho d'uopo aggiungere altre parole.

Io mi fermerò di preferenza ad un argomento che parmi abbia maggior fermezza.

Voi, signori Senatori, cooperaste col vostro voto a dotare di strade ferrate tutte le novelle provincie dello Stato.

La Sardegna dovrà essa assidersi a questo banchetto fraterno? La ragione comune dice sì. Se in questa materia potesse aver luogo un trattamento privilegiato, chi potrà contendere alla Sardegna queste privilegiate ragioni?

La Sardegna ha due strenui diplomi per questo privilegio. Diploma primo.

Nel 1793 un poderoso esercito della repubblica francese, allora da per tutto vincitrice, condotto da tremendo naviglio invase il lido sardo. Armeggiava in quell'esercito in giovani anni e in ristretto comando il Giove terreno dei tempi nostri.

In tanta disparità di forze e povertà di mezzi di difesa non fu certamente il Governo locale che salvò la Sardegna; quel Governo che altri poté chiamare traditore, e che io mi contentai di chiamare stolido e male avvisato: furono i petti dei Sardi, furono i nostri contadini tramutati in soldati, furono i nostri artigiani formati in artiglieri, furono i nostri gentiluomini improv-

visatisi capitani e generali che difesero l'isola ed obbligarono l'oste nemica a sgombrare dalle nostre acque.

Quale fu la conseguenza visibile anche oggi di questo eroismo dei sardi?

La conseguenza è questa: che l'Italia che oggi raduna le sparse sue membra perchè vi sia unità di dominio come vi è unità di aspirazioni, l'Italia oggi non deve deplorare che l'isola più geograficamente italiana formi con la Corsica un Dipartimento francese.

Diploma secondo;

Nel 1799 i nostri Sovrani esuli e spodestati cercarono ed ottennero non solamente rifugio, non solamente aiuto in Sardegna, ma vi trovarono quella continuazione di sovrana signoria, per cui non potè dirsi di essi ciò che di altri regnanti di quei tempi, cioè che erano sovrani *in partibus*. E se il figlio augusto di Vittorio Emanuele II nostro invitto sovrano, che Dio salvi, ebbe or sono pochi di così festosa accoglienza nei lidi cagliaritari, ciò dipese forse da che nel 1799 la Sardegna aprì le forti sue braccia, ed i poveri suoi tesori, per conservare sul capo dei nostri Sovrani quella corona di Re cui la Provvidenza divina aveva riservato tanta amplificazione e tanta gloria di dominio. (*Applausi generali e prolungati.*)

Mi commuovono questi ricordi, epperò sono parco di parole; ma non siate voi parchi nel valutarne la portata.

Vi chiedo il permesso di farvi una sola conclusione: mentre che le altre provincie dello Stato soffrivano ed aspiravano, la Sardegna soffriva ed operava; le altre provincie godono, goda anche la Sardegna.

Io magistrato chiamo ciò pretta giustizia: voi legislatori vorrete forse chiamarla generosità?

Ebbene io mi arrendo ai generosi, ma siatelo! (*Vivi applausi generali.*)

Presidente. La parola spetta al Senatore Della Marmora.

Senatore Della Marmora. Io comincio a domandar scusa se un'affezione di stomaco mi rende la voce debole, ma procurerò nondimeno di farmi sentire.

Quelli di voi, Signori, che seggono in questo recinto dal 1848 si ricordano, che ogni qualvolta qui venne dibattuta qualche proposta di legge che riflettesse la Sardegna, io essendo in Torino, ho sempre preso la parola sia per appoggiare quello che credeva utile, sia per combattere quello che credeva dannoso ed improprio a quell'isola.

Vi ricorderete pure, Signori, almeno alcuni di voi, che sulla fine del 1851 dopo che ho rassegnato il comando militare della Sardegna, qui nel mese di dicembre unitamente ad un altro collega, io mossi delle interpellanze al Ministero sullo stato in cui si voleva tenero quel paese. Ebbene allora vi sarete accorti che nella discussione specialmente col Ministero della guerra d'allora, ho dovuto soffocare dei sensi che erano ben naturali, ma prima di tutto v'era quello che io credeva il mio dovere.

Vi ricorderò parimenti che pochi mesi dopo sorsero dei guai nella Sardegna che mi diedero perfettamente ragione, ed allora il Governo dovette mandare dei reggimenti, dovette mandare dei cannoni, dovette stabilire lo stato di assedio, tutte cose che si sarebbero evitate se si avesse dato ascolto a chi conosceva bene le cose di Sardegna.

