

CLXXIX.

TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SCLOPIS.

Sommario — *Omaggi* — *Seguito della discussione sul progetto di legge per la concessione delle ferrovie in Sardegna* — *Discorso del Senatore Paleocapa in risposta agli oratori precedenti* — *Parole del Senatore Laconi per rettificare una cifra* — *Riassunto del Senatore Giovanola (relatore)* — *Presentazione di un progetto di legge* — *Considerazioni del Senatore Villamarina e del Ministro dei Lavori pubblici in favore del progetto* — *Chiusura della discussione generale* — *Dichiarazione del Ministro dei Lavori pubblici* — *Approvazione dell'articolo primo* — *Riserva fatta dal Senatore Laconi* — *Adozione degli articoli 2 al 9 e dell'intero progetto di legge.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri dei lavori pubblici, dell'istruzione pubblica, di grazia e giustizia, della guerra, e più tardi intervengono esandio i Ministri delle finanze, degli affari esteri e dell'interno.

Il Senatore segretario D'Adda legge il processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

Presidente. Il signor Ministro di agricoltura e commercio fa omaggio al Senato di una copia del *Catologo degli attestati di privativa industriale rilasciati a partire dal 19 maggio 1855 a tutto dicembre 1860*;

Il cav. Botta fa omaggio al Senato della *Genealogia dei Reali di Savoia*. Opera diligentissima collocata sopra nobilissimo tema del nostro collega conte Luigi Cibrario.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE
SUL PROGETTO DI LEGGE
PER LA CONCESSIONE DELLE FERROVIE
NELL'ISOLA DI SARDEGNA.

Presidente. L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione generale del progetto di legge relativo alle strade ferrate dell'isola di Sardegna.

Senatore Laconi. Domando la parola per rettificazione di cifre.

Presidente. Gli darò la parola se il Senatore Paleocapa, cui spetta per il primo, lo consente, e se si limita alla accennata rettificazione.

Interpello il Senatore Paleocapa se consente.

Senatore Paleocapa. Se fosse una breve rettificazione non farei difficoltà, ma diversamente si prolungherebbe di troppo la discussione.

Io sono il primo a parlare; parlerò il più brevemente che potrò, ma non affatto brevemente. Se si interpongono altri discorsi, allora non si finirà più. Del resto avverto che io nelle osservazioni che sarò per fare non mi prevarrò punto delle cifre addotte dal sig. Senatore Laconi.

Senatore Laconi. Io non ho difficoltà a che s'iscrisca la mia rettificazione nel rendiconto, senza nemmeno leggerla...

Presidente. Allora la parola è al Senatore Paleocapa ed il Senatore Laconi l'avrà dopo.

Senatore Paleocapa. Io non mi fonderò punto sui numeri del signor Laconi, dunque egli può rettificare prima o dopo; il mio discorso non cambierà.

Io sono stato molto sensibile alle parole piene di benevolenza che hanno rivolto verso di me tutti gli oratori sardi che hanno parlato su quest'argomento importantissimo; e debbo loro esprimere tanta maggior gratitudine, in quanto che, in primo luogo, è raro trovare che si lodi chi si oppone un po' fermamente alle opinioni d'altri che sostengono un argomento dal quale credono che il loro paese possa avere la più grande prosperità; in secondo luogo perchè gli elogi che mi sono fatti, sento di non meritargli; e perchè finalmente quel poco che ho potuto fare, essendo ministro, in condizioni nelle quali i mezzi dello Stato erano ben più ristretti, non l'ho fatto che per adempiere al mio più stretto dovere; e se posso dire in mio vantaggio qualche cosa, egli è solamente che facendo tutto quello che ho potuto per la Sardegna, l'ho fatto col più gran disinteresse non solo, ma colla più grande soddisfazione di cercar di giovare quanto per me si potesse a quell'isola, da cui credo che possiamo aspettarci un grado

di prosperità così grande che influirà anche sulla prosperità generale del paese.

Detto ciò, io farò osservare pure al signor Musio che non credo che egli sia stato veramente giusto, quando ha detto che io mi lasciassi trascinare dalle teorie dei fatti, piuttosto che dalle teorie dei principii, e che attenendomi alla grettezza di queste teorie di fatto ed a quella dell'interesse del denaro che s'impiega a prod' un paese, concludessi contro ciò che dovrebbero dettare i principii di generosa amministrazione e di buon governo, tanto ai governanti, come ai legislatori, cioè al Parlamento.

Questo rimprovero potrebbe essere meritato se io avessi espresso il mio voto contro alla legge per ciò solo che esaminandola bene mi fosse parso (come infatti mi è sembrato) che portava un grande aggravio allo Stato, e che quindi ne concludessi immediatamente che si dovesse respingere. Ma questo non è, e quando si esamina quel mio scritto, che l'onorevole Riva ebbe la bontà di leggere, si vedrà evidentemente che io ho detto a chiare note che malgrado che trovassi questo enorme aggravio allo Stato, io certamente non era indotto da ciò solamente a respingere la legge, ho detto che mi conveniva prima esaminare se questi sacrifici grandi dello Stato fossero proporzionati al bene che ne otteneva l'isola, e vi dico chiaramente e schiettamente che se li avessi trovati proporzionati, o se non eguali, vicini a quel sacrificio che faceva lo Stato, io avrei votato in favore della legge, appunto perchè, lo ripeto, dalla prosperità della Sardegna può venire un gran beneficio a tutta l'Italia.

Ma esaminando nella seconda parte del mio scritto i vantaggi che ne avrebbe la Sardegna, io ho trovato che nel suo stato attuale non avrebbe che pochissimi vantaggi; e poi prendendo ad esame un terzo punto se col fare dei sacrifici pur sempre assai larghi, si possa ottenere per la Sardegna condizioni migliori e farla prosperare più sicuramente e più prestamente, mi è sembrato che ci sia un sistema sicuro, ed ecco perchè voto contro la legge, e non solamente per la gretta considerazione dell'interesse materiale immediato, dell'interesse di denaro proporzionato al sacrificio che faceva lo Stato.

Dirò poi rispetto a quanto osservava in ultimo il senatore Mameli che non mi pare nemmeno giusto ciò che egli asseriva, cioè che io fossi stato tratto in errore dal non avere buona e sicura conoscenza delle condizioni dell'isola, o almeno dal non valutare abbastanza quei fatti statistici che sono stati esposti nell'altra Camera e con tanta eloquenza e tanta nitidezza di idee espressi dall'onorevole Serra.

Ma dico che anche questa incolpazione non mi par giusta, perchè io non saprei quale è il dato statistico che io abbia rifiutato, alterato o modificato, o al quale ne abbia opposto degli altri.

Ho anzi dichiarato apertamente che io li ammettevo tanto più che mi si diceva: sono ufficiali. E ammet-

tendoli tutti che cosa ho detto? Ho detto che altro è leggere una quantità di dati statistici che in apparenza possono far pensare che sono tali da rendere utilissima una rete di strade ferrate, altro è valutarli al giusto, cioè, nella loro applicazione immediata al movimento che recheranno, alla rendita che produrrà questa rete di strade ferrate. In questo io non ho potuto essere di accordo cogli altri. Quindi è che io ho trovato che ammettendo pur tutti i dati statistici allegati, la supposta rendita delle strade ferrate era di gran lunga inferiore a quella che altri aveva dedotta dagli stessi dati statistici, che, ripeto, non ho punto alterati; perciò ho creduto di poter arguire per comparazione sulla norma che mi parve sicura dopo tanti esempi che abbiamo di strade ferrate in differentissime condizioni, e di tante differentissime produzioni. Così io ho supposto, quanto al movimento delle persone, un concorso in ogni giorno sulle strade ferrate della Sardegna di 1600 persone, e che vi percorrano ogni giorno 20 chilometri.

Questa supposizione, Signori, sapete a che corrisponde, e perchè l'ho fatta con queste cifre? Perchè 1600 persone al giorno corrispondono a 580 mila persone all'anno, quindi la mia supposizione corrisponde a questo, che tutta la popolazione dell'isola senza eccezione, dai bambini fino ai decrepiti, uomini e donne, si movesse in un anno sulle strade ferrate, e tutti facessero un 20 chilometri medii di percorso; il che è assolutamente assurdo, principalmente in un'isola dove una parte di essa non ha comunicazione col resto dell'altra.

E prendendo norma anche da paesi nei quali le condizioni sono notevolmente migliori della Sardegna, ho trovato che era ancora larga supposizione, ritenendo che un quinto di tutta la popolazione venga sulle strade ferrate...

Senatore Villamarina. Domando la parola.

Senatore Paleocapa.... facendo 100 chilometri di percorramento. Gli è con questi dati che ho dedotto che il prodotto brutto, sarebbe se non sbaglio, di 5800 lire al chilometro, il che sarebbe molto meno del dato che ho posto per base definitiva de' miei calcoli; cioè delle 6 mila lire di prodotto per chilometro. In questo non si potrà dire che abbia falsati i dati statistici; sono partito dalla popolazione, dai confronti che risultano da altre statistiche sicure e sono venuto a questa conclusione, la quale è niente meno che il doppio di quello che è stato da un altro ingegnere, come già avvertiva, pure con base assai razionale, calcolato.

Quanto al movimento delle merci, ho forse falsato, o dimenticato dati statistici? Mi pare di no. I dati statistici dicevano che il movimento d'importazione e di esportazione, era di 110 milioni di chilogrammi, il che vuol dire 110 mila tonnellate, ma certamente queste 110 mila tonnellate non girano tutte; e tutti gli anni per la rete si dividono percorrendo una parte della rete.

Io sono partito dalla supposizione che 300 tonnellate

percorrano 100 chilometri al giorno, ed ho fatto un calcolo, aggiungendovi 20 tonnellate, il cui importo larghissimo, quando si tien conto della tariffa, può corrispondere a tutto il movimento d' animali che è stato accennato aver luogo nell'isola; ho fatto il conto dunque che si muovono 320 tonnellate al giorno su 100 chilometri, e siccome 100 chilometri sono a un dipresso la quarta parte della rete, gli è lo stesso come supporre che 80 tonnellate percorrano ogni giorno tutta quella la rete della strada ferrata; e di qui ho dedotto un valore di trasporto molto maggiore di quello che io deduceva dal solo movimento delle persone; e mi pareva anche cosa ragionevole, perchè quantunque nelle nostre strade della Lombardia e dell'Italia centrale, ed in quasi la maggior parte di quelle delle antiche province il prodotto chilometrico delle merci non sia che la metà del prodotto chilometrico dei viaggiatori, io tuttavia portava il prodotto chilometrico delle merci a più che il doppio di quello dei viaggiatori. Ma dopo ciò cosa mi veniva? Mi venivano 16 mila lire per chilometro, e per tutta la rete, come ho già detto, mi veniva un po' meno delle calcolate lire 6 mila per chilometro.

