

university press
ricerche storiche
10

*Noi raggiungiamo un gran numero di verità,
ma si tratta di verità parziali.
È qui una delle differenze che distinguono
la storia dalla scienza:
quest'ultima raggiunge anch'essa delle verità,
ma si tratta di verità provvisorie...*

(P. Veyne, *Come si scrive la storia*, 1973, p. 77)

LEOPOLDO ORTU

La questione sarda tra Ottocento e Novecento

Aspetti e problemi

CUEC

Cooperativa Universitaria Editrice Cagliaritana

RICERCHE STORICHE / 10

ISBN: 88-8467-232-5

La questione sarda tra Ottocento e Novecento
Aspetti e problemi

© 2005

CUEC Cooperativa Universitaria Editrice Cagliariitana
prima edizione gennaio 2005

Senza il permesso scritto dell'Editore è vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico

Realizzazione editoriale: CUEC
via Is Mirrionis 1, 09123 Cagliari
Tel/fax 070271573 - 070291201

www.cuec.it
e-mail: info@cuec.it

Stampa: Solter – Cagliari

Copertina: Biplano – Cagliari

Indice

Premessa	9
-----------------------	---

CAPITOLO PRIMO

Questione meridionale e questione sarda

1. <i>Un tentativo di determinazione della “questione”</i>	11
2. <i>La Sardegna in un crocevia di depressioni</i>	20
3. <i>La “specificità” della questione sarda</i>	22

CAPITOLO SECONDO

La questione degli ademprivi

1. <i>Le cause dell’abolizione degli ademprivi</i>	29
2. <i>Le tre fasi della privatizzazione della terra</i>	30
3. <i>Una genesi incerta e dibattuta</i>	32
4. <i>Gli interventi legislativi nell’Ottocento</i>	35
5. <i>Il periodo di preparazione (1856-1859)</i>	39
6. <i>La pubblicistica e la stampa dell’epoca</i>	43
7. <i>La legge del 4 gennaio 1863 e la costruzione delle ferrovie</i>	48
8. <i>Le proposte di Cattaneo</i>	53
9. <i>La legge de 3 febbraio 1865</i>	60
10. <i>L’esigenza del «discentramento»</i>	63

Appendice	70
------------------------	----

CAPITOLO TERZO

La questione delle ferrovie

1. <i>La rete viaria</i>	85
2. <i>La rete ferroviaria</i>	87
3. <i>Le ferrovie e gli ademprivi. Due problemi “fittiziamente” associati</i>	91
5. <i>L’opposizione allo scorporo e le difficoltà della Compagnia ferroviaria</i>	97
6. <i>Le reazioni attraverso la stampa e le lotte operaie</i>	104
7. <i>Le nuove convenzioni</i>	106
8. <i>Il completamento delle linee ferroviarie</i>	111
9. <i>«Le ferrovie economiche»: una proposta di Giuseppe Sanna Sanna</i>	116
Appendice	125

CAPITOLO QUARTO

L’emigrazione

1. <i>Le prime testimonianze</i>	145
3. <i>Dalla «perfetta fusione» all’Unità</i>	167
4. <i>L’emigrazione nel primo Novecento</i>	184
5. <i>L’emigrazione nel primo dopoguerra</i>	195
6. <i>L’emigrazione tra il 1930 e la seconda guerra mondiale</i>	201
7. <i>Dal sottosviluppo alla dipendenza</i>	214
8. <i>La “nuova” Rinascita</i>	226
9. <i>Il rientro</i>	234

Premessa

Nell'accingermi a dare alle stampe questo studio, che si compone di parti nuove e di parti che sono frutto di una rielaborazione di studi giovanili, ho ritenuto di poter affidare la sintesi introduttiva, di poter esplicitare il senso profondo del percorso che segue, a due brani, il primo scritto dall'amico, collega e compagno di studi Giuseppe Marci, l'altro da Umberto Cardia, che rimane e rimarrà vivo negli scritti e nella memoria dei molti che lo hanno conosciuto e stimato.

«A saperla raccontare, la storia sarda è come certi romanzi ottocenteschi, racconti di vite perdute, eroi ed eroine sui quali incombe l'ombra della catastrofe. Il lettore percepisce il clima fin dalle prime righe: lo scrittore provetto non ha bisogno di ricorrere a particolari lacrimosi ma costruisce un intreccio che è intrinsecamente drammatico.

Paradossalmente sono pochi, invece, gli storici che abbiano avuto la volontà di rappresentare in modo conveniente la tragica epopea di quella storia.

Molti la tragicità l'hanno ripetutamente dichiarata anziché farla risaltare attraverso il concatenarsi degli eventi e hanno così prodotto narrazioni prevedibili; altri l'hanno annientata, sommergendola fra dati e date, elencazioni di documenti, nomi di sovrani e pettegolezzi di corte: il lettore resta confuso, perde il filo del discorso, non riesce a cogliere l'altissima tensione che anima le vicende.

Troppi hanno sbagliato la prospettiva dalla quale osservare gli eventi, hanno perduto di vista l'essenziale e ingigantito il particolare, hanno osservato il dito indicante, anziché la luna indicata. "Storici savoiard" li ha definiti ironicamente Sergio Atzeni, convinti che la storia della Sardegna cominci (e debba quindi intitolarsi) dall'arrivo del dominatore.

Ne abbiamo a bizzeffe storie della Sardegna romana, della Sardegna aragonese, della Sardegna sabauda: possiamo leggerle e rileggerle, non riusciamo a cogliere il nodo sostanziale o abbiamo, al più, una pallida ombra dell'informazione verso la quale tendiamo.

Ma ci sono, per fortuna, anche i casi in cui il punto di vista s'aggiusta, lo storico affronta i problemi nell'ottica richiesta dalla metodologia (e dal buon senso): il racconto dei documenti d'archivio diviene allora immediatamente ordinato e perspicuo, ogni singolo evento acquista significato e risalto nel quadro d'assieme.

Può essere utile, per cominciare, una diversa definizione del medesimo segmento di tempo (quello usualmente definito la dominazione sabauda può diventare, ad

esempio, le origini della questione sarda) e il percorso concettuale si fa subito più convincente».

(G. Marci, *Tradizione e modernità nell'«Agricoltura di Sardegna»*, in A. Manca dell'Arca, *Agricoltura di Sardegna*, a cura di G. Marci, Cuec, Cagliari 2000, pp. IX-X.)