Questo lo rammento soltanto per dire quanto mi sta a cuore il bene di quel paese.

Conoscendo adunque, o signori, tutto l'affetto che ho per la Sardegna, vi avrà forse stupito che il 5° membro del vostro Ufficio Centrale sia l'ultimo a prendere la parola in questa grave questione. Ma ne saprete ben presto il motivo, e perciò vi prego di permettermi di entrare in alcune considerazioni su cui vi prego di darmi un buon ascolto e vi prometto che non cercherò di abusare della vostra sofferenza.

Egli è fuor di dubbio che la Sardegna, specialmente da 10 anni a questa parte, ha fatto grandissimi progressi in tutto, ma quantunque questi progressi siano stati grandi, certamente ci sono ancora molte cose a desiderare; fra queste io noterò specialmente la mancanza di ponti.

Or basti dire che il Flumendosa il quale compete per la priorità di fiume dell'isola col Tirso, ed il quale ha 60 miglia di corso, non ha che un solo ponte, e ancora questo ponte l'ho visto fabbricare io stesso nel 1853 quando vi fui in compagnia del compianto nostro collega il Senatore Di Collegno. Vi sono vicino a quel fiume dei villaggi che nell'inverno sono intieramente sequestrati; e vi citerò solamente il villaggio di Escalaplano, il quale si trova tra l'angolo che fa questo fiume Flumendosa ed il corso di un grau torrente che chiamasi il Flumineddu. li cui abitanti nell'inverno non possono andar in nessun luogo, e quei che si arrischiavano a passarlo, spesse volte periscono nel fiume, ed ogni anno quel paese paga a quelle acque un tributo di 15 o 20 vite, e perchè? perchè manca di ponti. La mancanza di ponti è generale anche in questo momento nell'isola. Anche la mancanza di strade comunali pure mi ha sempre colpito; e su questo punto io era perfettamente del parere dell'egregio nostro collega di cui avete udito ieri una ben elaborata scrittura, ma io non mi fermo su questo punto, solamente vi dirò che di pochi giorni fa io ebbi da un rispettabile ecclesiastico ottuagenario parroco di un paese della Barbagia degli incitamenti per ottenere dal Senato o dal Governo che si facessero le strade in quel suo dipartimento il quale non è compreso nel riparto delle strade ordinarie state ordinate con un decreto che ha avuto luogo poco tempo fa. E queste cose le dico per farvi ben capire che la Sardegna ha ancora dei grandissimi bisogni nel suo interno.

Passando poi ad un altro argomento, vi parlerò di un fatto piuttosto singolare, di una curiosa anomalia che presenta la Sardegna. Prendete tutti gli atlanti che volete, cercate in questi atlanti tutte le isole, non solo

del Mediterraneo, ma tutte quelle dell'Oceano e degli altri luoghi della terra, e vi sfido a trovare un paese come la Sardegna, isola o continente che sia, ove sopra una costa di circa 800 miglia non abbiate che 4 popolazioni che siano veramente bagnate dal mare, ciò che fa una popolazione marittima per ogni 200 miglia. Questa anomalia mi è sempre stata a cuore; ho sempre cercato di provvedervi, e quando pochi mesi fa venne in discussione la legge sulle strade ordinarie, io ho caldamente preso la parte di questo progetto, specialmente nell'intento di favorire le strade del litorale, perchè il mio pensiero era di promuovere molto la vita sulle coste, e sotto questo rapporto sono ancora dello stesso parere del nostro illustre collega il Senatore Paleocapa.

Ma, o Signori, io, dopo avere così perorato per questa rigenerazione della costa sarda, mi trovo in una posizione curiosa, e permettetemi di farvi un paragone che forse non sarà troppo conveniente, ma permettetemi di farlo, perchè è un'idea che esprime bene il mio pensiero.

Dopo avere perorato per le strade del litorale, io mi trovo nella posizione di un medico il quale dopo aver proposto al suo infermo un trattamento per chiamare alla cute tutta la vitalità, trovasi poi nell'obbligazione di firmare una ricetta che opera nel senso interamente opposto.

Un'altra cosa che mi sta molto a cuore è la crescente e fatale denudazione dei monti ed il vandalismo operato nelle foreste che è giunto all'ultimo termine. Secolari e non mai repressi incendi talvolta di foreste intiere cagionati da pastori; tagli operati senza riguardo, e molte volte bene al di là del pattuito, dalla scure dei concessionarii; la concorrenza dei Municipii che possiedono boschi vicini, tutte queste cose messe assieme producono all'isola ogni anno immensi danni, ed a quelli che sempre mi vantano le ricchezze forestali della Sardegna io non ho che una cosa a rispondere: prendete un vapore, andate, vedete, e poi sentirete che cosa direte!