Mi si è fatto appunto, dicendo che considerando alcuni elementi del movimento, non ho tenuto conto poi di molti altri. Io debbo far presente prima di tutto che se non avessi tenuto conto di tutti gli elementi, allora non avrei fatto quel calcolo di comparazione dal quale sono stato condotto a fissare per norma le 6 mila lire per chilometro; questo calcolo speciale per cosa l'ho fatto? L'ho fatto unicamente per far cadere quell'illusione che troppo facilmente nasce da questi dati statistici che io ritengo per veri. Perchè quando si dice, c'è il movimento delle materie uscenti dalle miniere, c'è un movimento straordinario di persone per questo argomento o per quest'altro, ci si fa illusione, ma quando si viene a calcolare cosa questo movimento importerà, si vedrà quanto ne siano stretti i limiti.

Ecco perchè parlando del prodotto della miniera che percorre la linea d'Iglesias sono venuto a calcoli dai quali appariva che tutto si riduce a 1500 lire per chilometro, prodotto lordo, e quindi a lire 750, prodotto netto. Quindi nessuno vorrà dire che abbia tenuto conto ristretto, io ho supposto che si trasportino 150 mila quintali all'anno, il che vuol dire 15 mila tonnellate. Ma si dice, come sta che non avete trovato su quelle strade che un prodotto di 1500 lire? Io non ho parlato di tutti gli altri prodotti, perchè ciò era inutile pel mio scopo, che era di dimostrare il movimento di questo materiale.

E a quello soddisfaceva pienamente; perchè del resto su quelle strade certamente ci sarà movimento di persone, ci saranno altri movimenti importantissimi, e tutto questo farà che si arriva dalle L. 1500 alle L. 6000 di media, e farà che forse si passeranno le L. 6000, ed esse diventeranno 7, 8, 9, 10 mila, ma ho parlato della media generale.

Se questo tronco dunque renderà 7, 8, 9, 10 mila lire, ve ne saranno poi degli altri che invece di darne 6000, ne daranno solo 5, 4 mila, ed ecco come si comporrà il prodotto, e come io creda di esser nel giusto, ed anche con molta larghezza, fissando il prodotto a lire 6000.

Mi si è appuntato anche di non aver parlato del prodotto della miniera di Gonessa, sulla quale si è fatta una luminosa digressione, da cui apparirebbe l'eccellenza del suo combustibile.

Ha io negato questo fatto?

No; ma come non ho parlato di altri elementi, non ho parlato neppur di questo; siccome però adesso venne questa miniera rappresentata come cosa della più grande importanza, io dirò sinceramente che per giudicare dell'importanza d'una cava qualunque, e specialmente di una cava di carbon fossile, non bisogna solamente abbaiare alla bontà e qualità del combustibile.

Sarà ottima la qualità, lo concedo; ma cosa ne viene da questo, fosse anche vero litantrace?

Guardiamo invece quale sia la quantità; e questa quantità io la vedo scarsissima, e credo che se fosse vero che si potesse con essa alimentare le strade ferrate di Sardegna, questa alimentazione durerebbe forse 3, 4 anni, e poi cesserebbe.

E non credete, o Signori, che questa sia mia opinione; la è opinione di un'autorità che certamente nessuno vorrà contestare; la è opinione del nostro onorevole collega generale Lamarzoni.

Finalmente osserverò anche, che si è detto che io non ho tenuto conto, come doveva, del movimento di persone che avverrà pel transito dalla Francia all'Algeria, alle coste d'Africa in generale.

Io non ho detto che non ci sia transito.

Il transito si farà perchè l'Imperatore dei Francesi fa fare le strade ferrate in Corsica, cosicchè dalla Francia si verrà in Corsica; dalla Corsica nella Sardegna, dopo aver passato lo stretto di Bonifacio, poi uno si imbarcherà nuovamente a Cagliari e andrà in Africa.

Il Governo francese appunto si è determinato a queste strade quando ha sentito che esse pur dovevano fare in Sardegna. Ma è poi questo unicamente lo scopo che si attribuisce all'Imperatore?

Io non so da tanto da indagare negli intimi recessi della mente dell'Imperatore; ma io ho l'abitudine di credere che quando mi pare che sia patente la causa d'un effetto, non ci sia bisogno di andarne a cercar cause da lunge.

Non è naturale che l'Imperatore alla patria della sua dinastia faccia qualche favore, il quale non è poi una gran cosa per una nazione che ha 300 mila milioni di rendita annua?

Spenderà un piccolo capitale per fare una limitata rete di strade ferrate nella Corsica.

Ma quand'anche io mal mi apponessi, quand'anche fosse vero che l'intenzione sia di fare che il passaggio delle persone avvenga per di là, l'ho io forse dimen-

licata questa possibilità di passaggio? Non ne ho forse tenuto conto?

Non certamente: io ho supposto che 15 mila persone all'anno si muovono fra andata e ritorno, e passino per la Sardegna onde recarsi dalla Francia alle coste di Africa, e viceversa, e da questa mia supposizione cosa ne è avvenuto?

Ne è avvenuto, se non erro, come ho dimostrato nel mio scritto, che distribuita questa rendita su tutta la rete, la vi darà 180 lire per chilometro di prodotto.

Dico che in tutti questi calcoli speciali che ho fatto non ho inteso certamente di esaurire la materia, di calcolare tutto quello che si deve calcolare; ci sarà ben altro.

E infatti sarebbero questi elementi che bastassero a fare quelle sei mila lire per chilometro che ho pur riconosciuto potersi stabilire per media ragionevole? È piuttosto larga e altri dirà larghissima certamente. Ma lo torno a dire ho voluto togliere molte illusioni e mi sia permesso dirlo ne toglierò un'altra per far vedere come troppo facilmente si attribuisce un gran peso, un gran fonte di utilità a delle cose che poi non ne danno che una limitatissima.

L'onorevole Serra vi ha parlato di 60 milioni di aranci, cioè di frutti di aranci, di agrumi che si trasportano per un buon tratto sino al porto; ma 60 milioni di questi aranci, di questi agrumi che cosa importano? importano 5 milioni di chilogrammi contandone 12 per chilogramma.

Dunque 5 mila tonnellate. Cosa percorreranno? 80 chilometri, mediamente mi pare aver sentito, e forse non tanto; ma metto 80 chilometri; un quinto di tutta la rete; dunque è come se di questi aranci venissero trasportati su tutta la rete mille tonnellate, cioè un quinto; ebbene queste tonnellate, mettetela a 16 centesimi invece di 10 o 12 come è stato calcolato, cosa ne avrete? ne avrete un prodotto brutto di 200 lire per chilometro, netto 100 lire per chilometro; anche questa mi è parsa un'illusione, cioè mi è parso che non valga molto l'argomento che si trae da questo speciale trasporto e locale concorrenza.

Lo torno a dire per avere grande rendita da una strada ferrata bisogna che ci sia molta popolazione, e molto più poi che quella che ci è possa comunicare facilmente con la strada ferrata, e qui siamo troppo lontani da ciò: nè in questo insisterò ulteriormente perché mi pare averlo abbastanza dimostrato nel mio primo parere descrivendo lo stato miserabile delle strade comunali ossia di quelle che dovrebbero essere strade comunali nella Sardegna.

Come dissi, io non insisterò più lungamente su questo argomento nè farò altri calcoli. Ripeterò solo che fra i calcoli che io faceva pure sul valore, sulla importanza di quei vantaggi indiretti che ne verranno al Governo, ho additati tutti quelli che mi parevano giusti, quanto agli altri ho fatto vedere i motivi, e mi pare abbastanza chiaramente, perché non si possa gran fatto

aspettare da essi. Sopra uno poi che è il principalissimo e che era valutato nell'altra Camera 880 mila lire, ho detto che è assolutamente una grande esagerazione, principalmente perché col modo che si è adoperato per dare tanta importanza a questo vantaggio, si veniva a stabilire in principio che non fosse della più grande utilità il moltiplicare per quanto si può in tutti i modi le comunicazioni marittime fra l'isola ed il continente.

E poi di questo ha già fatto giustizia mi pare abbastanza anche l'onorevole marchese Lazoni, il quale se non erro, se la memoria non mi fallisce, nel suo discorso di ieri ha ridotto le 880 mila lire a 300 mila circa, ed io non credo nemmeno a questa. Ma non voglio noiarvi con altri calcoli essendomi anche stato fatto l'appunto, che non è affatto fuori di proposito, che poco veramente si conviene discutere davanti a un consesso di legislatori con tante cifre, con tanti numeri e con tanti calcoli.

Io ne sono penetrato, e dirò solo a mia giustificazione che se ho fatto questi calcoli è stato per necessità. Era evidente che calcoli nel seno dell'Ufficio Centrale non era uopo farne, perché già l'Ufficio Centrale nella sua maggioranza era disposto a sostenere la legge, e quindi era molto giusto che si appoggiasse ai calcoli che erano stati fatti con molti dettagli nell'altra Camera.

Io dunque volendo esprimere un voto contrario poteva a meno di formularne altri? Not poteva. L'unico rispetto che ebbi fu ai dati statistici mostrando il loro valore e dichiarando che conveniva invece ricorrere a delle giuste e ragionevoli comparazioni, a delle giuste e ragionevoli supposizioni.

E per finire appunto questa materia dei calcoli mi permetta il Senato che io ne faccia un'altra di queste comparazioni, e che la faccia partendo da un dato che la mia posizione mi permette di conoscere assai precisamente.

Le strade ferrate della Lombardia si stendono sopra una rete che è di 358 chilometri, e di poco la memoria mi può fallire in questo; insomma sono 25 o 30 chilometri meno di quella rete di strade ferrate che si vuol dare e che si darà alla Sardegna. Ebbene, al principio di dicembre avendo i conti di tutto il prodotto brutto recato da quella rete di strade ferrate dal 1. gennaio fino a tutto novembre, questo prodotto era di 7 milioni e 30 o 40 mila franchi. Aggiungendo il prodotto probabile ragguagliate alle altre settimane, e tenendo conto che sono le peggiori dell'anno, aggiungendo dico le 4 settimane di dicembre, si può star certi che alla fine di questo anno la rete della Lombardia che, come dissi, non è molto più lunga della rete della Sardegna, darà 8 milioni e 30 o 40 mila lire.