«L'uso del termine *questione* per connotare un insieme strutturato, un nodo di problemi irrisolti di carattere politico, economico e sociale o d'altra natura, sia nell'ordine interno che in quello internazionale, è diventato più frequente (e di ciò si potrebbero ricercare le ragioni psicologiche e linguistiche) a partire dalla seconda metà del secolo scorso, quando cominciarono a moltiplicarsi e a intersecarsi le *questioni* più diverse, dalla Questione sociale a quella femminile, dalla Questione vaticana o di Roma alla Questione vessatissima degli Stretti, dalla Questione contadina a quella meridionale o siciliana.

Quanto alla Questione sarda, espressione rivelatrice d'una presa di coscienza dei suoi caratteri specifici e differenziali rispetto alla Questione meridionale (così come, accanto a quella meridionale, si porrà una specifica Questione siciliana), essa entrò nel dibattito politico, in Sardegna e nella penisola, a cominciare dalla metà degli anni '70 del secolo scorso. Tra i primi ad usare l'espressione già con carattere di rivendicazione politico-territoriale in senso federalistico fu Giovanni Battista Tuveri. L'espressione venne poi caricandosi di tutte le frustrazioni e di tutte le proteste suscitate dal naufragio delle speranze che avevano accompagnato la *perfetta fusione* e la rinuncia, sopra quell'altare, alle antiche istituzioni di autonomia. Al 1875, l'anno medesimo in cui apparvero le *Lettere (seconda serie)* di Pasquale Villari, a denunciare in forma ormai dispiegata e drammatica l'esistenza di una Questione meridionale dai contorni inquietanti, appartiene quel *Grido di dolore della Sardegna* pubblicato nelle colonne dell'*Avvenire di Sardegna* da Giovanni Siotto Pintor, uno dei promotori della fusione del 1847-48. Due anni dopo, nel '77, quel grido, sempre da parte del Siotto Pintor, si ampliò nella aspra requisitoria contro la monarchia e la classe dirigente del nuovo Stato contenuto nelle pagine finali della *Storia politica e civile dei Popoli sardi*, vera e propria autocritica collettiva per la rinuncia alla sia pur limitata autonomia dei secoli passati.

Da quel momento, le due Questioni, quella meridionale e quella sarda, corrono e si sviluppano intrecciandosi e sovrapponendosi ma con caratteri nettamente distinti».

(U. Cardia, *La quercia e il vento. Tradizione e modernità nel pensiero autonomistico sardo*, EUS, Cagliari 1991, pp. 153-154).

CAPITOLO PRIMO

Questione meridionale e questione sarda

1. Un tentativo di determinazione della “questione”

Le numerose e gravi “questioni” che emersero immediatamente prima, durante e specialmente subito dopo il compimento del Risorgimento, ovvero appena conseguita l’unità politica e amministrativa dell’Italia, erano in realtà tutte costituite da elementi preesistenti, taluni presenti addirittura da secoli, che però non potevano, o ben poco potevano confliggere tra di loro, né causare squilibri, essendo all’interno di Stati piccoli e molto diversi, con istituzioni, società ed economie assolutamente specifiche, perché frutto di percorsi storici non univoci, anzi spesso contrastanti, che avevano gradualmente determinato varietà dialettali e mentalità disomogenee, differenti se non ostili persino a pochi chilometri di distanza.

Senonché appena si passò dalla “poesia” risorgimentale alla dura prosa, che fu quella del brigantaggio, della questione romana, della questione cattolica, del pareggio di un bilancio disastroso, già nel primo decennio unitario e poi, una volta conclusasi – e pure positivamente con la presa di Roma – la fase del sogno che aveva animato le varie componenti del Risorgimento, finita insomma la fase agitatoria e romantica, che in vario modo aveva ispirato prima l’anima carbonara, poi quella mazziniana, quindi quella giobertiana, fino a quelle federaliste repubblicane del Cattaneo o del Ferrari (quest’ultima addirittura vicina a quelle socialisteggianti e proudhoniane), emerse tutto insieme quel vecchio inestricabile groviglio di contraddizioni politico-sociali ed economiche, ulteriormente aggravato, a partire dagli anni Ottanta, dalla complessa situazione internazionale che, per via dell’Imperialismo e della concorrenzialità crescente, obbligava il nuovo Stato ad abbandonare il liberismo economico, adottato da appena due decenni e che pure stava cominciando a dare qualche frutto nel disastroso meridione ed in Sardegna, per passare al protezionismo, il quale non poteva che cristallizzare appunto le parti più povere e meno attrezzate del paese. A sua volta tutto ciò giustificò la scelta accentratrice e preparò il terreno all’autoritarismo.

I fattori che contribuirono ad accentuare la divaricazione, già esistente per ragioni storiche e geografiche, vanno dunque individuati principalmente nella politica economica protezionista che concorse ad accrescere in maniera determinante lo squilibrio tra nord e sud. Il meridione, arretrato e non in grado, salvo rare eccezioni, di seguire il passo dello sviluppo del resto del paese, assistette impotente ad una frattura che si faceva sempre più marcata, dimostrandosi incapace di trovare le energie per dare vita ad un valido programma di risanamento. La specificità della Sardegna poi, contrassegnata da un'economia agraria e pastorale arretrata, aggravava in maniera significativa il quadro generale e collocava l'Isola in una posizione ancora di maggiore svantaggio nel panorama delle regioni del Mezzogiorno. Proprio la svolta protezionista pose un freno, infatti, al processo di sviluppo di alcuni comparti produttivi, quali l'allevamento del bestiame grosso, la viticoltura e varie colture specializzate che timidamente avevano preso avvio. Il conflitto doganale con la Francia, principale mercato per i prodotti agricoli isolani, segnò un brusco arresto ad un tentativo di decollo economico inaugurato appena qualche decennio prima. A ciò andò ad aggiungersi il tracollo bancario che condusse alla rovina numerosi produttori agricoli ed imprenditori commerciali.

Negli ultimi decenni dell'Ottocento, cioè a dire al tempo della così detta "crisi di fine secolo", i ceti dirigenti, intellettuali e buona parte della pubblicistica prospettavano una politica volta alla riduzione ed all'eliminazione delle carenze strutturali dell'economia isolana, elementi questi ritenuti basilari per l'avvio di una modernizzazione. In quest'ottica, ponendo in rilievo la specificità della questione sarda, le richieste si rivolgevano all'adozione di una legislazione speciale che permettesse di creare le condizioni di una ripresa dei settori economici più dinamici nell'intento che essi potessero fungere da traino per il superamento dei fattori naturali che avevano dato origine allo squilibrio.

Proprio dalle aree più disagiate, Sardegna e Sicilia prese avvio, sul finire del secolo la politica delle leggi speciali, concretizzatasi nell'istituzione del commissario civile in Sicilia e nell'esame della prima legge speciale per la Sardegna. È in questo momento che la classe dirigente italiana acquisisce la consapevolezza della presenza di aree svantaggiate, che necessitano di interventi mirati in relazione alle esigenze ed agli interessi particolari.