Quantunque questa questione, o Signori, sia strettamente collegata con quella degli ademprivi, io non voglio abusare della vostra pazienza per entrare in questa materia, io mi riservo di trattarla, se Dio mi dà la vita, quando verrà presentata a questo consesso la legge tanto desiderata, cioè una buona legge forestale; ma io vi confesso che temo molto che in quel tempo non si verifichi il proverbio che dice: chiudere la stalla quando i buoi sono fuggiti.

Solamente dirò una cosa intorno alla distruzione degli alberi di sughero; quest'albero è una vera provvidenza per la Sardegna, è un albero che cresce dappertutto, ma specialmente su terreni di granito, i quali per la loro natura sono poco atti all'agricoltura; ebbene, Signori, quest'albero è prezioso per questo: le ghiande sono eccellenti per nutrire gli animali, le foglie servono per nutrimento delle altre bestie, e la corteccia ben col-

tivata del sughero serve nel commercio, e poi i rami ancora, di modo che quest'albero è preziosissimo; ebbene, Signori, vi sono degli speculatori i quali si sono introdotti nell'isola, e da alcuni anni fanno strage di quest'albero, li hanno comperati perfino a 25 centesimi l'uno, per cavarne cosa? Per cavarne quel poco di tannino che contengono, e poi bruciarlo, e cavarne la potassa; posso fissare forse a centinaia di mille il numero di quelli alberi così distrutti.

Signori, quelli che hanno le statistiche dell'esportazione della Sardegna, vedranno che il tannino e la potassa entrano per una gran parte nell'esportazione attuale, e dalla quantità di queste sostanze che si esportano si potrà vedere quale consumo di alberi si fa.

Io non vado più avanti su quest'argomento, solamente dirò che pigliando la cosa sotto un altro aspetto più generale, io non metto in dubbio, che il sempre crescente disseccamento delle fonti, e di molti torrenti, e da un altro lato le frequenti inondazioni, sono effetto di una sola causa cioè della spaventosa denudazione dei monti.

Queste erano, signori, tutte le gravi preoccupazioni che si presentavano a me, con quelle altre che ho dette prima, quando nell'Ufficio Centrale venne messo in discussione il progetto di legge; ed io vi concedo che aveva una certa propensione ad accostarmi al parere del nostro onorevole collega Senatore Paleocapa in quanto alle strade comunali ed in quanto alla vitalità da dare alle coste; ed io espressi il mio pensiero nel seno dell'Ufficio Centrale, però vi erano delle grandissime ragioni, e ragioni fortissime anche di cuore, che mi portavano dall'altro lato, di modo che nell'Ufficio era combattuto dall'idea fissa che aveva sulla prima necessità delle strade comunali, e della vitalità da darsi alle coste, e d'altra parte dal desiderio di adottare il progetto di legge; per conseguenza trovandomi nel bivio, io mi sono accostato al partito del sì, ed ho fatto in modo che la maggioranza dell'Ufficio Centrale fosse propensa al progetto.

A me importava molto di poter dare queste spiegazioni, perchè so che la mia condotta è stata criticata ed è stata presentata sotto tutt'altro aspetto. Adesso o da più giorni mi sono dichiarato per il progetto di legge.

Signori Senatori, avete udito ieri dalla bocca del mio vicino, e quest'oggi ancora dal Senatore Laconi, come veramente il primo concetto di queste ferrovie partisse da quel nostro collega che ha parlato pochi momenti fa, e come il governatore di Cagliari nel 1860 lo abbia poi quasi fatto suo, e portato ufficialmente nel seno del Consiglio di divisione, e come a questa idea quindi abbia fatto eco anche il Consiglio divisionale di Sassari, e tutta la Sardegna abbia applaudito a questo progetto.

Ma ricordatevi, o signori, che contemporaneamente un uomo straordinario s'imbarcava a Genova, sbarcava

a Marsala con un pugno di gente, ed in pochi giorni era padrone di tutta la Sicilia. Cos' ha fatto quell'uomo? Appena è stato padrone della Sicilia, sapendo che le strade ferrate avrebbero avuto grande accoglienza in quel paese ha decretato le strade ferrate per la Sicilia, senza andar a cercare se la Sicilia avesse o no bisogni più urgenti, ha fatto lo stesso, se non erro, per la Calabria e per le altre provincie dell' ex reame di Napoli; e voi sapete, o signori, che il Parlamento ha convalidato i decreti del Dittatore.