Ma, o Signori, è mai possibile che regga, quando la è così, il calcolo che è stato fatto nell'altra Camera che questa rendita della rete di Sardegna debba essere di 7 milioni poco meno, e come l'ha trovato l'onorevole Senatore Lazoni, che mi pare di 6 milioni e 600 mila lire? Credete voi che la Lombardia che ha 9 milioni di abitanti invece di 600 mila circa che ne ha

la Sardegna, credete voi che la Lombardia che ha questa fitta popolazione, ancor più fitta sul percorso delle linee ferrate; la Lombardia così ricca e di agricoltura e d'industria, la Lombardia che può fornire accesso a tutti i paesi vicini non solo, ma ancora a tutti i lontani, perchè su tutta essa si estende una rete delle più fitte di strade ordinarie; credete voi, dico, che queste strade ferrate di Lombardia che hanno oltrecciò un transitò notevolissimo di linee tedesche verso le linee sue, sia proprio, sia per un transitò più prolungato anche per la Francia; credete voi, che non abbiano da dare che pochissimo di più di quello della Sardegna che ha sparsi su 25 chilometri quadrati, che è la superficie circa dell'isola, circa 600 mila abitanti? mentre la superficie è presso a poco eguale a quella della Lombardia che ha circa tre milioni di abitanti?

Credete voi questo? a me pare impossibile, e lo ritengo anzi assolutamente impossibile.

Credo dunque che sia una grande esagerazione quella di 7 milioni, che non convenga nemmeno pensarvi, e che se ne abbia una prova anche dal vedere che l'onorevole Senatore Serra che fece un discorso tanto meritevole per abile eloquenza, quanto savio, riservato e cinto nel non mettere innanzi troppi fatti favorevoli o condizioni esagerate, anzi invece di esagerare troppo i fatti, egli stesso ammise che vi era qualche esagerazione.

Altri non l'hanno riconosciuto, ma egli l'ha riconosciuto, e coi fatti che io vi ho messo dinanzi spero che ciò vi sarà reso abbastanza evidente.

Ma quantunque infin da quando io estesi il mio voto in iscritto, io fossi intimamente convinto della poca rendita che daranno le strade ferrate di Sardegna, fossi dico pienamente convinto che la supposizione di 6 mila lire brutte per chilometro sarà certamente eccedente anzichè no, tuttavolta non ne ho io da questo solo conchiuso che si debba respingere la legge, no certamente; io sono andato prima ad esaminare quali saranno i benefici che ne trarrà la Sardegna, e torno a ripetere che se io avessi trovato che veramente beneficii proporzionali essa ritraesse avrei votato in favore della legge.

Ma tutt'altro; mi risultò che i benefici saranno pochissimi.

Feci un terzo esame, e vidi che con i sacrifici pur grandi che io voleva che si facessero, cedendo niente meno che tutti i terreni liberati dagli adempri e venuti in proprietà dello Stato a favore della Sardegna, esclusivamente per lei, e per la sua utilità, poteva trovarsi questo miglior sistema, che si avesse cioè a votare perchè la legge fosse respinta, e procurare invece di impiegare tutti i sacrifici che si vogliono fare nella costruzione di strade comunali, nel qual modo oltre all'ottenere un vero e grandissimo beneficio, si otterrebbe una ripartizione di beneficii quale la vuole la giustizia, e quale certamente colla vostra rete di strade ferrate non otterrete, perchè oltrecciò si faciliterà con esso l'accesso ad ogni più interna parte dell'isola e si

avvierebbero col lavoro verso la civilizzazione tutte le popolazioni che ora sono segregate per così dire da ogni consorzio sociale. Per questo, ripeto, rigettando la legge io avrei voluto che si stabilisse invece questo sistema e che l'applicazione dei frutti ricavandi fosse fatta alle strade comunali, al miglioramento dei porti, e a dare più larghi sussidii alla navigazione fra le coste del continente e quelle dell'isola. Ed io sono adesso tanto più convinto della bontà di questo sistema in quanto che, tornerò a citare l'onorevole generale Lamarmora, tanto perfetto conoscitore di quell'isola. Voi avete udito il suo discorso d'ieri. Egli ha ben detto che voterà in favore della legge, ma avete sentito in che contensione d'animo egli stesse: perchè egli stesso disse: strade interne comunali e consortili, che vadano essenzialmente alle coste e ai porti, trasporto del movimento dell'isola sulle coste, moltiplicazione delle relazioni fra le coste del continente e quelle della Sardegna, questi sono i veri benefici a fare a quelle province dello Stato; ma egli ha soggiunto, quando si è suscitato un incendio intensissimo nell'isola, io non credo che si possa resistere, e non vi resisto e voto per la legge.

Queste sono parole generose, parole che fanno nello stesso tempo onore e alla mente e al cuore del signor senatore Lamarmora, ma non resta perciò men vero, ed egli è d'accordo con me, che quelli che io proporrei sarebbero i veri mezzi per giovare alla Sardegna.

Un altro appunto ho inteso farmi e si è questo: voi che predicate contro l'opportunità attuale di dotare di una rete di strade ferrate la Sardegna, voi che tuttavolta riconoscete che quando essa avesse almeno ottenuto di avere 3 mila chilometri di strade ordinarie comunali e consortili mercè un largo sussidio dello Stato che renda piccolo l'aggravio dei Comuni e forse nullo in taluni Comuni più miserabili, voi che volete pure che aspettiamo tanto ad avere la strada ferrata, come avviene che abbiate votato per la costruzione di una strada ferrata nella Sicilia che è pure un'isola? Io dirò perchè ho votato in favore di quella.

Potrei dire che la Sicilia ha certamente una popolazione molto più fitta che non sia quella della Sardegna; potrei dire che nella Sicilia l'animazione della popolazione è lungo le coste; potrei dire che sopra queste coste si trovano città importantissime, delle prime non d'Italia, ma d'Europa, poichè vi si trovano Palermo, Messina, Catania, Siracusa, credo, Girgenti ed altre più o meno grandi e popolate città. Ma io non dico niente di tutto questo; vi dico solamente e sinceramente che ho votata la legge per la strada ferrata della Sicilia perchè così con un male (che io lo credo un male) si rimediava ad un male maggiore, ad un male incredibile qual era quella concessione strana di 600 milioni che era stata fatta poco dianzi.

Mi ricordo, quando si trattava di questa concessione, di averne parlato col conte di Cavour, e fra le altre cose d'aver fatto, presente quanto fosse precoce far strade ferrate in Sicilia.

Il conte di Cavour era preoccupatissimo di tale affare, e avrebbe desiderato annullare affatto questa convenzione; ma mi diceva egli stesso. Che volete! i giureconsulti dicono, che il contratto è stabilito regolarmente dall'autorità che allora era competente, che era autorità vera sovrana; fare adesso questo odioso atto, contro il dominio passato, è troppo pericoloso, e bisogna rimediarsi in altro modo, e l'altro modo qual fu? Fu quella di altra convenzione che attenuasse di gran lunga il male che era stato fatto prima. Ecco perchè ho votato per le strade ferrate di Sicilia.

Del resto io credo che il fare strade ferrate in Sicilia è grande errore. In un'isola dove nelle parti interne non solo è poca la civiltà, ma vi sono luoghi affatto selvaggi, dove il popolo non è mai uscito dalle sue spelonche, dove non vi è accesso, dove non si conosce da un passo all'altro, volete fare una serie di strade ferrate per crescere ancora l'animazione delle grandi città e lasciare la maggior parte della popolazione interna in questo miserabile stato?

Egli è per simili motivi, che ho dichiarato, che votava contro le strade ferrate della Sardegna.

Ma io credo che i signori sardi avrebbero grave torto se volessero trarne la conseguenza che non si voglia fare nulla per l'isola di Sardegna.

Io non andrò ricordando, quello che è stato fatto molti anni passati. Non andrò ricordando che si sarebbe pure fatto di più fino d'allora se si avessero avuto mezzi corrispondenti e non fosse stato lo Stato gravato da infiniti altri pesi sproporzionati all'estensione del paese; non andrò ricordando che allora è vero che nella terra ferma si estesero largamente le strade ferrate, ma o signori, bisogna anche ricordarsi i sacrifici enormi che fecero le provincie del proprio denaro; e che queste strade ferrate costarono pochissimo allo Stato.

Lo Stato non fece sacrifici grandi che per la linea principale che egli assumeva a tutto suo rischio e pericolo e che amministra ancora e dalla quale ricaverà presto un interesse di tutto il denaro impiegato.

Ma tutte le altre strade da chi furono fatte? Che sborso fece il Governo? Nessuno.

Lo Stato non ne ebbe che i benefici per i privilegi delle sue tariffe. Ma chi ha sopportato i carichi, chi perdette nelle azioni? È stato il paese. Il Governo che ha poi riscattato queste strade ferrate dalle Società ha ancora fatto un buon affare.

Dunque tutte queste cose ricordando, ma poi ancora ricordando la deliberazione più recente del Parlamento, le leggi che sono state pubblicate a favore della Sardegna, e fra le altre quella che le accorda 24 milioni per fare strade ordinarie, ricordando i sacrifici fatti per dare sussidi alla navigazione che io vorrei non si diminuissero punto, ma vorrei che si accrescessero; ricordando, che anche recentemente è stato gettato in mare un cordone che costa un milione e centomila lire per aver comunicazione diretta tra la Sardegna e la Si-

cilia, io spero che vi persuaderete, che se vi sono di quelli, che credono, che non sia il momento adesso di fare strade ferrate in Sardegna, se vi sono di quelli che credono che vi sia un altro sistema più conveniente per giovare a quell'isola, sono ben lontani cotestoro dal voler respingere la Sardegna da quel banchetto comune a cui s'aggono tutte le altre parti del Regno.

No, signori!

Questo non si vuole, ed io lo voglio meno di qualunque altro. Io voglio che la Sardegna segga al banchetto comune con tutte le altre parti d'Italia, voglio, che vi abbia un posto distinto, ma invece d'imbandirle vivande composte di strade ferrate, voglio imbandirle vivande composte di strade comuni, di miglioramenti di porti, e di accrescimento di relazioni col mezzo della navigazione (*Segni di approvazione*).

Presidente. La parola spetta al Senatore Laconi per una rettificazione di cifre.

Senatore Giovanola, relatore. Io l'aveva chiesta prima del Senatore Laconi.

Presidente. Se il relatore insiste per avere la parola prima di questa rettificazione, io non posso negargliela come relatore, ma se crede, che, essendo brevi forse le parole che intende dire l'onorevole Senatore Laconi, sia meglio agombrare la discussione di questo incidente, allora darò la parola al Senatore Laconi per la sola rettificazione di cifre, ed immediatamente dopo all'onorevole relatore.

Senatore Giovanola, relatore. Quando si tratta di semplice rettificazione di cifre io non ho difficoltà di cedere la parola al Senatore Laconi, ma osservo essere desiderio generale del Senato che si finisca questa discussione.

Voci Sì, sì.

Senatore Giovanola relatore. Se si impegna un nuovo scambio di spiegazioni contraddittorie la cosa potrebbe essere portata ancora molto in lungo.

Presidente. Dopo una discussione di questo genere, dopo lo sviluppo che ha avuto, non occorre dire che abbia da finire presto: ma il Senato comprenderà che forse sarebbe una sconvenienza che appunto nel fine, non si desse quel certo allargamento che la natura stessa della discussione comporta.