Con obiettivi diversi, ma con convergenza di intenti, venne inaugurata, a partire dalla legge speciale per la Sardegna del 1897, una politica vol-

ta a realizzare interventi legislativi in favore delle aree geografiche del meridione. La legislazione speciale fornì certamente impulsi positivi, capaci talvolta di stimolare un processo di sviluppo e di attivare, attraverso opportuni incentivi, un imponente intervento di gruppi finanziari e bancari interessati ad investimenti nelle regioni del Mezzogiorno¹. Ad ogni modo il giudizio espresso dal meridionalismo liberista e da alcuni storici sulla politica delle leggi speciali è negativo. Per alcuni il complesso di provvedimenti speciali si dimostrò insufficiente a sanare lo squilibrio tra nord e sud². Per altri proprio quegli interventi, se contribuirono a contenere gli effetti della divaricazione tra le due aree del paese, non riuscirono a creare le condizioni per uno sviluppo organico e conseguentemente, non modificando il quadro complessivo dei tradizionali equilibri sociali, divennero quasi esclusivamente uno strumento di raccolta del consenso della rappresentanza parlamentare attorno al governo³.

Per la classe dirigente isolana all'interno del programma di leggi speciali, l'intervento pubblico acquistava un ruolo cardine, in particolare nella sistemazione idraulica e nello sviluppo agrario. Il riassetto idrogeologico del territorio, la correzione di corsi d'acqua, la bonifica di paludi, la creazione di nuovi bacini divennero gli obiettivi non solo della legge del 1897, ma anche di quella del 1902 e, soprattutto, di quella più completa e più organica del 1907⁴. Quest'ultimo provvedimento legislativo apparve

¹ G. Barone, *Stato, capitale finanziario e Mezzogiorno (1900-1914)*, in «*La modernizzazione difficile. Città e campagne nel mezzogiorno dall'età giolittiana al fascismo*», De Donato, Bari 1983, pp. 60-62; Id., *Mezzogiorno e modernizzazione. Elettricità, irrigazione e bonifica nell'Italia contemporanea*, Einaudi, Torino 1986.

² G. Candeloro, *Storia dell'Italia Moderna*, vol. VII, *La crisi di fine secolo e l'età giolittiana*, Feltrinelli, Milano 1974, pp. 151 e segg. L'autore sottolinea, comunque, che in quell'occasione l'operato dei vari governi in favore del Mezzogiorno fu comunque opportuna ed efficace per evitare che lo squilibrio si aggravasse ulteriormente.

³ F. De Felice, *L'età giolittiana*, Loescher, Torino 1980, pp. 102-103; F. Barbagallo, *Stato, Parlamento e lotte politico-sociali nel Mezzogiorno (1900-1914)*, Guida, Napoli, 1980, pp. 158-170. L'autore individua un'eccezione nella legge per Napoli, capace di avviare la trasformazione industriale della città.

⁴ Positivo, nel complesso, il giudizio espresso dalla storiografia sulla legge del 1907. Ad essere apprezzata, rispetto al provvedimento speciale del 1897 fu la maggiore attenzione per il coordinamento degli interventi, la capacità di individuare in maniera più concreta ed incisiva un quadro di «programmazione dello sviluppo» che abbracciasse tutti i settori (viabilità, sistemazione idraulica, opere portuali, pubblica istruzione, credito agrario); cfr. G. Sotgiu, *Storia della Sardegna dopo l'Unità*, Laterza, Roma-Bari 1986, p. 397; S. Sechi, *Dopoguerra e fascismo in Sardegna. Il movimento autonomistico nella crisi dello Stato liberale (1918-1926)*, Fondazione L. Einaudi, Torino 1969, pp. 122-124; M. Brigaglia, *La Sardegna dall'età giolittiana al fascismo*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi. La Sardegna*, a cura di L. Berlinguer e A. Mattone, Ei-

come l'esito del dibattito che ruotava attorno alla questione sarda. Esso costituiva, da un lato, una risposta alle sollecitazioni dei gruppi più dinamici capaci di coglierne i vantaggi, dall'altro uno stimolo al processo di trasformazione e di modernizzazione. Agevolando il credito e ammodernando le opere pubbliche, la politica delle leggi speciali favorì anche nell'Isola lo sviluppo di forze imprenditoriali sarde che, negli intenti del governo, avrebbero dovuto diventare protagoniste di un processo di trasformazione, specie nel settore agrario e fondiario. Inoltre, in quell'occasione veniva individuata l'ipotesi di una industrializzazione elettrica da realizzarsi tramite la concessione a privati dell'utilizzo dei bacini fluviali. Bonifica idraulica, sviluppo dell'industria elettrica e trasformazione agraria parvero, dunque, agli occhi dell'opinione pubblica obbiettivi perseguibili per dare concretezza ad un processo di modernizzazione reso possibile dall'intervento statale⁵.

La produzione storiografica più diffusa fino a tempi abbastanza recenti – e taluno lo fa ancora oggi, sia pure con intenti opposti o per protrarre nel tempo, oppure, al contrario, per buttare la croce addosso proprio a quella storiografia – scriveva che il problema meridionale nella sua complessa globalità implicava un groviglio di elementi politici, economici e sociali emersi dal sostrato autoritario ed accentratore che fu il reale protagonista del Risorgimento italiano⁶. E appunto da questo tormentato contesto stori-

naudi, Torino 1988, pp. 541-542; L. Pisano, *Orientamenti riformatori e politica delle leggi speciali. Note per una ricerca su Stato e Mezzogiorno dall'Unità al fascismo*, in "Studi e ricerche in Girolamo Sotgiù", vol. II, Cucc, Cagliari 1993, pp. 107-149.

⁵ Sul tema specifico della modernizzazione in Sardegna, cfr. F. Atzeni, *Riformismo e modernizzazione. Classe dirigente e questione sarda tra Ottocento e Novecento*, Angeli, Milano 2000, pp. 7-11.

