

Ora l'onorevole Saporito crea una terza proposta, quella cioè della compagnia straniera, la quale non solamente non fece proposta nessuna, ma non fu nemmeno invitata a farla, perchè era stato già dichiarato dal Consiglio dei lavori pubblici che i suoi progetti non erano da prendersi nemmeno in considerazione.

Del resto nel capitolato si diceva che la Società e i membri del suo Consiglio di amministrazione dovevano essere tutti italiani, e invece coloro che avevano fatto la domanda erano tutti stranieri.

Ma, voglio mettere da parte anche questa considerazione. Il ministro non poteva rivolgersi che a coloro che avevano fatto i progetti approvati e non mancavano certo di serietà tecnica e finanziaria.

Ora, onorevole Saporito, Ella fa delle considerazioni poco esatte in quel suo specchio, che non ho potuto seguire nelle cifre, ma che ho seguito nel concetto. Se Lei vuole considerare il prezzo al quale furono date le linee, non deve cominciare dall'immaginarsi che si possano fare in Sardegna delle linee, sia pure a binario ridotto, con 70, 80 o 100 mila lire a chilometro. Bisogna per queste strade tener conto delle diverse difficoltà e delle quali si tenne conto nel dividerle in tre periodi; cioè linee del primo, del secondo e del terzo periodo. Quelle del primo periodo sono relativamente facili: quelle del secondo periodo sono difficili; quelle del terzo sono difficilissime, perchè si trovano in terreni aspri e montuosi.

Ora nelle condizioni stabilite, io stesso ho introdotto un articolo con cui ho ragguagliato le sovvenzioni annue da pagarsi, secondo la probabile spesa di ciascuno di questi periodi. E quindi per primo periodo ho stabilito una quota minore, per secondo una quota più elevata, e per terzo una quota ancora maggiore, cioè rispettivamente 8,400, 9,400 e finalmente 9,900 lire. Quest'ultima quota verrà pagata solo quando tutte le strade della Sardegna saranno compite, vale a dire fra dieci o dodici anni.

Con questa concessione il Governo non ha dato garanzia di capitali, nè garanzie d'interessi. Le tariffe concordate sono le più basse, e inoltre è stato fatto obbligo ai concessionari di servirsi dell'industria nazionale.

In questa concessione è stato posto anche un articolo il quale salva interamente la responsabilità del Governo di fronte alle pretese di chiunque, compresa la Compagnia reale Sarda, vantasse dei diritti di preferenza in forza della convenzione del 1877. Quale valore avessero questi diritti di preferenza era cosa alquanto difficile a

determinare; ad ogni modo il Governo non ha voluto assumersi sopra di sé la responsabilità. Poneva quindi come una delle condizioni del contratto che esso dovesse essere tenuto indenne interamente da qualunque molestia, e qualunque evizione che potesse venire da altre parti.

Ora dunque, o signori, ad onta di tanti e gravi oneri imposti alla Società, mentre il Governo poteva concedere una sovvenzione annua di 10,500 lire a chilometro, esso non l'ha fatta che per lire 8,400 per le linee del primo periodo, 9,400 per quelle del secondo, 9,900 per tutte le restanti. E, con ciò, si è ottenuto un vantaggio notevole, tanto per la Sardegna quanto per il tesoro dello Stato.

Io, dunque, prego l'onorevole Saporito, di considerare che questa è, anzi, una delle concessioni più favorevoli che mai siano state fatte; e, se egli si darà la pena di confrontarla, tenendo conto della differenza tecnica delle strade concesse, con quelle che già costituivano la rete delle ferrovie principali della Sardegna, troverà come il Governo non poteva porre maggior cura di quella che ha posto, nel fare la concessione, nè ottenere condizioni migliori.

Del resto, comprenderà che qui non si esplica solamente l'opera del ministro dei lavori pubblici. Prima di trattare un contratto di questa natura, e di conchiuderlo, i ministri tutti convenivano, e discutono largamente della questione, e si rendono conto di tutti i lati di essa; e, quando decidono, gli è perchè hanno veduto tutto, hanno snaturato tutto, e credono che l'interesse del paese li porti a conchiudere così come il ministro del ramo ha proposto.

Presidente. Onorevole Pantano, Ella ha chiesto di parlare per fatto personale; ma la prego di limitarsi al fatto personale, e di non rientrare nella discussione generale.

Pantano. Onorevole presidente, io farò di tutto per tenermi entro il più breve limite che mi sarà possibile; però, Ella converrà che l'argomento su cui ho richiamato l'attenzione del Governo e della Camera, e le risposte assai brevi con cui l'onorevole ministro credè di doversene occupare, mi obbligano — e lo farò in modo breve — a fornire schiarimenti, assolutamente indispensabili.

Per altro, il compito mio è stato agevolato dall'opera stessa dell'onorevole Genala; il quale alle molteplici mie domande non ebbe, salvo per qualcuna, risposta di sorta. Capisco che egli, preoccupato delle grandi cifre che ha esposto dinanzi alla Camera, non aveva nè il tempo, nè la volontà di rispondere intorno alle condizioni del personale ferroviario, di cui toccò appena la que-