La parola è al Senatore Laconi per una rettificazione di cifre.

Senatore Di Villamarina. Io pure ho chiesto la parola.

Presidente. L'avrà dopo il relatore.

Senatore Manno. Domando la parola sull'ordine della discussione.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Manno. Io credo che una rettificazione di cifre sia un affare così semplice, così matematico che non occorra spendervi parole intorno; basta che sia deposta in iscritto sul tavolo della presidenza, o su quello dell'Ufficio Centrale, perchè il Senato ne possa avere notizia.

Presidente. Questo è un avvertimento all'indirizzo dell'oratore, il quale lo apprezzerà.

Senatore Laconi. Se il Senato intende adottare la chiusura, lo rinuncio alla parola, ma io credo che il tempo materiale che mi occorre sia così breve che non debba increscere al Senato.

Presidente. Entri nel soggetto.

Senatore Laconi. Signori, ieri per la poca luce della sala, e per debolezza della mia vista ho tralasciato di leggere nelle memorie che mi servivano di guida tre cifre, e quindi l'addizione totale non corrisponde alle cifre, parziali che sono venute numerando.

La prima cifra si riferisce al prodotto delle merci che transitano per l'interno dell'isola, che ho calcolato in una cifra eguale all'esportazione ed all'importazione.

La seconda al bestiame che si trasporta da quelle contrade, come le ha calcolate il Senatore Paleocapa, la terza al trasporto delle derrate di privativa, delle truppe ed altre.

La prima cifra è di L. 975,000; la seconda di lire 280,000; la terza di L. 140,000.

Queste cifre completano per dir così il totale che ieri ho voluto dare.

Del resto non ho nulla a dire.

Senatore Giovanola. Dopo gli splendidi discorsi che abbiamo udito in questa discussione memoranda, e per l'eloquenza e per l'autorità degli oratori che vi presero parte, io dovrei desiderare di tacere, ma l'ufficio di relatore...

Presidente. Signor Senatore, intende di riassumere la discussione?

Senatore Giovanola. Intendo di rispondere al signor Senatore Paleocapa: tutti hanno parlato in favore, non c'è stato che l'onorevole Paleocapa il quale abbia parlato contro: una parte de' suoi argomenti vennero già combattuti principalmente dall'onorevole Serra, ora credo mio debito di oppugnare il rimanente.

Presidente. Avvertivo solamente il signor Senatore che se intendeva riassumere la discussione vi era ancora un oratore iscritto.

Senatore Giovanola. Diceva adunque che l'obbligo di relatore mi ingiunge di continuare la risposta alle obiezioni dottamente discusse dall'illustre Senatore Paleocapa di cui tutti veneriamo la speciale competenza in questa materia.

Io non entrerò punto nelle considerazioni d'ordine politico le quali vennero con tanta nobiltà di sentimenti, con tanta dignità di linguaggio sviluppate nelle precedenti tornate.

Ritengo scolpita nella coscienza del Senato la persuasione che un'alta convenienza politica vuole siano concesse alla Sardegna le strade ferrate. Mi restringo perciò all'umile compito di dimostrare che quest'atto di buona politica, non è un atto di cattiva amministrazione.

La modestia della frase non vogliate, o Signori, at-

tribuirle a mancanza di fede nella bontà del principio che difendo, ma al rispetto che nutro vivo e sincero verso l'illustre contraddittore.

Il quale esaminò principalmente sotto due aspetti la concessione che ci occupa, riferendone il primo al probabile aggravio che ne deriverà al pubblico erario; il secondo ai vantaggi che può ragionevolmente attendere l'isola.

Io seguirò nel mio dire un ordine inverso. Parlerò prima dell'utilità che verosimilmente ne ridonderà all'isola, e passerò poscia a valutare i sacrifici che lo Stato si impone; perchè sembrami che quando sia stabilito che la concessione è sommanente benefica all'isola, la considerazione del carico finanziario che ne deriva sia poco influente, mentre all'opposto se rimane il dubbio che questa concessione non fosse per recare che un tenue vantaggio al paese cui si vuole provvedere; anche un piccolo aggravio dello Stato mi sembrerebbe, nelle presenti condizioni, doversi respingere.

Se io potessi supporre che l'introduzione delle ferrovie in Sardegna fosse per recare un'utilità soltanto proporzionata a quella che vediamo verificarsi nelle antiche provincie continentali, io confesso che mi accosterei di buon grado alle prudenti idee dell'illustre contraddittore dal quale per la prima volta mi duole il dover dissentire. Prenderò per termine di confronto i paesi che conosco più da vicino: il Novarese, la Lomellina, il Vercellese hanno strade ferrate, e ne ritraggono grandi vantaggi. Ma la condizione generale economica di quei paesi, e credo possa dirsi lo stesso di Cuneo, di Pinerolo, di Saluzzo, non è gran fatto diversa da quello che era prima che si aprissero le strade ferrate. Il valore delle proprietà immobili se non è diminuito, non è certo cresciuto, l'industria, gli scambi sono approssimativamente nel medesimo stato di prima. Accadrà ben altrimenti per Sardegna.

La Sardegna ha un vasto territorio dotato dalla natura di una potenza mirabile di produzione, rimasto per la più grande parte quasi incolto, sotto un clima che favorisce i più ricchi prodotti del suolo; altro non le manca per divenire uno de' paesi più floridi, più produttivi, che il capitale ed il lavoro.

Questi due essenziali elementi della ricchezza nazionale le mancheranno sempre, finchè non sia lecito accedere con celerità, con poco disagio e con pochissima spesa alle sue regioni interne, dove (come benissimo ha dimostrato ieri l'onorevole marchese Di Laconi) si riscontrano le zone più feraci.

Aprite una volta linee ferrate che dai principali porti come Cagliari, Terranova, Portotorres, conducano all'interno dell'isola, e vedrete con facilità affluirvi i capitali necessari per estrinsecarne la potenza, come disse, meravigliosa, accorrervi numerosi braccianti ed operai da ogni paese, come avviene nelle Americhe, nell'Oceania e nell'Algeria.

Le derrate che malgrado la scarsa produzione, giac-

cione neglette nei luoghi d'origine, perchè, attesa la mancanza di comunicazioni cogli scali marittimi, non possono utilizzarsi; trovando un mezzo di trasporto così potente, così economico come sono le strade ferrate, affuiranno in gran copia allo spaccio, e dal facile smercio ne verrà un irresistibile eccitamento alla coltura. Noi, o Signori, abbiamo visto negli anni scorsi alcune città del litorale sardo prossime a commoversi per temuta carestia, mentre altri paesi del centro rigurgitavano di cereali. Quando la Sardegna sia dotata d'una rete di strade ferrate, dopo avere soddisfatto copiosamente al bisogno dei suoi crescenti abitatori, contribuirà come già in antico a mantenere l'abbondanza sui mercati del continente.

Se in altri paesi l'introduzione delle ferrovie aumenta e moltiplica il valore del suolo fino a sette volte tanto; quale aumento non proverà la Sardegna con un suolo così ricco e tuttavia incolto? La superficie della Sardegna è maggiore di quella della Lombardia; è maggiore di quella della Toscana, eppure mentre la Sardegna non conta che 573,115 abitanti; la Toscana ne conta 1,815,243 e la Lombardia 2,742,370; come negli antichi tempi aveva una popolazione di oltre a due milioni di abitanti potrà l'isola in breve tempo, mercè la coltura delle terre e lo stimolo dell'operosità industriale, raggiungere la potenza della Lombardia.

Mi accadde sovente nell'altre rane del Parlamento di far parte di commissioni incaricate di studiare leggi relative alla Sardegna: ogni qualvolta veniva dal Governo proposta di fare alcunchè per l'isola, io sentiva sempre esprimere dei sinistri presagi sopra il nessun beneficio che ne sarebbe derivato, e ho sempre veduto che l'esperienza veniva poscia a smentirli.

Le migliori istituzioni di cui il nostro progresso politico ed economico ha dotato le provincie continentali vennero introdotte in Sardegna con buonissimi risultati. Citerò per un esempio l'estensione nell'isola della banca nazionale; si diceva che sarebbe stata di nessuna utilità; il fatto dimostrò il contrario.

Che la Sardegna possa in brevissimo tempo crescere le sue produzioni, ne dà indizio una relazione ufficiale, onde ritraggo che le sue esportazioni unicamente verso le antiche provincie del Piemonte, ascendevano nel 1859 al valore di L. 7,906,000 e nel 1860 sono salite a L. 12,352,089 crescendo così in un solo anno di circa il 50 per 0/0.

Fin qui non ho parlato che di un solo ramo di ricchezza.

La Sardegna non deve considerarsi soltanto sotto il punto di vista della ricchezza agricola, ma estendendosi della ricchezza minerale.

Fra le provincie d'Italia la Sardegna è quella che possiede un maggior numero, e la più grande varietà di giacimenti metalliferi.

Or non due o tre giorni, una persona assai competente in questa materia, ed affatto estranea alle cose della Sardegna, mi assicurava che ove vi fossero imple-

gati sufficienti capitali, essa ha tutti gli elementi per diventare una delle regioni più metallifere del globo.

La sola produzione della galena ha dato nel 1861 per ben 150 mila quintali; e se osserviamo il suo progressivo sviluppo negli ultimi dieci anni dobbiamo concepire le più brillanti speranze per l'avvenire. Mentre nel 1851 abbiamo soltanto quintali 15,076, nel 1860 sono 132,288. Si vede pertanto che applicando alla Sardegna capitale e lavoro, se ne ottengono sollecitamente maravigliosi effetti. Eppure questa produzione al momento rimane inceppata per il gran costo dei trasporti, giacchè dalla miniera di Monteponi il trasporto costa L. 1,04 per tonnellata al chilometro, e da Montevocchio centesimi 34; da altre miniere quando centesimi 83, quando centesimi 71 o poco presso, mentre colla strada ferrata si ridurrebbe la spesa a centesimi 10.

Poichè ho accennato le miniere, giova rammentare che le prime ferrovie non furono costruite né a Parigi né a Londra, ma bensì nelle squallide regioni minerarie; solo più tardi nel 1830 quando vennero perfezionati gli apparati locomotori fu dato d'imprimere alle strade ferrate una portentosa velocità; allora l'opinione pubblica colpita da quel grande fenomeno si diede a credere siccome un canone inconcusso che le strade ferrate fossero principalmente destinate al trasporto dei viaggiatori; quasi tutti i calcoli d'allora in poi si fondano sul numero della popolazione, sul movimento di persone da paese a paese, e poco si bada ai trasporti di piccola celerità.