⁶ Su "Arretratezza e Risorgimento nazionale", sulla situazione agraria, sui rapporti di produzione e il regime delle proprietà, sulle limitate dimensioni della struttura industriale, sulle risorse umane e naturali cfr. G. Pescosolido, *L'economia e la vita materiale*, in *Storia d'Italia*, a cura di G. Sabbatucci e V. Vidotto, vol. I, *Le premesse dell'Unità*, Laterza, Roma-Bari 1994; ma dello stesso volume, ai fini del presente lavoro risultano fondamentali anche i saggi di M. Meriggi, A. De Francesco e di R.P. Coppini. Allo stesso modo, per un migliore inquadramento degli argomenti di cui si tratta, vanno tenuti presenti i contributi dello stesso G. Pescosolido, di F. Cammarano, E. Decleva, G. Montoni, B. Tobia, presenti nella stessa *Storia d'Italia*, a cura di G. Sabbatucci e V. Vidotto, vol. II, *Il nuovo Stato e la società civile*, Laterza, Roma-Bari 1995; tenendo sempre nel dovuto conto, entro la linea dell'orizzonte indicato, l'importante percorso di studi che va almeno da M.L. Salvatori, *Il mito del buongoverno. La questione meridionale da Cavour a Gramsci*, Einaudi, Torino 1963 (questo studio ormai datato, viene qui citato poiché esso comunque consente di andare ben oltre la linea dell'orizzonte testé indicata e, rimanendo sempre all'interno dello

co partirebbe la scissione, voluta dalla classe politica della nuova Italia, tra paese “legale” dei privilegiati e paese “reale” delle grandi masse subalterne italiane.

Oggi, anche in seguito ai nuovi studi, tutto ciò risulta superato. Tuttavia è ancora possibile concordare con Emilio Sereni quando affermava che una delle cause più gravi dell’origine dei dislivelli tra sviluppo e sottosviluppo, tra centri e periferie, tra Nord e Sud, deve essere individuata in «tutti i fenomeni che mantengono entro limiti relativamente ristretti lo sviluppo mercantile dell’economia italiana»⁷; e tra di essi uno dei più notevoli, per le implicanze e le cattive conseguenze che ancora oggi trapelano dalla mentalità di vari strati e plaghe dell’Italia, fu il persistere dei residui feudali nelle campagne. Appunto per la presenza di questo grave fattore, l’ordinamento imposto nei primi decenni dopo l’Unità non bastò a sanare il vizio d’origine della arretrata borghesia italiana, la quale aveva compiuto la sua rivoluzione soltanto in parte, realizzando un’economia fortemente ritardata da una serie di istituti economici-sociali ancorati appunto al feudalesimo; essa infatti, ove più ove meno, guardava al passato, era una borghesia mercantile o degli impieghi, i cui proventi spesso reinvestiva nell’acquisto di terre, se non addirittura di titoli nobiliari; una borghesia non avanzata, dunque, come quella inglese, o francese, o belga, o olandese etc..

È pertanto comprensibile che il Risorgimento italiano dovesse dare luogo ad uno Stato nel quale regioni profondamente diverse per storia, costumi e interessi, finivano con l’essere giustapposte in un unico organismo politico-amministrativo. Ed è inutile sostenere che tutto ciò sia avvenuto

stesso complesso genere di studi, di partire dal pensiero dello stesso Cavour sul Mezzogiorno e poi, via via di Pasquale Villari, di Sidney Sonnino, di Leopoldo Franchetti, di Giustino Fortunato, di Napoleone Colajanni, di Francesco Saverio Nitti, di Ettore Ciccotti, di Gaetano Salvemini, etc.); cfr. anche L. Ortu, *Aspetti della questione sarda e della questione meridionale. Note sull’abolizione degli “Adempri” dal 1856 al 1870*, Altair, Cagliari 1981; Id., *Considerazioni sull’abolizione degli adempri (1856-70)*, in “Archivio Storico Sardo”, vol. XXXII, Cagliari, 1981; L. Ortu, B. Cadoni, *L’emigrazione sarda dall’Ottocento ad oggi. Contributo ad una storia della questione sarda*, Altair, Cagliari 1983.

⁷ E. Sereni, *Il capitalismo nelle campagne*, Einaudi, Torino, 1947, p. 40, ma le pagine che qui si citano sono dell’edizione del 1968; A. Gramsci, *Il Risorgimento*, Einaudi, Torino, 1947 e la risposta di Rosario Romeo che, pur tenendo conto di alcuni concetti marxisti, adottava anche le interpretazioni della scuola economica anglosassone, in R. Romeo, *La storiografia politica nel secondo dopoguerra*, in “Nord e Sud”, agosto-settembre 1956; Id., *Problemi dello sviluppo capitalistico in Italia dal 1861 al 1887*, in “Nord e Sud”, luglio-agosto 1958, poi in Id., *Risorgimento e capitalismo*, Laterza, Bari 1959; 3° edizione, Laterza, Bari 1970.

non perché erano state dimenticate le “particolari cautele” necessarie per compiere quella delicata e difficile operazione, ma perché voluto in quanto solo in quel modo si poteva portare a compimento il compromesso fra borghesia industriale del Nord ed agrari del Sud⁸.

Ovviamente un fenomeno così complesso si presta a molte altre interpretazioni, come quella di coloro i quali, con uguale sicurezza, sostengono che altrimenti se si fosse fatta, o se avesse prevalso, una scelta federalista, quell'Italia indipendente si sarebbe dissolta subito dopo l'unificazione. Ad ogni modo i sostenitori della prima tesi ritengono che quel compromesso fu la molla economica che determinò tutto il movimento risorgimentale ed aggiungono che poi, appena raggiunta l'Unità, fu mantenuto ed anzi perfezionato dai governi, sia della destra sia, ed ancor più, dalla sinistra storica, con vari espedienti, come la tassazione ingiusta (non si può certo dimenticare l'imposta sulla macinazione dei cereali che restò in vigore per ben dodici anni, dal 1868 al 1880) e specialmente quella che può essere definita «la via italiana al protezionismo», la quale fu tracciata in forma organica, per la prima volta, con una precisa politica di relazioni internazionali, nel decennio 1878-1888⁹; ma, anche al riguardo, altri hanno potuto, e possono, con uguale valore sostenere che quella via fu imposta dalle direttrici politiche e economiche di fondo e di natura internazionale.

Può apparire singolare, a chi non tenga conto della grandezza dell'uomo, che tutto ciò fosse stato previsto da Carlo Pisacane molti anni prima che l'unità divenisse un fatto compiuto. Egli, appena uscito dalla fase agitatoria e romantica del mazzinianesimo, entrando in contatto con il

⁸ L. Del Piano, *Antologia Storica della Questione sarda*, con prefazione di L. Bulferetti, Cedam, Padova 1959; A. Gramsci, *La Questione meridionale*, Editori Riuniti, Roma 1966, pp. 63-73; E. Sereni, *Il capitalismo nelle campagne*, cit., pp. 146 e 192-200. Tra le tante interpretazioni meridionalistiche si ritiene comunque superata quella secondo cui una causa del mancato sviluppo economico delle regioni meridionali doveva essere fatta risalire al ritardato insediamento capitalistico in quelle regioni. Cfr. C. Daneo, *Agricoltura e sviluppo capitalistico in Italia*, Einaudi, Torino 1969, L. Ferrari Bravo - A. Serafini, *Stato e sottosviluppo. Il caso del Mezzogiorno italiano*, Feltrinelli, Milano 1972, A. Mutti, *Sociologia dello sviluppo e paesi sottosviluppati*, Loescher, Torino 1975, A. Mutti - I. Poli, *Sottosviluppo e Meridione*, Mazzotta, Milano 1975; G. Losito, *Dalla società contadino-artigianale alla società industriale*, Palombo, Palermo 1976.