A tale annunzio la Sardegna si commosse, gli animi presero fuoco, e una società di speculatori capitalisti si formò. E così dico. Società di speculatori, perchè io ho dei motivi di credere che questo progetto non è stato fatto per un semplice amore platonico per la Sardegna; io non lo credo: io non conosco che un sol uomo il quale sin ora abbia spesa la sua vita, le sue fatiche e parte anche delle sue sostanze per quell'isola, ma non credo che una società abbia l'istesso amore che ha avuto quell'uomo!

Checchè ne sia, egli è certo che le proposte di quella società non potevano incontrare nell'isola nessuna opposizione, perchè la gran maggioranza di quelli che fruirebbero delle vie ferrate, la gran maggioranza dico, non sarebbe chiamata a dare nè un palmo di terreno nè un soldo, nè per la costruzione, nè pel mantenimento, nè per altro.

Egli è dunque naturale che dalla punta del Falcone che sta davanti alla Corsica a Capo Spartivento che sta in faccia a Bosa, e che da Bosa che sta sulla riva occidentale a Orozoi che trovasi sulla riva orientale, sia come da un sol petto sorta una voce per dire: *dare anche a noi le strade ferrate.*

E notate bene, o Signori, che a tutte queste idee di grandi vantaggi che i Sardi aspettano dalle ferrovie, è orasubentrato anche in gran parte l'amor proprio nazionale.

Io, Signori, non intendo con queate parole gettare nessuna specie di biasimo sopra questo amor proprio nazionale, perchè io lo conosco e lo vedo nell'animo di molti popoli e specialmente in quelli d'immaginazione molto viva. Ed io vi dirò che nel periodo di trent'anni che passai in gran parte nell'isola o come privato o come rivestito di alte cariche, ho sempre riconosciuto questo spirito di nazionalità.

Esistevano, è vero, alcune divisioni fomentate dagli Spagnuoli specialmente, fra un capo e l'altro, ma io ho sempre visto ed osservato che ogniqualvolta si trattava dell'onore dell'isola, non vi erano nè sassaresi, nè cagliaritari, nè galluresi, ma solamente dei Sardi (*bene*): l'amor nazionale è generale nel petto di tutti gli abitanti della Sardegna, ed il fatto sta che io questo amor proprio nazionale lo vedo ancora in un'altra maniera: lo trovo nei paesi i quali per la loro posizione non sono chiamati nè a veder fumare la locomotiva, nè ad udirne il fischio, eppure quei paesi stessi gridano anch'essi come tutti gli altri, e dateci, dateci, dateci la via ferrata. »

Avete udito ieri, o signori, la dotta discussione sopra i diritti del governo e dei comuni sui terreni di ademprio: ma a che giovano le controversie dappoichè tutti sono d'accordo? e la vera cagione di questo accordo, io non la posso ravvisare che nei due sensi qui sopra indicati, cioè il desiderio dell'utile e ben inteso amor proprio nazionale.

E questo, o signori, è lo stato presente degli animi nell'isola, incitati poi maggiormente dal voto favorevole ottenuto dalla Camera Elettiva, per cui già si fecero in Sardegna illuminazioni e grandi dimostrazioni d'allegria.

Ora, o signori, gli spiriti fremono; non vi è più un solo Sardo al mondo che non aspetti con ansietà febbrile, e quasi passata, dirò, allo stato di parossismo la decisione del Senato.

Credetelo, o signori, che io lo posso sapere più di ogni altro; io ho avuto un fascio di lettere dall'isola, perchè erasi sparsa la voce che io sarei stato contrario alla legge.

Tutti mi scrissero, tutti mi pregarono di non combatterla; e veramente, o Signori, gli animi sono giunti ad un tal punto che io vi direi quasi una cosa, ed è che se andate a parlare ad un sardo di non volere la strada ferrata, farebbe lo stesso effetto che se si dicesse in pien Parlamento che non si vuole più andare a Roma; colla differenza però che non abbiamo ad imbarcarci contro le baionette amiche di Solferino. In quanto al *non possumus*, noi lo dobbiamo cambiare nel *volumus* o *non volumus*, e questo è molto più facile a farsi (*Haritè*.)