Ma se il trasporto a grande velocità costituisce il lato brillante delle strade ferrate, sono i trasporti a piccola velocità che ne costituiscono il lato produttivo; e nella piccola velocità sta l'avvenire delle strade ferrate, perchè dopo i primi anni che le strade ferrate sono attivate in un paese, il movimento dei viaggiatori quasi non è più suscettivo di aumento, mentre invece il movimento delle merci viene bensì più tardi, ma tutti gli anni aprendosi nuovi sbocchi va aumentando l'affluenza del carico alle ferrovie.

L'esperienza dimostra che pel prodotto di 100 lire i viaggiatori rappresentano L. 47 in Inghilterra, L. 44 in Francia, L. 28 in Germania. Nello Stato della Georgia trova che una strada ferrata sopra la complessiva rendita di dollari 248m ricava per viaggiatori il prodotto di soli dollari 61m, vale a dire un solo quarto del provento è fornito dai viaggiatori.

Io credo che volendo istituire dei calcoli presuntivi per le strade ferrate di Sardegna, gli esempi si debbano togliere a preferenza dagli Stati meridionali dell'Unione Americana, dove sappiamo come le locomotive percorrono degli immensi territori in gran parte deserti, privi pure di strade; eppure la gran ricchezza del suolo basta a coprire le spese delle ferrovie.

Ma a mia avviso si citano gli esempi della Lombardia e del Piemonte, non che della Toscana, provincie, che per la loro posizione economica, non hanno nulla a che fare colle condizioni della Sardegna. Ho sen-

tito più volte negli scorsi giorni, quando in privati convegni si parlava di questa ferrovia, citarmi il poco favorevole risultato della ferrovia di Biella.

Ma, o signori, bisogna considerare che Biella è benissimo un centro d'industria, ed un paese di vivo commercio, ma per Biella esistevano già bene organizzate imprese di trasporti ordinari, le quali non volendo subire l'estremo destino, si sforzano per alcun tempo, come è avvenuto in tutti i paesi commerciali d'Europa, di sostenere la concorrenza delle ferrovie.

Di più giova riflettere che l'industria del Biellese si esercita principalmente sopra una merce ricca, sopra una merce di poco peso comparativamente al valore.

Un metro di panno, che è la principale industria Biellese pesa in media grammi 500, e vale 10 lire. Dunque un chilogramma di panno vale 20 lire; una tonnellata ne vale 2000.

Supponete un convoglio di 200 tonnellate di panno: il valore sarà di 4 milioni, che al prezzo di centesimi 16 per tonnellata sopra i 30 chilometri della ferrovia di Biella pagherà L. 960.

Io veramente non ho dati per stabilire l'ammontare complessivo dell'industria pannifera di Biella, ma credo non andar lontano dal vero supponendolo di 10 milioni. Dieci milioni faranno l'impiego di due convogli e mezzo, e daranno la rendita di L. 2400 alla strada ferrata; è il movimento di 500 tonnellate.

Vedete dunque, o Signori, se in questo stato di cose si può istituire un confronto per la Sardegna dove un solo ramo di produzione mineraria ancora incipiente, fornisce 1500 tonnellate.

Qui cade in acconto di rispondere alle obiezioni dell'onorevole Senatore, il quale vorrebbe dirmi: « ma voi parlate delle conseguenze delle strade ferrate di Sardegna come se la rete che si sta per costruire dovesse abbracciare tutta l'isola; come se nell'isola vi abbandonassero strade comuni per trasportare alla ferrovia i carichi pesanti e voluminosi. »

È vero, le strade ferrate che si propongono non abbracciano l'isola intera; ammetterò anche che non la percorrono nemmeno sulla linea più centrale; ma è pur vero che percorrendo l'isola da una estremità all'altra, esse hanno la forza di attrarre a sé tutto il movimento dell'isola, e di ciò ne è prova che anche i paesi assai remoti dalla linea centrale come sarebbe Bosa, ed altri luoghi più lontani, tutti mandano petizioni al Parlamento perchè questa strada si faccia, come è proposta; perchè tutti hanno la convinzione che una volta aperta questa arteria principale, si animeranno tutte le parti dell'isola per mettersi in comunicazione, senza che sia preclusa la speranza che per il servizio delle miniere si possa attivare un qualche altro tronco, tanto più poi se vorrà limitarsi alla piccola velocità, mentre è a tutti noto che le maggiori spese delle ferrovie provengono dal trasporto dei viaggiatori impazienti di arrivare, e che ove si potesse il servizio principale circoscrivere alla piccola

velocità, le ferrovie costerebbero assai meno tanto per la costruzione come per lo esercizio.

Quanto alla mancanza di strade che si deplora in Sardegna, osservo come la Lombardia sia certamente il paese più riccamente dotato di strade che abbiamo in Italia; ma neppure in Lombardia non sono fatte tutte le strade; la sua condizione stradale non è ancora perfetta. Però la Lombardia non è arrivata al presente stato di cose nè in un giorno, nè in un anno, nè in un quinquennio; sono 60 anni che lavora e non ha ancora finito. E notate bene, signori, che la Lombardia 60 anni fa era in condizione assai più prospera di quello che sia ora la Sardegna. L'agricoltura nel secolo passato in Lombardia era già molto avanzata, la città di Milano è stata anche nei tempi più calamitosi un centro di grandi affari commerciali e di un'industria assai attiva.

Se dunque la Lombardia ha impiegato 60 anni per far le sue strade e non ha ancora finito, quanto impiegherebbe la Sardegna se dovesse aspettare di fare le sue strade prima di avere le ferrovie? bisognerebbe che attendesse almeno 120 anni.

Ma qui osserva l'onorevole contraddittore che per dare alla Sardegna una discreta dotazione di strade comuni ci vogliono 37 1/2 milioni, dove troveranno i comuni sardi la ingente somma? lo credo che non bisogna disperare della potenza dei comuni. I comuni della Sardegna possiedono molti beni comunali, ne possederanno ancora maggiormente quando avranno la parte che loro si vuole attribuire di beni adempribili: vedranno col'esperienza che un'ettare di terra ben coltivata dà maggior quantità di pascolo che 100 ettari di spazio incolto; si persuaderanno che conviene alienare la massima parte dei beni comunali e ne ritrarranno le somme necessarie per farsi le strade. Di più i capitalisti che andranno in Sardegna ad intraprendere delle grandi speculazioni agrarie e minerarie avranno interesse di farsi delle strade ordinarie per mettersi in comunicazione colle strade ferrate. Una volta che sia impressa la spinta delle ferrovie, non v'è nessun dubbio che le strade comuni in poco tempo si faranno; penso anzi che sarà questo il migliore, l'unico espediente per dotare la Sardegna di strade ordinarie.

Se rimanesse ancora dubbio circa l'immensa utilità che deve risentire la Sardegna delle strade ferrate, bisognerebbe rinunciare alla fede che abbiamo nel progresso, bisognerebbe diadire i canoni più generalmente ammessi dall'economia pubblica.

Passo pertanto alla seconda parte che riguarda gli oneri assunti dal Governo. Il Governo cede 200 mila ettari di terreno già adempribili in piena proprietà alla Compagnia concessionaria; e garantisce un annuo prodotto netto di 9 mila lire per ogni chilometro di strada in esercizio.

Quale sarà il valore di questi 200 mila ettari?

L'onorevole Senatore con dei calcoli ingegnosi e dotti al suo solito viene a stabilirne il valore in 36 milioni

di lire. Credo che quell' apprezzazione sia esagerata e lo dimostrerò.

Qui non è il caso di parlare di valore intrinseco; per l' oggetto della presente discussione devesi ricercare il valore commerciale, cioè della quantità di prezzo a cui in giornata questi beni si potrebbero vendere se fossero liberi dalla servitù degli ademprivi.

Occorre di richiamare alla memoria del Senato una convenzione che, approvata dalla Camera dei Deputati, venne presentata a questo Consesso e che per circostanze le quali sarebbe lungo enumerare non ne otteneva l' approvazione.

Voglio parlare della convenzione in data del 10 di febbraio dell' anno 1856, colla quale il Ministro delle Finanze aveva ceduto ad una società di capitalisti 60 mila ettari di beni in Sardegna.

Nell' articolo decimo di quella convenzione è così stabilito:

« La cessione dei beni demaniali sovra designati si intenderà fatta al prezzo della stima censuaria con la riduzione del terzo, se si tratta di beni di libero dominio, onde favorire per quanto si può anche con tale agevolezza la proposta intrapresa di coltivazione e colonizzazione. »

Il prezzo era stabilito pertanto nella stima censuaria colla riduzione del terzo. Noti bene il Senato, qui si tratta di beni di libero dominio, perchè quanto ai beni di ademprivo era detto che si davano in doppia misura, riservando intatte le ragioni dei Comuni.

Oltre il prezzo limitato alla stima censuaria si attribuivano alla Società molti favori tra i quali quello della legge del 1852 che è di pagare il prezzo in 30 anni mediante l' interesse dell' uno per cento nel primo quinquennio, del 2 nel secondo, del 3 per cento per li successivi 20 anni. Vi era la franchigia telegrafica: v' era il trasporto dei coloni a spese dello Stato; e vi erano tante altre facilitazioni.

Vediamo quale sarebbe stato il prezzo in base della stima censuaria:

Il catasto della Sardegna sopra una totale superficie censita di ettari 2,147,348,73 contiene:

1. Pascoli	ettari	870,455,47
2. Gbiandiferi senza sughero	»	224,881,12
3. » con sughero	»	26,805,12
4. Boschi cedui	»	54,565,87

Totale di queste quattro categorie censuarie ettari 1,176,707,62

Colla rendita di L.	2,615,914,87	al num.	1
»	974,768,44	»	2
»	118,884,98	»	3
»	139,518,85	»	4

Totale della rendita corripondente L. 3,879,087,14
onde si rileva la rendita media censuaria in L. 3,29 per ettare, che capitalizzata al cento per cinque dà l' importo capitale di L. 65,80, sul quale praticandosi

la riduzione del terzo, sarebbe rimasto stabilito il prezzo medio di ciascuna ettare in L. 43,87; mettiamo in numeri interi lire 44.

Ebbene malgrado le agevolezze delle quali lo testè fatto cenno, essendo caduta quella convenzione, non vi fu più mezzo di rannodarne un' altra. Anzi una parte degli stessi capitalisti volendo ritentare l' operazione sopra una base più ristretta, acquistarono dal governo a pubblico incanto il salto detto di Oridda della estensione di 5 mila ettari, e lo pagarono in ragione di lire 45 l' ettare. Presso a poco nel medesimo tempo fu venduto il salto di Gessa, che è di 8 mila ettari al prezzo di L. 26.

La Cassa ecclesiastica tutto di va vendendo beni nell' isola, e ricava all' asta pubblica da 30 a 50 lire per ettare; onde si chiarisce che questi beni anche allo stato di dominio perfetto non si possono valutare più di 50 lire lo ettare: e si dimostra ragionevole il valore di dieci milioni che in alcune memorie stampate nell' isola si attribuisce ai 200 mila ettari ceduti in premio alla società concessionaria delle ferrovie.