⁹ E. Del Vecchio, *La via italiana al protezionismo. Le relazioni economiche internazionali dell'Italia 1878-1888*, Archivio Storico, Roma 1979; A. Cardini, *Stato liberale e protezionismo in Italia. 1890-1900*, Il Mulino, Bologna 1981; A. De Bernardi, *Questione agraria e protezionismo nella crisi economica di fine secolo*, Angeli, Milano 1977; P. Pecorari, *Il protezionismo imperfetto. Luigi Luzzatti e la tariffa doganale del 1878*, Istituto veneto di scienze lettere ed arti, Venezia 1989.

pensiero democratico e socialista europeo, elaborò subito una coerente concezione della Storia, che gli permise di intuire la fondamentale importanza dei fatti economici-sociali nella determinazione dei comportamenti umani. Individuò così, tra i primi in Italia, nel diritto di proprietà e nella disuguaglianza, i grandi ostacoli che era necessario spazzar via quando si volesse dare un valido contributo alla rivoluzione. Ciò va tanto più a suo merito quanto più in quell'epoca la «cultura dominante» parlava della proprietà «perfetta» come dell'unica forma di proprietà degna dell'uomo «civile». Inoltre il logico svolgimento delle sue idee generali, nel saggio *Su la Rivoluzione*, gli permise di individuare nelle grandi masse contadine, soprattutto del meridione italiano, la leva indispensabile di una reale rivoluzione; conseguentemente le classi subalterne potevano essere conquistate alla causa solo dando un chiaro contenuto di natura sociale al programma di lotta¹⁰. Invece, nei fatti, quel contenuto non fu neppure preso in considerazione e quando se ne parlò fu solo occasionalmente, se non addirittura strumentalmente, come avvenne nella prima fase della spedizione dei Mille. Sembrano quanto mai attuali, al riguardo, le osservazioni di Sidney Sonnino e di Leopoldo Franchetti, in seguito alle loro inchieste sulla Sicilia: «mentre nelle società moderne ogni tirannia della legalità è contenuta dal timore di una reazione al di fuori delle vie legali, in Sicilia» (ma noi possiamo estendere il discorso al meridione ed alla Sardegna) «colle istituzioni vigenti, modellate spesso sopra un formalismo liberale, anziché informate ad un vero spirito di libertà», la classe politica aveva fornito un mezzo alla classe opprimente per meglio rivestire di forme legali

¹⁰ R. Certini, *Il mito di Garibaldi. La formazione dell'immaginario popolare nell'Italia unita*, Milano 2001; C. Ghisalberti, *Storia costituzionale d'Italia*, Laterza, Roma-Bari, 2004, Id., *La codificazione del diritto in Italia*, Laterza, Roma Bari 2004; Id., *Unità nazionale e unificazione giuridica in Italia. La codificazione del diritto nel Risorgimento*, Laterza, Roma-Bari 2002; Id., *Dall'antico regime al 1848. Le origini costituzionali dell'Italia moderna*, Laterza, Roma-Bari 2001. Sulla figura di Carlo Pisacane cfr. C. Pisacane, *Saggio sulla rivoluzione*, a cura di F. Bartoletta, Cosenza 1989; Id., *La Rivoluzione*, con saggio introduttivo di F. Della Peruta, Einaudi, Torino 1970, Id., *Saggi storici, politici militari sull'Italia*, a cura di A. Romano, Avanti, Milano-Roma 1957; U. Dotti, *I dissidenti del Risorgimento. Cattaneo, Ferrari, Pisacane, Latenza*, Roma-Bari 1975; L. La Puma, *Il pensiero politico di Carlo Pisacane*, Torino 1995; A. Melillo, *Carlo Pisacane nel fascismo e nell'antifascismo. Per una storia della storiografia politica della democrazia risorgimentale*, Volpicelli, Napoli 2003; N. Rosselli, *Carlo Pisacane nel Risorgimento italiano*, Lerici, Milano 1958; L. Russi, *Carlo Pisacane. Vita e pensiero di un rivoluzionario*, Il sagggiatore, Milano 1982; Id., *Pisacane e la rivoluzione fallita*, Jaka Book, Milano 1976; C. Vetter, *Carlo Pisacane e il socialismo risorgimentale. Fonti culturali e orientamenti politico-ideali*, Angeli, Milano 1984.

l'oppressione di fatto che già esisteva, permettendole di accaparrarsi tutti i poteri, mediante l'uso e l'abuso della forza che tutta era in sua mano. Inoltre le prestava man forte per assicurarla che, a qualunque eccesso avesse voluto spingere la sua oppressione, il potere costituito non avrebbe permesso alcuna specie di reazione illegale, mentre la reazione legale non poteva esservi, perché la legalità era tutta nelle mani della classe dominante.

Eppure nel 1860, in mezzo a tutto l'entusiasmo della riscossa nazionale, erano accaduti qua e là, in Sicilia, fatti che avrebbero dovuto insegnare dove più profonda era la piaga e dove, quindi, conveniva far convergere l'azione dei rimedi. Durante le cruenti sollevazioni di Pace, di Collesano, di Bronte e di molti altri luoghi, le turbe contadine davano addosso ai proprietari ed a chiunque appartenesse alla classe agiata al grido di «abbasso i sorci», conferendo a quei tristi eventi un carattere sociale così spiccato, così chiaro da risultare un preciso segnale di un male profondo; «dopo la repressione», concludeva il Sonnino, «conveniva pensare a curare il male nel suo germe»¹¹.