Del resto, o signori, io me ne appello a tutti quelli dei miei colleghi che fecero degli incitamenti per avere ferrovie nelle loro provincie: me ne appello a quelli che votarono dei milioni pel traforo del Moncenisio, e per le altre ferrovie, ma specialmente me ne appello a quelli che votarono per le ferrovie della Sicilia, e domando loro se avendo dotato la Sicilia di ferrovie, possono negare lo stesso favore alla sua sorella.

Ieri, o signori, avete sentito che la Francia dopo avere stabilito delle strade ferrate nell'Algeria, pensa ora stabilirne pure nell'isola di Corsica; di modochè la Sardegna si troverebbe il solo luogo di tutta l'Europa e di tutto il mondo incivilito che non avesse strade ferrate.

Ricordatevi, o signori, che la Sardegna fu la prima provincia che venne unita al piccolo Piemonte un secolo e mezzo fa, e che formò con esso quel nocciolo, il quale, a pari di una palla di neve che rotolando si ingrossa, ha formato quel regno d'Italia che tutti vediamo, rinunciando essa di buon grado a quel titolo regale che aveva portato alla casa Savoia.

Ricordiamoci, o Signori, che quell'isola (come ha detto benissimo l'oratore che mi ha preceduto e più eloquentemente) ha accolto e nutrito per sedici anni la famiglia reale, raminga ed espulsa dal continente per occupazione straniera.

Ricordiamoci, o Signori, che nel 1848 numerosi volontari partirono dalla Sardegna per arruolarsi sotto la bandiera di Carlo Alberto e spandere sui campi di Santa Lucia, di Goito e poi di Novara il loro sangue.

Ricordiamoci finalmente che quel paese si sottomise con un' esemplare docilità all'impianto della leva ed alle sempre crescenti imposte, e se da un lato diminuì quasi da per sé in Sardegna la gran piaga del banditismo, dall'altro il Governo che cosa faceva? Il Governo le toglieva intieramente tutte le truppe ed anche gran parte di carabinieri, lasciando i sardi in balia a loro stessi.

Io non dico questo, o Signori, come una minaccia di una insurrezione, come una minaccia dei sardi di volersi dare ad un altro Governo in caso di rifiuto delle attuali loro aspirazioni. Io li conosco troppo per non dividere tale timore, ma appunto perchè è un popolo docile e, non vi è alcuna ragione di profittare di questa sua docilità.

Ma che dico, o Signori? Sarebbe pur vero che in uno Stato libero ove l'uguaglianza di tutti davanti alla legge costituisce il perno della nostra vita sociale, una provincia sola fosse trattata diversamente dalle altre, e quasi quasi mi viene in bocca una brutta parola: volete che in Italia vi sia una popolazione di *Paria*?

Qui io mi fermo, o Signori, e finisco col dichiarare che qualunque fosse il mio modo di vedere sull'opportunità e sulla convenienza di questa legge, ragioni di altissimo interesse mi impongono di non anteporre un'opinione personale e forse erronea, o un poco esagerata, ai voti di una intera popolazione alla quale non potrei mostrarli ostile senza rinnegare il mio passato. (*Bravo, bene*).

In quanto alla riserva da me fatta rispetto al tracciamento delle linee, essa non è più di nessun valore, dopo le dichiarazioni fatte ieri e lette qui dal signor Miniato.

Io adunque darò il mio voto al progetto, e fo appello, o Signori, al vostro prudente giudizio, alla vostra equità. (*Bravo, bene*)

Presidente. La parola è al signor Senatore Musio.

Senatore Musio. Allora in cui siamo, al punto a cui è spinta la discussione, Signori, non aspettate da me un discorso: io non voglio, io non posso farlo.

Nel voglio per due ragioni: prima, l'eloquenza ha già avuto illustri e splendidi suoi organi: seconda, principalmente perchè l'adozione di una legge ferroviaria nella Sardegna è tale un atto di senno e di giustizia che il Senato più che nel mio discorso troverà lo slancio, troverà gli stimoli nella propria e profonda sapienza.

Molte ragioni mi comandavano starmene a casa, ma i telegrammi pervenuti dalla Sardegna mi hanno indicato quale sia colui in questo momento il cordoglio, quale lo sconforto, quale la costernazione degli animi: ho capito che a costo di qualunque sacrificio era in Senato il posto in cui oggi doveva trovarsi ogni Senatore nato in Sardegna.

Grandemente mi gode l'animo di veder qui altri illustri colleghi venuti da punti più o meno lontani, ma colla stessa nobiltà di affetti, colla stessa carità di patria chiamati dalla voce del più profondo dovere. Molto io me ne congratulo meco e seco loro; ed assumo il fatto come rosa del più lieto augurio.