Veniamo ora alla guarentigia delle 9 mila lire di prodotto netto per chilometro.

Alcuni si danno a credere che la guarentigia di 9000 lire di prodotto netto corrisponda a 18 mila lire di prodotto brutto.

Questo è un errore, e lo provo con un esempio. Si supponga che la strada ferrata secondo i calcoli dell' egregio mio contraddittore, dia 6 mila lire per chilometro, se fosse guarentito il prodotto brutto, ne verrebbe che lo Stato dovrebbe pagare 12 mila lire, cioè la differenza tra le 6 mila lire di prodotto e le 18 mila guarentite; all' opposto essendo garantito il prodotto netto, e supposto pure che tutte le lire 6000 sieno assorbite dalle spese d' esercizio, lo Stato non pagherebbe che 9 mila lire, quindi un risparmio di L. 3 mila.

Ma si dice che è un errore il guarentire il prodotto netto in quanto ciò suole dare luogo a frequenti contestazioni: le Compagnie concessionarie sogliono trascurare, omettere anche delle spese di costruzione per riversarle poi sull' esercizio, o con altri mezzi esagerano queste spese, affinché nulla resti da imputarsi a sconto della guarentigia accordata dal governo.

A prevenire questo inconveniente ha provveduto con molto accorgimento il Ministero dei lavori pubblici nella convenzione dove all' art. 7 è detto:

« Lo Stato guarentisce per tutta la durata della concessione un annuo prodotto netto di lire novemila per ogni chilometro di strada in esercizio. »

« Nella determinazione dei compensi, che in vista dell' accordata guarentigia potessero essere dovuti alla società, le spese di manutenzione e di esercizio saranno tassate al 50 per 100 degli introiti. »

« Però per i cinque primi anni immediatamente successivi all' apertura di ciascheduna linea o sezione di linea, qualora il prodotto lordo dell' esercizio sulla medesima non superi la misura di lire diecimila al chilo-

metro, le spese prementovate saranno valutate ai due terzi del vero prodotto lordo verificatosi. »

Dunque lo Stato è assicurato che per le spese di esercizio, la Società non potrà mai pretendere più della metà del prodotto brutto, tranne nei primi 5 anni, quando il prodotto brutto fosse inferiore a 10 mila lire: allora imputerebbe soltanto un terzo alla garanzia.

Anche in questa peggiore ipotesi vi è sempre una parte di provento che frutterà all'Erario e vi sarà sempre qualche somma a dedurre dalle nove mila lire, le quali non dovranno mai pagarsi per intero dalla pubblica finanza.

Io veramente ho fede che le strade ferrate della Sardegna daranno un prodotto ben più ragguardevole di quello che veniva calcolato sopra gli esempi dedotti dalle strade ferrate della Toscana e dell'Italia settentrionale. Ma pur seguendo gli oppositori sopra questo terreno, osservo che i 390 chilometri circa di strada non si devono compiere nello stesso tempo, non tutta la linea andrà contemporaneamente in esercizio.

L'art. 2 della concessione prescrive che le prime linee a costruirsi saranno quelle da Cagliari ad Iglesias, da Cagliari ad Oristano, da Sassari a Porto Torres, da Ozieri a Terranova.

Suppongo approssimativamente che sia circa il terzo delle linee garantite che dovrà attivarsi nel 1° quinquennio, ossia cinque anni prima che si aprano tutte le altre linee per le quali è stato concesso un termine di 6 anni. Questi tronchi di cui ho testè fatto cenno mettono tutti ad un porto; da Iglesias a Cagliari, da Oristano a Cagliari, da Sassari a Portotorres, da Ozieri a Terranova.

Ora l'illustre Paleocapa mi ha insegnato, ed io faccio tesoro della sua dottrina, che le strade ferrate le quali fanno capo al mare hanno sempre una prospettiva di rendita maggiore delle strade interne. Atteso il movimento che già esiste nelle direzioni suaccennate, credo che non sarà esagerato il valutare a 9 mila lire il primo movimento che si verificherà da Iglesias a Cagliari e da Cagliari ad Oristano. Valutandolo 9 mila lire, troviamo che lo Stato per i primi cinque anni avrà lo sconto di L. 3000 sopra la propria guarentigia, e dovrà pagare lire 6 mila, locchè farà per i 130 chilometri una perdita di lire 780 mila.

Nel secondo quinquennio si avrà conseguito sopra quella prima linea uno sviluppo di movimento, certamente maggiore, e credo non si possa tacciare di esagerazione supponendolo di 12 mila lire: allora essendo a computarsi soltanto la metà per le spese d'esercizio, ne verrà che la perdita dello Stato sarà di 3 mila lire; perciò su questa parte della rete ascenderà alla somma totale di 390 mila lire. Gli altri 260 chilometri a lire 6000 peseranno sulla guarentigia dello Stato per L. 7000 e racheranno uno scapito di lire 1,820 mila; il totale concerne dello Stato sarà 2,610 mila. Credo che si possa ragionevolmente accettare questa cifra anche da

coloro che mettono minore fiducia nell'avvenire delle ferrovie sarde.

Qui si sarebbe a fare conto dei compensi. Non insisterò sopra le deduzioni già allegate e dibattute circa i risparmi delle contribuzioni, del servizio della posta terrestre, della indennità per la posta marittima e simili.

Accennerò di volo che il risparmio della nov'imposta e l'acquisto dell'imposta diretta, sebbene dipendano dalla soppressione degli ademprivi, sono intimamente legati colla concessione della ferrovia, senza la quale non sarebbe sciolta la questione ademprivile.

Quanto alla posta marittima sta benissimo che la navigazione continuerà e da Genova e nelle altre direzioni dell'isola; ma è anche vero che in conseguenza della ravvivata circolazione fra l'isola e il continente, non vi sarà bisogno di un vistoso concorso governativo per mantenere quella navigazione e quindi effettivamente si potrà fare un risparmio.

Ma non si deve restringere l'apprezzamento dei compensi al solo punto di vista finanziario, bisogna anche riguardare il punto di vista economico.

Che non guadagnerà lo Stato per lo sviluppo della possibile ricchezza della Sardegna?

Ho già detto che la superficie censita della Sardegna ammonta a 2.147,348 ettari. Supponiamo che un terzo di questa superficie già ridotta a qualche coltura rimanga nello stato attuale: che un altro terzo lasciato a bosco o pascolo non riceva alcuna coltivazione; avremo 700 mila ettari i quali ora producono nulla e che ridotti a coltura daranno almeno 100 lire per ettaro, è questo il minimo che possa dare un terreno alquanto produttivo, epperò sarà aumentata la produzione dell'isola di 70 milioni.

Ora, o Signori, nel nostro sistema finanziario coll'imposte svariate che pesano sugli averi, sugli atti e sopra i consumi dei privati, è una verità generalmente accettata che un decimo di tutte le rendite private, va a colare sotto l'una o l'altra forma nelle casse dello Stato. Coll'aumento di ricchezza di 70 milioni, lo Stato percepirà sette milioni di più d'entrata.

Mi resta a rispondere ad un'altra osservazione ieri espressa dall'onorevole Senatore.

Egli disse, alcuni si preoccupano a torto del timore di perdere quest'opportunità per la Sardegna. La concessione è tanto favorevole alla compagnia, che se questa si ritirasse, egli non sarebbe a disperare di trovarne un'altra che la assuma a condizioni anche più favorevoli allo Stato.

Ma all'onorevole Senatore era facile trovare un largo guadagno per la compagnia, egli aveva calcolato 36 milioni il valore dei 200 mila ettari di terreni.

Deducendo quella somma dai 77 milioni cui venne stimato il costo della ferrovia, non resterebbe più a carico della compagnia che il capitale di 41 milioni, sopra del quale la guarentigia delle lire 9000 al chilometro produce l'interesse di circa il 9 0/0.

Se invece i duecento mila ettari rappresentassero sol-

tanto dieci milioni come ho dimostrato, ne deriva che il capitale a versarsi dalla compagnia è di 67 milioni; e siccome le lire nove mila assicurate per 387 1/2 chilometri importano la somma di 3,487,500 lire, rappresentano appena un interesse del 5 1/5 p. 0/0.

Ora domando a chiunque è versato in simili affari se è possibile trovare in giornata per un'impresa industriale un capitale cospicuo ad un tasso così moderato. Ma vi è di più. Io ho supposto coll'onorevole Senatore che la maggior parte delle linee del 2° quinquennio renda soltanto un provento di lire sei mila. Sopra queste bisogna dedurre le lire due mila in conto della guarentigia, non restano alla Compagnia che quattro mila lire per pagare le spese di esercizio. Dicano gli uomini più competenti che sedono in questo recinto, se quattro mila lire basteranno per fare l'esercizio. Bisognerà che la Compagnia ci rimetta del suo, se il provento della linea rimanesse così limitato. Dunque la convenzione non è per nulla prodiga verso la Società, è anzi da ravvisarsi come un insigne beneficio per la Sardegna e per lo Stato, il quale dovrebbe altrimenti provvedere alla Sardegna, l'aver trovato una società disposta ad accettare tale impresa con patti così discreti.

Dopo che ho risposto alle obiezioni sollevate sul merito della convenzione, mi resta a dire ancora qualche cosa sulle varie e ben ragionevoli apprensioni che reberò schivi molti onorevoli Senatori dal rendere voto favorevole alla presente concessione.

Sorse da principio grave difficoltà per il dubbio che lo Stato potesse soggiacere a enorme responsabilità verso la compagnia in dipendenza della cessione dei beni adempribili, sui quali, non essendo sicuro, che i Comuni vogliano desistere dalle loro pretese, si teme, che i concessionari sieno per ripetere gravose indennità dallo Stato.

Il concessionario aveva creduto di sciogliere questa difficoltà mediante una prima dichiarazione che è stampata a seguito della mia relazione. I termini di quella dichiarazione essendo sembrati non abbastanza rassicuranti, il concessionario ne emise una seconda assai più esplicita, che mi permetterà di leggere nuovamente al Senato. « Essendo insorto dubbio sul significato 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 giuridica dei diritti dello Stato sui terreni adempribili ceduti. »

Io m'appello ai sommi magistrati che seggono in questo recinto se ciò non basti ad assicurare le coscienze anche più timorate.

È insorta anche qualche incertezza circa la pronta e migliore utilizzazione dei terreni incolti ceduti alla società; ed a schiarimento di questo dubbio la società ha emessa un'altra dichiarazione già letta dal signor Ministro dei lavori pubblici, e così concepita.