Si può dunque, seppure schematicamente affermare che la “questione meridionale” sorse da un compromesso fra due élite e dalla legalizzazione ed istituzionalizzazione di esso. Così, pur di favorire la borghesia industriale del Nord, si posero in una situazione di sempre più grave disagio le grandi masse contadine del Sud, creando inoltre, se così si può dire, anche tanti “Sud” entro lo stesso Nord, ove infatti andò formandosi una nuova gerarchia economica a livello di singole zone geografiche, nella misura in cui i vari fattori di sviluppo (infrastrutture fisiche e culturali, maestranze, investimenti, formazioni imprenditoriali, etc.) tendevano a concentrarsi, con prospettive di autoalimentazione e di esaltazione reciproca, in determinate aree di insediamento originario delle imprese motrici. Nello stesso Piemonte, ad esempio, venne determinandosi una situazione di progressivo squilibrio, di accentuata distanza economica, fra i nascenti distretti industriali di Torino e del suo concentrico, del Biellese-Verbanò e del primo polo di sviluppo Alessandria-Novì-Serravalle, da una parte, e le regioni agricolo manifatturiere del Cuneese, dell'Astigiano, del Vercellese, del Monferrato, dall'altra. La «perdita di velocità» dell'evoluzione economica di queste ultime zone, investite più direttamente dalla crisi agraria e dalla

¹¹ L. Franchetti, S. Sonnino, *I contadini in Sicilia*, Vallecchi, Firenze 1925, pp. 338-342; Id., *Indagine in Sicilia*, introduzione di E. Cavaliere; nota storica di Z. Ciuffoletti, Vallecchi, Firenze 1974.

depressione della manifattura serica e di altre lavorazioni a carattere rurale, è già evidente, in una certa misura, nel censimento del 1891-92, non solo a livello di consistenza della mano d'opera operaia, ma anche sotto il profilo delle risorse e delle condizioni di fondo favorevoli allo sviluppo industriale o comunque alla trasformazione delle precedenti strutture produttive e della popolazione attiva locale. Insieme il complesso dell'occupazione operaia delle province di Cuneo e di Alessandria non raggiungeva, in rapporto, quello del solo distretto novarese (33.783 unità contro 38.227) e rappresentava solo un quarto dell'intera popolazione attiva della regione¹².

Si è voluto indicare questo “Sud” nel Nord per dimostrare attraverso un solo esempio, diverso da quelli cui solitamente si fa ricorso, a quali cause comuni potrebbero esser fatte risalire anche le origini della “questione meridionale”; ma essa, pur essendo stata determinata, a partire dal 1860, almeno in parte da quelle, prodotte dallo stesso tipo di sfruttamento, assunse forme ed aspetti particolari nelle singole regioni, se non, addirittura, nelle singole province del meridione e delle isole. Infatti in esse la situazione divenne subito assai pesante perché i disagi non furono causati soltanto dallo sfruttamento e dalle concentrazioni caratteristiche dell'incipiente capitalismo, ma anche dallo scontro tra codici diversi, essendosi presentato in regioni totalmente impreparate ad accoglierlo: ecco perché mentre si può parlare, a riguardo di quella fase ormai remota, soltanto di sacche di depressione per le regioni sfruttate del Nord, si deve già parlare di una “questione” per il Sud. Insomma, in linea generale, è lecito affermare che gli stati italiani del XVIII e XIX secolo, essendo ad un livello economico-sociale arretrato rispetto a quello dei paesi vicini, cedettero, anche se in varia misura, alla tentazione di imitare acriticamente e supinamente modi di pensare e metodi che altrove erano maturati naturalmente, in accordo con lo sviluppo socio-economico; mentre nella penisola, al contrario, erano assolutamente privi di basi concrete; pertanto essa, specialmente a partire dai primi dell'Ottocento, andò collocandosi in una posizione di sempre maggiore differenziazione, se non addirittura di sfasamento, specie nei riguardi dei robusti Stati vicini, reagendo in modo quanto mai anomalo ed impositivo di fronte ai fatti ed alle situazioni nuove.

¹² V. Castronovo, *Economia e società in Piemonte dall'Unità al 1914*, Banca commerciale italiana, Milano 1969, pp. 164-169.

Chiaramente tutto ciò portò lo scontro particolarmente nel meridione e nelle isole, ove le “distanze” erano assai maggiori e, ciò malgrado, si vollero imporre sovrastrutture così avanzate rispetto alle strutture esistenti, da risultare incomprensibili, complicando a dismisura la situazione. Cominciava perciò ad emergere tutta una serie di problemi, i quali, non da oggi, sono e restano attuali e diffusi a livello mondiale, se si pensa, ad esempio, allo sviluppo neo-capitalistico nei paesi del Terzo Mondo ed al tipo di analisi fatte sull’argomento da Andrée Gunder Frank, per quanto riguarda gli insediamenti capitalistici in America Latina, o da Giovanni Arrighi, per quanto riguarda gli insediamenti neo-capitalistici europei nelle zone del sottosviluppo africano. Si tratta di analisi ormai vecchie in questi tempi di post-capitalismo, di globalizzazione; ma quei problemi ci sono sempre, anzi vanno crescendo e facendo lievitare ulteriormente l’odio reciproco, non più soltanto tra Est ed Ovest e tra Nord e Sud, ma tra Mussulmani e Cristiani, tra singoli Stati all’interno dello stesso contesto continentale, tra regioni all’interno del singolo Stato, etc.¹³. Entrambi gli studiosi e diversi altri avevano analizzato quei complessi fenomeni con un convincimento di fondo, secondo il quale il sottosviluppo delle regioni dipendenti sarebbe dialetticamente collegato alla crescita della “metropoli” ritenendole incorporate da tempo in un unico sistema mondiale, capitalistico-mercantile-industriale, al cui arricchimento hanno contribuito e continuano a contribuire con forza lavoro a basso costo e con materie prime, ossia con surplus capitalistico reinvestibile, di fatto, nelle zone manageriali dello sviluppo; queste cose si scrivevano quando ancora non esistevano né i G8 né gli avversari di questi, cioè i No Global.

2. La Sardegna in un crocevia di depressioni

Dopo aver fatto, come è naturale, le debite proporzioni, si può certamente affermare che la metodologia interpretativa dei due studiosi citati può essere adattata anche al particolare problema della “questione sarda”, poiché essa, pur nella sua “specificità”, la quale è spiegabile, attraverso un percorso storico di millenni, in chiave mediterranea ed europea, rimane

¹³ A. Gunder Frank, *Capitalismo e sottosviluppo in America Latina*, Einaudi, Torino 1969; Id., *Sul sottosviluppo capitalista*, Jaka Book, Milano 1971; G. Arrighi, *Sviluppo economico e sovrastrutture in Africa*, Einaudi, Torino 1969.

comunque uno dei tanti aspetti dello sfruttamento coloniale prima, capitalista e neocapitalista poi, il quale tocca anche tutte le regioni periferiche dei sistemi e sottosistemi economici più avanzati, oltre che i paesi del terzo e quarto mondo nel loro insieme.

