

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 GIUGNO 1879

Chiedo se questo emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Pirisi-Siotto ha facoltà di svolgerlo.

PIRISI-SIOTTO. Onorevoli colleghi, l'emendamento che, d'accordo con altri onorevoli colleghi, io mi onorai di proporre a questo disegno di legge è inteso a redimere se fia possibile, dal limbo delle strade ferrate ove era stato dimenticato, il tronco Nuoro alla linea Macomer. Devo insistere nell'emendamento, anche dopo la correzione della proposta di legge, cioè anche dopo la promozione generale delle categorie intermedie e quella parziale della quinta ed ultima categoria; imperochè se questo disegno di legge riformato, corretto e forse anche trasformato, divenisse legge dello Stato, sarebbe sconsigliato, e dirò di più, sarebbe quasi intollerabile la situazione che ridonderebbe alle linee della Sardegna, e, più che alle altre, a quella Nuoro-Macomer, per la quale io ho l'onore, ed il dolore di parlare. Pregho perciò la Camera che mi abbia un tantino di attenzione, oda i motivi che giustificano il mio emendamento, e poscia col suo voto corregga l'ingiustizia del progetto stesso.

A me, non uso di annoiarla con frequenti discorsi, la Camera, spero, vorrà essere cortese della sua benevolenza, tanto più che se l'argomento in apparenza è di poca entità, però in realtà è della più alta importanza siccome quello che si attiene strettamente ad una questione di vera giustizia, e che riguarda l'avvenire economico e morale di una gran parte della Sardegna, e forse della Sardegna intiera.

L'emendamento si risolve in questo concetto, sostanzialmente importa questo: che il tronco Nuoro-Macomer sia costruito a spese dello Stato, e che nella costruzione la larghezza ordinaria possa essere ridotta. Esso è posto in un articolo separato, perchè le ragioni che lo consigliarono, e le modalità che si introdussero, sono speciali, e, direi quasi, una eccezione alle norme generali che informano il disegno di legge. Udendone lo svolgimento, la Camera forse si persuaderà che nella sostanza è ragionevole, nelle modalità e nella forma corretto e accettabile.

La Sardegna è, come l'Italia, un corpo allungato, per servirmi di una espressione che si legge nella relazione dell'onorevole Morana: la sua massima lunghezza dal capo Testa a nord, al capo Teulada a sud, è di chilometri 270, mentre la sua massima latitudine dal capo Caccia a ovest, al capo Comino ad est, è di soli chilometri 144. La sua superficie è di chilometri quadrati 24,342, di poco inferiore a quella della Sicilia, che è di chilometri

quadrati 29,241. Ondecchè, se l'Italia è uno stivale, la Sardegna è il piede, o se ciò vi par troppo, un dito del piede che lo calza. Le onde che la circondano, non solo la flagellano incessantemente e furiosamente, ma la restringono, la circoscrivono e le mantengono impressa e perenne la maledizione d'isola, obbligandola ad una vita propria, intima ed esclusiva, alla peggiore delle vite a quella d'isolamento. Essa è orgogliosa che geograficamente e politicamente appartenga all'Italia; ma gittata come è nel Mediterraneo, a guisa di stazione pei naviganti, e circondata dalla Francia, dalla Spagna, dall'Africa e dalle provincie italiane del mezzogiorno e di ponente della penisola, essa è dalla natura destinata, direi anzi obbligata, ad esplicare la sua attività in tutte le direzioni attraverso la grande via del mare. Epperò, oltre le linee ordinarie interne, delle quali oggi è dotata in modo sufficiente, la Sardegna ha bisogno di celeri e diretti mezzi di comunicazione col mare, pei quali i suoi prodotti abbiano esito e trovino smercio sì in Italia che all'estero dove il mercato sia più vicino, ed offra condizioni più vantaggiose.

I provvedimenti ferroviari per lei debbono perciò, secondo me, essere regolati con criteri speciali, essere cioè temperati alla sua condizione d'isola, e perciò essere diversi da quelli che si confanno alle provincie del continente. Direi quasi che sotto il punto di vista della viabilità ferroviaria, la Sardegna, attesa la sua positura verso le anzidette nazioni, dovrebbe considerarsi come un piccolo Stato a sè ed avere le sue linee ferroviarie che, con quelle di navigazione, le schiudessero, oltre la via della madre patria, ancora quella dei mercati e della civiltà delle anzidette nazioni. Per la qual cosa io penso che nelle linee ferroviarie principali della Sardegna, le quali attraversandola in lungo e in largo riescono al mare, sia vivo e spiccato il carattere di quelle altre, le quali siano destinate a porre gli Stati vicini in diretto ed immediato contatto, ad agevolare fra loro le relazioni commerciali e gli scambi. A me infatti non par vero che nel rispetto commerciale ed economico, il sistema ferroviario di un'isola debba mirare esclusivamente alle comunicazioni colla madre patria, massime quando, come avviene nella Sardegna, è constatato che taluni dei suoi principali prodotti non si smaltiscono nelle provincie sorelle, ma esclusivamente all'estero.

La Sardegna non ha, non può, nè pretende per ora di avere una vera rete ferroviaria; quando sarà popolata e produttrice nel grado che le spetta, allora potrà anch'essa aspirare al conseguimento delle linee secondarie. Ma partendo dagli accennati criteri io credo che non basti aver dotato la Sardegna di una