« A maggiore schiarimento dell'articolo 53 del ca-

pitolato di concessione della ferrovia dell'isola di Sardegna relativamente all'impegno assunto di ridurre a coltura domestica i terreni ceduti, il sottoscritto assume speciale impegno di coltivare a cotone un'estensione di circa 5000 ettari di essi terreni suscettibili di tal genere di utile coltura. Il sottoscritto assume pure l'impegno che fiancheggiará le linee della ferrovia con piante adatte al suolo ed al clima. »

Altri aveva espresso il timore che la società abusando della indeterminata indicazione della linea per non essere ancora approvati gli studi, volesse prolungare la ferrovia oltre la quantità dei chilometri indicata dal signor Ministro alla Camera dei Deputati e da me riferita nella relazione.

Anche su questo la compagnia diede speciale assicurazione.

« A maggiore schiarimento circa il numero dei chilometri a costruirsi per la strada ferrata della Sardegna, il sottoscritto dichiara, che il quantitativo colla garanzia del Governo non eccederà il numero dei 390 chilometri. »

Finalmente vi fu un'altra difficoltà, ed era quella della scelta del tracciato.

Veramente tanto l'onorevole generale Lamarmora quanto il Senatore Laconi, i quali avevano accennato in principio a qualche osservazione sul tracciato, animati dal desiderio di non frapporre indugio all'approvazione della concessione, non ne hanno più fatto l'oggetto di speciale discussione; pure per assicurare a questo riguardo tutti gli interessi della Sardegna il concessionario ha emesso la seguente dichiarazione:

« Fermi restando i punti principali indicati nell'articolo 1 della convenzione da toccarsi più o meno direttamente, il sottoscritto dichiara che accetterà nel tracciato quelle ragionevoli variazioni che, tenuto conto della relativa spesa saranno consigliate dal Ministro dei Lavori Pubblici dopo seguiti gli studi di massima. »

Tutte queste dichiarazioni devono far parte integrante del contratto, ed io non dubito che il signor Ministro vorrà assumere davanti al Senato l'impegno di includerle nella convenzione definitiva che dovrà stipulare col concessionario.

Per le cose sin qui esposte, oso presumere di avere dissipato le legittime apprensioni che si erano sollevate in punto di questa concessione. Io non dirò altro terminando, o Signori, se non che porto ferma fiducia che i numerosi vostri suffragi vorranno approvare una convenzione la quale schiudendo alla Sardegna un'era novella di prosperità, segnerà un nuovo passo del felice risorgimento della grande patria italiana.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. La parola sarebbe al Senatore Villamarina, se non ha difficoltà, gliela darò dopo.

Ministro dei Lavori Pubblici. Assento.

Ministro delle Finanze. Domando la parola per presentazione di un progetto di legge.

Presidente. Ha la parola.

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE.

Ministro delle Finanze. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge votato dalla Camera dei Deputati col quale provvisoriamente si dà forza di legge al regolamento doganale approvato col Regio Decreto 11 settembre 1862.

L'origine di questo progetto di legge fu la necessità di far sì che le multe e le pene stabilite per le contravvenzioni potessero essere applicate dai tribunali senza dar luogo ad eccezioni d'illegalità.

La Camera dei deputati ha creduto, lasciando impregiudicate tutte le questioni alle quali può dar luogo questo regolamento doganale, di dare ad esso intanto forza di legge, quasi direi in via d'urgenza, come cosa necessaria all'efficacia delle pene ivi stabilite. Presentandolo al Senato mi corre debito di raccomandarlo alla sua premura, giacchè si tratta di una cosa la quale potrà servire altresì alla repressione del contrabbando.

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

Il Senato ben comprende che toccando al termine questo periodo della sessione e forse non avendosi speranza che ne pochi giorni, che rimangono, vi sia un competente numero di Senatori a rendere valide le nostre sedute, converrà che questo progetto abbia il corso il più accelerato possibile.

Se non vi è osservazione in contrario, io terrò il Senato per assenziente a che domani si raccolgano gli uffizi per esaminarlo e quindi, se è possibile, dar passo al medesimo anche nella stessa tornata di domani.

La parola ora è al Senatore Villamarina in seguito alla niuna difficoltà del Ministro dei Lavori Pubblici di parlar dopo.

Senatore Villamarina. Dirò brevissime parole: sento il bisogno che questa questione raggiunga il suo termine, anzi se non fossi stato interessato, avrei già proposto fin da ieri la chiusura.

Per altro in presenza di un discorso pronunziato per la seconda volta da una valente autorità qual è quella dell'onorevole Senatore Paleocapa, avrei creduto mancare al debito che m'incumbe verso la mia patria, se avessi taciuto tanto più che, de' Senatori sardi, ognuno ha preso la parola, ed io sono il solo che fuori non la presi. Vi domando solo dieci minuti di attenzione, e ridurrò le cose a sommi capi che scorrerò di volo.

L'onorevole Senatore Paleocapa per dire che la Sardegna non doveva avere le strade ferrate, cita l'esempio della Lombardia: ma egli non bada che nella Lombardia oramai le risorse sono esaurite, laddove in Sardegna non sono che al loro esordire e l'avveuire è per essa.

Il Senatore Paleocapa parlando della Sicilia, ove per

altro in quanto a strade ferrate non si è andato tanto pel sottile, disse che vi sono paesi ancora barbari. Osserverò che un mezzo di civilizzare i barbari è appunto quello delle ferrovie.

Il Senatore Paleocapa disse pure che la Sardegna dovrebbe in primo luogo contentarsi delle strade comunali, ed invece in Sardegna si è d'avviso che saranno le strade ferrate che precisamente creeranno le strade comunali. È verissimo che furono votati i fondi per queste strade, ma non so come, al momento di spenderli sorge sempre qualche difficoltà, vi è del rallento, e le strade non sono fatte.

Ora si vorrebbe provare il rovescio, se cioè procedendo in modo inverso si potranno avere più facilmente le strade comunali.

Premesse queste cose, io prendo la quistione da un lato più alto. Credo che la costruzione delle ferrovie in Sardegna sia oggi una necessità politica; ed è la quistione politica che secondo me deve dominare tutte le altre.

Voi conoscete l'aspettazione grandissima di quelle popolazioni, e con quali trasporti di gioia esse hanno accolto l'annuncio delle strade ferrate. Ora, negandole sarebbe per esse un grave disappunto, e credo non vogliate metterle in situazione di avere un giorno ad invidiare la sorte della Corsica, la quale sembra che possa esser vicina all'epoca in cui avrà essa pure le sue strade ferrate.

Colla costruzione delle strade ferrate sarde, la Sardegna entra in una nuova era di prosperità e di progresso.

Quindi non vorrete di certo, o Signori, che mentre intorno a lei si vedrà il movimento, il progresso, essa sola sia costretta a languire.

Avete ascoltato ieri una voce autorevole, la voce dell'illustre Senatore Manno, una delle nostre glorie. Egli vi espose i molti titoli che ha la Sardegna ai riguardi medesimi che si sono avuti per tutte le altre parti d'Italia. Lo avete inteso e se non isbaglio ne foste commossi.

Finora, o Signori, la Sardegna soffre e contribui con tutte le sue forze a fare grandi sacrifici, li fece in silenzio e vi ha molestato poco o nulla.

Oggi è la prima volta che picchia con insistenza alla porta onde essere ammessa anch'essa nel consorzio delle altre parti d'Italia. Io spero, o Signori, che voi non vorrete oggi chiuderle in faccia questa porta, e lasciatemi credere che noi potremo trasmettere ai nostri compatrioti dell'isola la dolce notizia che non invano fu fatto appello al vostro senno, al vostro patriotismo, alla vostra giustizia distributiva (*Bravo! Bene!*).

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

Ministro dei Lavori Pubblici. Signori. All'esordire di questa discussione io accennava brevemente al Senato i motivi che avevano consigliato al Ministero di accogliere la presente legge sulle strade ferrate della

Sardegna. Dopo i discorsi degli oppositori di questa legge, e specialmente dopo quello del Senatore Paleocapa, credo che sia necessario dichiarare anche le ragioni che inducono il Ministero a persistere nella sua opinione.

Innanzi tutto io debbo combattere un sospetto che mi pare aver concitati gli animi dei signori Senatori sardi, i quali nel loro eloquenti discorsi furono dominati dal pensiero che tra coloro che combattono questa legge vi fosse taluno il quale volesse negare alla Sardegna ciò che si è concesso a tutte le altre provincie dello Stato.

Io non credo, o Signori, vi sia alcuno il quale voglia negare i diritti di questa nobile provincia, la cui prosperità tanto interessa l'Italia tutta; ma vi furono dispartiti sul modo di maggiormente giovare agli interessi della Sardegna, e mi pare che l'oratore sardo, il quale fu veramente nel vero, è il Senatore Mameli. Esso accennando ai varii benefizi che da alcuni anni a questa parte furono fatti alla Sardegna disse: *Fate ora le strade ferrate, questa sarà la corona dell'edifizio.* Se non che prima di giungere a coronare quest'edifizio, il Senatore Paleocapa crede che sia ancora necessario provvedere alla Sardegna di piccole comunicazioni delle quali essa è tuttora mancante; in conseguenza, signori, noi siamo in presenza di due sistemi, l'uno consisterebbe nel dotare ora la Sardegna delle sue piccole comunicazioni tra Comuni e Comuni, quindi aspettare lo svolgimento della prosperità che dovrebbe necessariamente derivare da un tal sistema di comunicazioni, e poi dotarla delle strade ferrate.

Gli altri vogliono immediatamente le strade ferrate perchè con questo mezzo la prosperità della Sardegna si svilupperà egualmente.

Vi sarebbe anche un altro sistema, il quale consisterebbe nel dotare la Sardegna di una parte della rete che essa desidera, quindi valersi dei fondi adempribili che sono ceduti alla Società onde sviluppare in tutta l'isola quelle comunicazioni di cui è tuttora deficiente; provvedere al miglioramento dei porti, e più specialmente al risanamento di alcune parti dell'isola; ma di questo terzo sistema, di cui non si trattò, non parlerò.

Certamente le ragioni sviluppate dall'onorevole Senatore Paleocapa sono molto potenti, tuttavia non credo che si possa concludere con lui, che le strade ferrate della Sardegna saranno inutili alla sua prosperità.

Non divido neanche tutte le speranze che furono vagheggiate dagli oratori, i quali presero la difesa del presente progetto di legge. Io non credo che le strade ferrate della Sardegna serviranno a transiti mondiali; a me pare che le strade ferrate della Sardegna abbiano un'utilità locale, un'utilità importante, ma che non è di certo quella che hanno le strade ferrate delle Calabrie, le quali hanno per principale scopo di collegare tra loro la parte settentrionale e meridionale dell'Italia, la città di Reggio, colle città di Milano, di Brescia e di Torino distanti più di 1400 chilometri.