Riducendo e adottando tale interpretazione alla Sardegna, appare chiaro che essa fa parte contemporaneamente di due differenti aree depresse, l'una ben precisa geograficamente, ed è quella del Mediterraneo nel suo complesso; l'altra, molto più differenziata dal punto di vista geografico, ed è quella dei vari "meridioni" d'Europa, utilizzando nella fattispecie il termine, bene inteso, non più in senso geografico, ma socio-economico. Infatti quei "meridioni" vanno, o almeno andavano fino a tempi recenti, dal Nord, precisamente dalla zona sud-occidentale della penisola dello Yutland e, descrivendo una linea curva e sinuosa, passano attraverso la Scozia, l'Irlanda, la penisola Iberica, penetrano in Francia, più precisamente in Bretagna, Aquitania, Linguadoca e Provenza, poi attraverso la Sardegna, la Sicilia ed il meridione italiano, volgono nuovamente verso il Nord, percorrendo il Veneto, il Friuli ed il Trentino-Alto Adige, per ricongiungersi allo Yutland attraverso la fascia depressa orientale della Germania. Utilizzando una visione astronomica, sembra di osservare un vasto sistema planetario di depressione, il quale ruota attorno ad un ricco sole, costituito dall'asse privilegiato Reno-Rodano. Conseguentemente i problemi dell'Isola sono particolarmente gravi perché essa, in pratica, si trova in mezzo al crocevia delle due estese depressioni; ma tale elemento di debolezza ulteriore, nel quale si poteva e si può ritenere, consista appunto in gran parte la "specificità" della "questione sarda"¹⁴ così come tanti altri che si son lasciati diventare negativi, avrebbe potuto e potrebbe ancora cambiare di segno e divenire punto di forza, dato che l'Isola, proprio per quel fatto, è come un ponte naturale gettato tra Comunità economica europea da una parte ed Africa, e quindi terzo e quarto mondo, dall'altra. Del resto una considerazione simile sulla Sardegna non è nuova; veniva già utilizzata ampiamente, ad esempio, nel 1870 dai giornali, per promuovere la costruzione delle ferrovie. Essi infatti giustificavano le loro sollecita-

¹⁴ Secondo Franco Venturi, addirittura, se esiste una "peculiarità" della questione sarda essa consiste unicamente nel fatto che si trattò, in qualche modo e su scala ridotta, del primo rapporto tra Nord e Sud in uno Stato dell'Italia moderna. Cfr. F. Venturi, *Gli illuministi italiani*, Tomo VII, Ricciardi, Milano-Napoli 1965, p. 849. A riguardo dei Meridioni in Europa cfr. "Mezzogiorno d'Europa", Periodico bimestrale di cultura, politica economia, A I, n. 1, I.S.M.E. Cagliari, Aprile 1980.

zioni mettendole anche in rapporto con le aspettative, talvolta esagerate, derivanti dall'apertura del canale di Suez, il quale era stato appena inaugurato, appunto il 17 novembre 1869¹⁵.

3. La “specificità” della questione sarda

Tuttavia all'interno della problematica generale fin qui indicata e tenendo conto di elementi più limitati, ma non per questo trascurabili, si può dare un carattere autonomo e distinto alla Questione sarda, come a qualsiasi altra questione del sottosviluppo mondiale, sia per studiarla sia per proporre i rimedi particolari, una volta individuata la causa di fondo. Così, ad esempio, si può dire che l'opposizione dei contadini e dei pastori più poveri alla privatizzazione della terra, che era stata richiesta a gran voce dalla borghesia sarda per imitare quella continentale, non può essere valutata appieno se non tenendo anche conto, come fece Carlo Cattaneo¹⁶, delle considerazioni ricavate dalla geologia, dal clima, dalla chimica del terreno e pure dall'evoluzione storica, cioè da elementi che caratterizzano in più di un settore la questione sarda, o meglio, nel caso particolare, “le ori-

¹⁵ Nel 1870 si pubblicavano in Sardegna numerosi giornali; al riguardo P. Marica, in *Stampa e Politica in Sardegna*, La Zattera, Cagliari 1968, p. 87, sostiene che, quantunque l'Isola fosse la quintessenza dell'Italia ammalata, la Stampa sarda trovava il tempo di abbandonarsi al lusso delle polemiche. A parte la discutibilità di tale affermazione, a causa del valore negativo che l'a. le attribuiva, si può rilevare che i giornali almeno su un punto, erano concordi, cioè nel protestare per la mancata costruzione della ferrovia. Valga come esempio per tutti, l'articolo apparso su “L'Avvisatore sardo” il 23 marzo o quello del 12 aprile su “Il Corriere di Sardegna”, ove si scriveva, tra l'altro, che se si fosse congiunta Cagliari a Terranova, qui, appena costruito il porto, sarebbe certamente affluita molta gente e, cosa ancor più importante, i rapporti con il Nord dell'Italia, con il centro e con la colonia di Tunisi sarebbero diventati più frequenti e proficui non solo per la Sardegna ma anche per il continente. Ciò anche perché la nuova via aperta al commercio, col taglio dell'istmo di Suez, prometteva già al porto di Cagliari “incommensurabili” vantaggi. In questo numero, come in numerosi altri dello stesso e di altri giornali di quell'anno si trovano spesso notizie riguardanti la Tunisia, che dimostrano i frequenti rapporti esistenti tra questa e la Sardegna; inoltre “Il Corriere di Sardegna” fu diretto, fino al dicembre di quell'anno, da Giovanni de Francesco, il quale avrebbe presto diretto “L'Avvenire di Sardegna” e la cui azione avrebbe contribuito, nel 1880, alla pubblicazione, a Cagliari, di “El Mostakel”, giornale scritto in lingua araba e destinato a svolgere, in Africa, una campagna per l'indipendenza della Tunisia. Cfr. L. Del Piano, *La penetrazione italiana in Tunisia*, Cedam, Padova 1964.