Voi, signori, sentite che fo metto il piede in un campo già troppo abilmente mietuto; io quindi non posso che raccogliere poche spighe, e mi limiterò a pochissime considerazioni.

Allorchè udii che l'illustre Paleocapa era l'atleta e l'antesignano degli opposenti sentii tutto lo sgomento. È grande il rispetto che ho per lui, è troppo grande l'autorità del suo nome ed era perciò giustificato troppo il mio sgomento.

Ma udito il suo discorso ho visto che egli abbandonando la sfera dei principii si è circoscritto non solo nella sfera dei fatti ma nella parte più umile qual'è quella del tornaconto materiale.

Egli uomo dotto, grande filosofo, profondo statista sa che i fatti sono una parte giustificativa delle deliberazioni in questa materia, non sono il tutto. Che i principii e i fatti combinati insieme sono quelli che formano la guida, la norma, il criterio degli uomini di Stato, dei Parlamenti, dei legislatori. Ora, o signori, io ricordo all'onorevole Paleocapa alcuni esempi dei quali a lui è dovuto l'onore della iniziativa; io ricordo la ferrovia della Savoia, io ricordo il traforo del Moncenisio. Quando si parlò della ferrovia di Savoia, grandi sacrifici si domandavano allo Stato; ma l'illustre Paleocapa ha saviamente stimato allora di stare ai veri principii della scienza economica e di non entrare nei gretti calcoli del tornaconto mercantile; egli allora si è slanciato alla sfera di più alto idee, egli da sommo statista non ha badato al danaro, ed ha preso a suo criterio politico quella vasta serie di combinazioni morali, nelle quali è ben altra la stregua che quella del 5 per 0/0.

Il giorno in cui si propose il traforo del Moncenisio, opera di titanico ardimento e creduta di riuscita incerta, io mi ricordo che uomini sommi, e maestri nell'arte, sono sorti ad elevare grandi difficoltà in linea tecnica; ma non mi ricordo che una voce sia sorta a dire; questa spesa non renderà il 5 per 0/0; questa spesa non può essere sancita e deve essere condannata.

Signori, il giorno in cui dalla Svizzera io ritornava in Italia traversando i dirupi del Sempione, lo mi arrestai nel più profondo di essi, e sollevata per curiosità o per caso la fronte al cielo lessi in alto le parole: *are italico*; mi sentii preso da tale e tanta commozione che non saprò mai esprimere. Solo dirò che restai orgoglioso nel poter tra me stesso consolarmi nel dire che di questa grand'opera sempre ardua, e per quei tempi gigantesca, non lo straniero, ma noi eravamo gli autori.

Coloro i quali avranno la sorte di traversare il seno del Moncenisio in ferrovia, saranno molto più orgogliosi di me, nel dire: se quest'opera non getta per ora o

non getterà mai il 5 per 100, pure noi ne andiamo superbi e lieti poichè quantunque non se ne ottenga il lucro del 5 per 100, tuttavia essa sarà sempre una eterna e perenne testimonianza della grandezza, del genio e della maestà italiana.

Questi principii, o Signori, ci hanno guidato in tutte le proposte di questo genere, questi principii ci guidano sempre quando si tratta di stabilimenti filantropici, di università, di scuole tecniche e di ogni genere di studi, i quali sicuramente se si dovesse giudicare del loro merito dal 5 per 100, dovrebbero inappellabilmente tutti essere condannati.

Non è solamente in questa parte che l'uomo di Stato trova il vero tornaconto dei popoli, ma è soprattutto in quella parte di vantaggi, di utili, di beni che non sono materiali che sono però incalcolabili, immensi, reali, immuovibili e non trovano cifre aritmetiche che li possano determinare.

Ora l'opera che vi si sottopone oggi all'esame è come tutte le altre di simil genere, e se i principii che ci hanno regolati nelle altre spese, nelle altre opere sono stati quelli che io ho indicati, io spero che non saranno diversi i principii dai quali sarà oggi regolato il voto che concerne le ferrovie della Sardegna.

Il giorno in cui si inaugurava la ferrovia che congiunge Torino a Genova, io ebbi l'onore come altro dei Senatori che rappresentavano il Senato, di seguire il convoglio reale.

Un momento prima ero a Torino, un momento dopo, come per incantesimo, mi trovo a Genova.