Questo era il primo passo che bisognava fare per l'unità, ed il buon senso, e la nazione ha capito subito che per costituire quest'unità erano indispensabili.

Ma tornando alle strade ferrate della Sardegna, e considerando queste dal lato del solo interesse locale, io non penso si possa disconoscere che queste ferrovie receranno un grande beneficio a tutta l'isola. È notato in primo luogo che la costruzione stessa della strada ferrata versa nell'isola un gran capitale, che si spenderà per la formazione della strada, che si spenderà in tutta l'isola, e probabilmente promuoverà nelle varie popolazioni il gusto dell'agricoltura e anche delle minori comunicazioni alle quali comuni si volteranno senza dubbio.

La costruzione d'una rete ferroviaria nell'interno della Sardegna chiamerà fin d'ora i capitali esteri nell'isola, e farà rivolgere l'attenzione degli speculatori sulle ricchezze innegabili che esistono in questa provincia. Già da alcuni anni gli speculatori francesi ed inglesi hanno volto il pensiero alla Sardegna, e certamente uno degli ostacoli che questi trovano a recarsi nell'isola si è la mancanza di comunicazioni. Ma quando l'isola sarà dotata di una rete ferroviaria, ciò solo basterà a richiamare l'attenzione loro, e forse desterà fiducia in coloro che, possessori di grandi capitali, cercano per questi un conveniente impiego.

Questi, o signori, io credo siano fatti incontrastabili. Certamente i benefizi che recherà la strada ferrata alla Sardegna non si manifesteranno immediatamente, ma è certo che con questa influenza i capitalisti esteri si porteranno nell'isola, e che dopo qualche tempo la popolazione ora assai scarsa potrà notabilmente aumentare. Ciò gioverà pure non poco alla società, la quale diventata padrona dell'estensione immensa di 200 m. ettari di terreno (che rappresenta un quadrato, se non erro, di circa 45 chilometri; cosa enorme), avrà anche il suo interesse a svilupparvi l'agricoltura, a stabilirvi comunicazioni, a chiamarvi forse anche colonie, ove la popolazione non fosse bastante all'uopo. Di certo se la legge fosse ancora da proporre, si potrebbe forse studiare sotto altri aspetti, non già per rifiutare alla Sardegna un mezzo di comunicazione che le è dovuto, ma per vedere se non vi fosse stato modo di conciliare molti altri interessi che debbono pur giovare alla sua prosperità. Ma nello stato attuale delle cose, dopo che la Camera dei deputati ha votato alla quasi unanimità questo progetto di legge, dopo che tutte le speranze dell'isola furono sollevate, io credo, o signori, non essere prudente consiglio il rifiutare questa legge, la quale renderebbe illusoria, nelle popolazioni che hanno diritto a tutta la nostra simpatia, una speranza, che era per loro legittimamente acquistata.

Ed è per questi motivi, o signori, che, malgrado le opposizioni fatte a questo progetto di legge, il Ministero crede dover persistere nella sua primitiva opinione a favore del medesimo.

Senatore Della Marmora. La chiusura della discussione generale.

Presidente. Interrogo il Senato se vuol chiudere la discussione generale. Chi vuole che la discussione generale sia chiusa, è pregato d'alzarsi.

(La discussione generale è chiusa.)

Si passerà alla discussione degli articoli.

Ministro dei Lavori Pubblici. Prima che si passi alla discussione degli articoli, domanderei la parola.

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

Ministro dei Lavori Pubblici. Io dimenticava di rispondere anche all'eccitamento fatto dall'onorevole relatore dell'Ufficio Centrale intorno alle dichiarazioni fatte dai concessionari. Io posso assicurare il Senato che nello stringere il contratto colla Compagnia, queste medesime dichiarazioni saranno inserite, e i concessionari saranno vincolati nel modo istesso che lo furono colla convenzione stipulata col Ministero.

Presidente. Si passa alla discussione degli articoli.

Darò lettura dell'

Art. 1.

« È approvata la convenzione coll'annesso capitolato in data del 14 luglio 1862, intesa fra i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura, Industria e Commercio, ed il signor Gaetano Semenza, di Londra, contraente in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati, relativa alla concessione di strade ferrate nell'isola di Sardegna. »

Secondo l'uso, non leggerò la convenzione ed il capitolato di cui si fa cenno nell'articolo stesso, a meno che qualcheduno dei Signori Senatori creda che ciò si debba fare, oppure che alla lettura dei singoli articoli avvenga il caso di riferirsi.

Se non si fanno osservazioni in contrario tengo il Senato per assenziente alla massima adottata già da lungo tempo che, salvo un richiamo espresso, non si leggono le convenzioni e gli annessi capitolati.

Se non si domanda la parola metto ai voti l'articolo 1.

Chi lo approva s'alzi.

(Approvato.)

Art. 2.

« Per gli effetti di cui all'art. 8 della predetta convenzione è fatta facoltà al governo di scorporare dalla massa dei terreni ademprivili in Sardegna, compresi quelli conosciuti sotto la denominazione di cussorgie, ettari 200 mila da assegnarsi in libera proprietà ai concessionari delle ferrovie dell'isola. »

Senatore Laconi. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Laconi. Ho chiesto la parola non per fare alcuna proposta, ma solo per fare una riserva, ed è che quando si voterà la legge degli ademprivi io intendo di mostrare che i Comuni, i quali avranno a

contribuire in questi beni ademprivili dovranno avere dagli altri Comuni dell'isola un certo compenso.

Per ora tuttavia non faccio proposta alcuna, e solo mi riservo di parlare quando si discuterà la legge sugli ademprivi.

Presidente. Se non vi è altro Senatore che domandi la parola metto ai voti l'art. 2.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

Art. 3.

« La scorporazione dei terreni di cui sopra si farà, dividendo in due lotti di qualità e valore eguali i terreni ademprivili situati nella giurisdizione di ciascun Comune. »

La sorte deciderà quale debba essere la porzione da assegnarsi ai concessionari. »

(Approvato.)

Art. 4.

« Il riparto sarà fatto coll'opera di tre periti, dei quali l'uno rappresenterà i concessionari, un altro i Comuni, il terzo sarà nominato d'ufficio dal ministro d'agricoltura e commercio. »

« Il perito per conto dei Comuni sarà nominato dalla riunione dei sindaci che compongono il distretto mandamentale a maggioranza assoluta di voti ed in caso che non si ottenesse la maggioranza suddetta, dalla deputazione provinciale. »

(Approvato.)

Art. 5.

« Dopo l'estrazione a sorte, l'arbitramento fatto dai periti sarà per decreto del Prefetto reso immediatamente esecutorio. »

(Approvato.)

Art. 6.

« Se la porzione per tal modo assegnata ai concessionari non risultasse di ettari 200 mila, o vi fosse eccedenza, le deputazioni provinciali delibereranno riunite, come, e per quali terreni parimente ademprivili debba farsi l'aumento o la diminuzione. »

(Approvato.)

Art. 7.

« I decreti dei Prefetti di cui all'art. 5 corredati dalle relative perizie e verbali avranno forza di atti pubblici e sulla loro presentazione avrà luogo la relativa mutazione di proprietà in catasto. »

(Approvato.)

Art. 8.

« Le spese occorrenti alla scorporazione e riparto dei terreni ed alla fissazione dei limiti restano a carico dei concessionari. »

(Approvato.)

Art. 9.

« Con legge *soppressiva* degli ademprivi si provvederà ai diritti dei Comuni e dei cussorgiali ed altri utenti mediante la cessione ad essi dei rimanenti terreni *ademprivi* in quelle proporzioni e con quelle prescrizioni ed oneri che saranno stabiliti dalla stessa legge. »

(Approvato.)

Presidente. Prima di passare allo squittinio segreto prego il Senato di voler fissare l'ordine del giorno per la seduta di domani.

Vi sarebbe primieramente il progetto di legge che era già portato all'ordine del giorno e relativo alle modificazioni ed aggiunte alla legge sull'ordinamento delle guardie doganali, quindi verrebbero gli altri presentati ultimamente, cioè:

2. Disposizioni intorno ai conflitti di giurisdizione.
3. Pensioni degli allievi dei collegi militari di istruzione secondaria.
4. Approvazione del regolamento doganale.
5. Autorizzazione dell'esercizio provvisorio dei bilanci del 1° trimestre del 1863.

Di questi cinque progetti di legge, come ho detto testè, uno è ancora all'ordine del giorno d'oggi; altri sono stati presentati solo ultimamente ed il penultimo non ha neppure ancora percorso lo stadio portato dal regolamento.

Tuttavia le circostanze in cui ci troviamo e la premura che vi sarebbe rispetto ad alcuni di essi di procedere ad una pronta discussione, indurranno il Senato a passare oltre.

Basterà al riguardo che io citi il progetto relativo ai conflitti di giurisdizione. Voi ritenete o signori Senatori che nella relazione del signor Ministro si accenna alla grave circostanza che vi sono parecchi individui in prigione che aspettano di conoscere il tribunale da cui debbono essere giudicati.

V'è inoltre il progetto di legge per l'esercizio provvisorio del primo trimestre del 1863 stato già dalla Camera elettiva votato, il quale di sua natura domanda anche una straordinaria sollecitudine.

Interrogo quindi il Senato se intende che nella seduta di domani siano portati all'ordine del giorno tutti questi cinque progetti.

Chi intende che l'ordine del giorno per la seduta di domani sia fissato nella conformità che ho avuto l'onore di dire, si alzi.

(Il Senato approva.)

L'ordine del giorno è fissato in questa conformità.

Per conseguenza i signori Senatori sono pregati di convenire domani al tocco negli uffizi per l'esame della legge stata presentata oggi dal signor Ministro delle finanze e alle due precise in adunanza pubblica.

Raccomando ai signori Senatori di trovarsi alle due precise, perchè vi è abbondanza di materia, che sarebbe desiderabile di sbrigare nella seduta stessa, mentre dubito che in altra seduta si possa avere il numero legale.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Il signor Ministro delle finanze ha la parola.

Ministro delle Finanze. Avevo chiesto la parola unicamente per dire che anche il Ministero riguardava questi progetti come urgentissimi, ma ora dopo le parole del signor Presidente, e la deliberazione del Senato, non ho più nulla ad aggiungere.

Presidente. Come ho indicato nella seduta precedente, il numero legale è di 89.

Si procede ora allo squittinio segreto sopra il progetto di legge testè dal Senato approvato.

(Il Senatore Segretario D'Adda fa l'appello nominale.)

Risultato della votazione.

Numero del votanti.	98
Favorevoli.	68
Contrari	30

Il Senato approva.

(Vivi e generali applausi.)

(Il Presidente rivolgendosi alle tribune.)

Sono vietati dal Regolamento gli applausi e le manifestazioni d'ogni maniera dalle tribune.

La seduta è sciolta (alle ore 5 1/2.)