Io esclamai allora: dunque la patria di Colombo è trasportata al piede delle Alpi, dunque Torino è trasportata in riva al Mediterraneo. Guardai subito l'orologio e vidi che non erano state nella corsa impiegate ore quattro. Allora mi ricordai, che qualche anno prima ben quattro giorni di noie e stenti costava il viaggio da Torino a Genova, e dovetti concludere che le ore della ferrovia equivalgono ai giorni del tempo passato, che la proporzione del tempo doveva stabilirsi nella ragione di uno a ventiquattro, che nella stessa ragione doveva venire moltiplicata l'operosità e la vita, e che per mezzo delle ferrovie le idee, i principii, gli interessi, i commerci e le industrie venivano a fondersi in una specie di massa compatta, ed i popoli anche lontani venivano a costituirsi come in un solo ente.

Io prego il signor Senatore Paleocapa a mettere tutti questi beni e tutti questi calcoli nella bilancia, e rimetto al suo alto giudizio la sorte delle ferrovie della Sardegna.

Dopo ciò, o signori, non mi rimane che altre due parole: una la dirigerò ai miei illustri colleghi della Sardegna, l'altra allo stesso venerando Paleocapa.

Dirò ai colleghi, che venuti da punti meno lontani sono stati chiamati dalla stessa voce del più profondo dolore e spinti dalla stessa nobiltà di affetti, e dalla più calda carità di patria, dirò ad essi, che io nutro la più ferma fiducia, che noi tutti partiremo di qua colla gioia sul

volto e colla consolazione nel cuore. Noi partiremo benedicendo al senno ed alla giustizia del Ministero passato e della Camera elettiva, al senno ed alla giustizia del Ministero attuale e del Senato. Noi potremo scrivere ai nostri di Sardegna: rialzate i vostri animi, rallegratevi, non siete stati respinti dal seno della comune madre, no non siete stati discredati e privati di quella legittima porzione che lo Statuto vi assegna nel comune patrimonio dello Stato e nella distribuzione dei comuni benefizi. Noi scriveremo ai medesimi: tutti i poteri dello Stato vi hanno fatto ragione e voi avrete le ferrovie, che la Francia ha testè decretato non dirò a segno d'invidia, ma a stimolo di più vivo desiderio. Voi avrete le ferrovie, come sono state decretate per tutta la rimanente Italia insulare e peninsulare. Voi siete stati trattati come tutti gli altri cittadini, come gli altri figli, come tutti gli altri prodi soldati italiani. Si prodi anche voi, a moltissimi dei quali pendono dal petto glorioso una, due, e più medaglie al valore. Voi avevate un diritto sacrosanto inviolabilmente protetto dallo Statuto. Voi avevate una causa giustissima e santissima, e voi da tutti i Poteri dello Stato siete mantenuti in una piena parità di diritti e di affetto.

All'onorevole Paleocapa io volgerò un'ultima parola. Io dirò a lui: signore date anche voi il voto alla legge. Quel giorno che ancora non è determinato, ma è certo ed inamovibile, quantunque ancora si celi negli arcani libri della Provvidenza e della giustizia di Dio; quel giorno che Paleocapa, che io, che noi tutti amiamo ardentemente vicino, prossimo, imminente, domani, oggi; quel giorno in cui a fianco delle altre cento altre città sederà pure la regina dell'Adriatico, la casta sposa del mare; quel giorno in cui egli potrà riposare lo stanco suo piè in quella nobile terra che alle altre glorie aggiunge quella di aver dato i natali a lui uomo di celebrità europea; quel giorno in cui egli potrà riacquistare la patria, quel giorno lo dirò a Paleocapa: signore! I Sardi vi hanno pagato il loro debito. I Sardi vi hanno ricambiato amore per amore, i Sardi sono superbi di avere anch'essi concorso col loro sangue a procurare il bene che vi è tanto caro, per crocci, per disagi, per sacrifici, per abnegazione e per quanto di più doloroso suole accompagnare l'esilio. Sì, i Sardi sono superbi di avere anch'essi procurato al magnanimo vostro cuore una tanto sospirata e tanto meritata consolazione (*Bravo! Bene! Applausi!*)

Senatore Mameli. Domando la parola.

Presidente. La parola spetta ora al signor Senatore Paleocapa.

Senatore Mameli. Desidererei parlare prima, perchè probabilmente il signor Paleocapa avrà qualche cosa a rispondere alle mie parole.

Presidente. Domanderò al Senatore Paleocapa se vuol cedere la parola.

Senatore Paleocapa. Io la cedo ben volentieri. Faccio anzi osservare che l'ora essendo tardissima, la discussione non si potrà finire in questa seduta, perchè

vi sarebbe ancora quella degli articoli, onde io rimanderei le mie parole a domani e cederei adesso la parola al Senatore Mameli.

Presidente. Se così è, e se il Senato consente, do la parola al Senatore Mameli, domani l'avrà il Senatore Paleocapa.

Voci. Sì sì.

Presidente. La parola è al signor Senatore Mameli.

Senatore **Mameli.** Sempre breve nei miei discorsi, sarò questa volta oltre il solito brevissimo. Parrà forse strano, che io voglia essere così laconico, allorchè invece la gravità dell'argomento, così vitale e decisivo delle sorti dell'isola mia patria, sembrerebbe richiedere anche dal mio canto lunga e profonda discussione. Ma di questa mia condotta eccovi in poche parole la ragione.

Per un verso sono così ovvie e stringenti le ragioni per l'adozione della legge, e si riguarda la cosa dal lato della rigorosa giustizia, ovvero sotto il rispetto politico, economico e finanziario, che ormai credo superflua ogni ulteriore discussione: per altro verso ho tanta fiducia nella saviezza ed imparzialità del Senato, non che nella benevolenza, della quale ha date tante prove anche recenti per la Sardegna, che non posso dubitare che sia oggi per compiere e suggellare l'opera incominciata.

Duolmi che non sia questo il luogo di rammentare i molti titoli della nostra riconoscenza verso la casa regnante, l'autica stirpe sabauda: ricorderò solo, che nel 1847 bastò una sola parola della deputazione sarda, della quale ero membro designato dal popolo, perchè l'ottimo re Carlo Alberto col consiglio dei suoi ministri Des Ambrois, Revel e Broglia rompesse le barriere che da trent'anni separavano l'isola dagli Stati continentali, come se si trattasse di un paese straniero. E limitandomi a parlare dei favori ottenuti nei pochi anni del nostro regime parlamentare, non posso in primo luogo tacere la legge votata dal Parlamento e sancita dal re per dotare la Sardegna delle strade tanto desiderate, legge alla quale io, chiamato nel 1849 a sedere nei Consigli del re in qualità di ministro della pubblica istruzione, diedi il primo impulso, secondato in ciò dalla singolare benevolenza ed attività dell'ottimo sig. Paleocapa, che poco dopo venne anch'esso a formare

parte dell'istesso Ministero nel dicastero dei lavori pubblici, e per cui gli ho sempre professato la più viva e sincera gratitudine non disgiunta dalla più grande ammirazione per la sua vasta dottrina, e per gli altri pregi che lo distinguono.

Il tempo non consentendomi una minuta enumerazione di tutto ciò che si riferisce alla Sardegna ed ha potuto contribuire a migliorarne le sorti in questo nuovo stadio di vita politica, mi è dolce ricordare con quanta benevolenza e spontaneità siano state votate non ha guari senza discussione le leggi concernenti il porto di Tortulì ed i ventiquattro milioni per compiere la rete delle strade carreggiabili.

Sì, o Signori, questi fatti sono per se stessi troppo eloquenti senza abbisognare del sussidio delle deboli e disadorne mie parole, e mi sono ad un tempo garanti del buon successo della presente legge.

Non posso nè voglio certamente dissimulare la penosa impressione che ha destato nell'animo mio il dissenso dell'illustre commendatore Paleocapa della cui amicizia e stima altamente mi onoro, attesa l'autorità del suo giudizio e della sua esperienza, massime in questo genere di affari. Ma mi rassicura ad un tempo il riflesso, che se egli ha potuto in qualche parte meno esattamente giudicare delle condizioni dell'isola affatto speciali, e sotto molti rispetti quasi direi aborigene, ora che è meglio edotto dai dati statistici abbondantemente forniti dal signor Senatore Serra e dal signor Senatore Lacoui, dei quali io posso nella massima parte garantire l'esattezza, vorrà con quella ingenuità di carattere e con quello spirito che tanto lo distinguono e lo rendono a tutti caro e venerando, concorrere anch'esso col favorevole suo voto alla grande opera in favore della mia patria.

Signori, si dice che la statistica è la logica dell'uomo di Stato, e si dice con ragione, perchè è la logica stessa dei fatti, all'evidenza dei quali si arrende ogni uomo di retta mente e di cuore generoso ed ingenuo (*benissimo*).

Presidente. Se non c'è osservazione in contrario, domani alle ore 2 si continuerà la discussione generale, ed il Senatore Paleocapa sarà il primo ad avere la parola.

La seduta è sciolta (alle ore 5).