¹⁶ C. Cattaneo, *Della Sardegna antica e moderna*, in “Il Politecnico”, serie II, vol. IV, 1841, Id., *Semplice proposta per un miglioramento generale dell'Isola di Sardegna*, in “Il Politecnico”, serie II, vol. VIII, fasc. XLV, anno 1860, oggi rist. in C. Cattaneo, *Geografia e storia della Sardegna*, a cura di C. Carlino, Donzelli, Roma 1996.

gini della questione sarda”, da quella genericamente meridionale. Con lo stesso tipo di razionalità si deve esaminare il regime giuridico della proprietà (privata o collettiva, a base cooperativa od altro), le dimensioni aziendali e, soprattutto, le “forme di produzione”; né è da trascurare neppure la questione cronologica, visto che la Sardegna fu come il banco di prova della politica che poi sarebbe stata adottata dall’Italia subito dopo l’unità; l’Isola infatti sentì in anticipo gli effetti del compromesso tra borghesia di terraferma e borghesia isolana, che questa stessa aveva chiesto a gran voce inneggiando alla «perfetta fusione»¹⁷, e la ottenne fin dal 28 novembre 1847, facendo sancire quindi con circa tredici anni di anticipo «la sopraffazione degli interessi del sud a vantaggio del nord»¹⁸. Del resto la «perfetta fusione» non fu, e non voleva essere, il glorioso ingresso in anticipo della Sardegna nella «famiglia italiana», come si voleva far credere, e se ne accorsero subito «rimanendo però inascoltati, Giuseppe Musio, Giorgio Piga e Federico Fenu»¹⁹. Si era trattato, semplicemente, come ben misero in luce il Cattaneo ed il Tuveri, di una rinunzia all’autonomia, compiuta dall’aristocrazia ex feudale, dalla classe impiegatizia, dalla bor-

¹⁷ G. Sorgia, *La Sardegna nel 1848: la polemica sulla «fusione»*, Fossataro, Cagliari 1968, pp. 24-25. È interessante la lettura di questo volume, sia per l’introduzione, ove si mettono in chiaro le drammatiche conseguenze dell’equivoco in cui caddero le popolazioni sarde, sia per quanto riguarda la problematica relativa, perché viene posta bene in evidenza attraverso gli scritti di S. Caputi, C. Baudi di Vesme, V. Angius, F. Sulis, P. Martini, R. Orrù, F. Serpi, G. Musio, F. Fenu e G. Siotto Pintor. Sui temi della «fusione» e dell’Unità induce alla riflessione quanto scrive Francesco Cesare Casula: «Sulla fusione e sulla perdita dell’autonomia statutale da parte dei sardi in periodo albertino hanno scritto in seguito moltissimi storici, saggisti e giornalisti. Ultimo in ordine di tempo, anche se più con intenti politici che storici, è U. Cardia, *La quercia e il vento*, Edizioni Universitarie della Sardegna, Cagliari 1991. Personalmente restiamo dell’opinione – già espressa nel nostro F.C. Casula, *Breve storia della scrittura in Sardegna*, Editrice Democratica della Sardegna, Cagliari 1979, Introduzione – che: “se vale la pena piangere sul latte versato, se da parte delle odierne frange indipendentiste sarde si vuol davvero spendere una lacrima per «il glorioso passato autonomistico isolano» direi che non fu il 29 novembre 1847 il nostro momento più luttuoso” quando per la «perfetta fusione» col Piemonte rinunciammo all’autonomia del regno, ma semmai il 17 marzo del 1861 quando perdemmo quest’ultimo, sacrificato sull’altare del Risorgimento italiano e trasformato con alchimia tutta latina nell’anonima parte di un tutto, sebbene ancora vitale nei suoi postulati di individualità storica propulsiva e lievitante» (cfr. F.C. Casula, *La storia di Sardegna*, vol. III, *L’evo moderno e contemporaneo*, Delfino, Sassari 1994, p. 1387 n.). Ovviamente chi scrive, non soltanto per essere docente di Storia del Risorgimento e pure di Storia della Sardegna presso la Facoltà di Lettere di una Università italiana, non può accogliere il concetto di «sacrificio sull’altare» che sembrerebbe negare l’alto valore laico del Risorgimento e degli uomini che sacrificarono la propria vita per esso.

¹⁸ C. Bellieni, *Il movimento autonomistico in Italia*, in “Il Solco”, 21 ottobre 1922, cit. in S. Sechi, *Dopoguerra e fascismo*, cit., p. 333.

¹⁹ G. Sorgia, *La Sardegna nel 1848*, cit., p. 18.

ghesia terriera, la quale si era sviluppata soprattutto attraverso una arbitraria utilizzazione dell'Editto delle Chiudende, egemonizzando cioè un movimento che, sorto ufficialmente per rivendicare maggior libertà, si era concluso subordinando definitivamente la Sardegna e perfino la sua classe dirigente a quella subalpina²⁰. Ma quella sapeva bene che era il prezzo da pagare per mantenere, in condizioni di maggior sicurezza, il suo prepotere sulle classi subalterne ed anzi incrementarlo, favorendo lo scontro fra contadini e pastori che questi avevano condotto con particolare intensità fin dai primi anni trenta dell'Ottocento, con l'abbattimento delle chiusure. Esso risultò vittorioso nei confronti dei piccoli proprietari i quali, nel giro di pochi anni, sconfitti anche dall'usura e dalle tasse, restituirono i loro appezzamenti ai Consigli civici; ne trassero subito notevoli vantaggi i grossi proprietari i quali videro allargarsi i confini dei loro latifondi; questi, d'altro canto, divennero in certa misura congeniali al pastore, potendo egli utilizzare vaste estensioni di pascolo in cambio di un canone fisso di affitto da corrispondere al proprietario assenteista, così come aveva fatto in precedenza nei confronti del feudatario spagnolo, seppure conferendogli non un affitto ma prestazioni differenti. Conseguentemente i pastori non si costituirono come classe socialmente antagonista, ma piuttosto come categoria economicamente integrabile; di fatto il loro processo produttivo era estremamente individualistico ed esclusivo perché indotto dalla famiglia nucleare-produttiva barbaricina, ove la figura emergente del bandito «balente» si poneva come componente delle faide familiari e della lotta tra contadini e pastori²¹.

Molti sono gli elementi “particolari” che si dovrebbero ancora aggiungere ai precedenti, sia del periodo anteriore sia di quello successivo all'unità d'Italia, come l'introduzione del sistema metrico-decimale negli anni quaranta, il nuovo catasto negli anni cinquanta, l'imposta del macina-

²⁰ G. Sotgiu, *Questione sarda e movimento operaio*, Edizioni sarde, Cagliari 1969, pp. 22 e 57; Id., *Alle origini della Questione sarda*, Fossataro, Cagliari 1967, pp. 123-124. Nella prima di queste opere l'a. pone in risalto come l'espansione del capitalismo a livello nazionale determinò un processo di unificazione tra forze differenti ed eterogenee che comportava, nelle regioni arretrate come il Mezzogiorno e la Sardegna, rotture drammatiche dell'equilibrio precedente.

²¹ A. Pigliaru, *La vendetta barbaricina come ordinamento giuridico*, Giuffrè, Milano 1959, ora in *Il Banditismo in Sardegna: la vendetta barbaricina come ordinamento giuridico*, con una introduzione di L. Lombardi Satriani e altri scritti inediti dell'autore, Giuffrè, Milano 1993; L. Pinna, *La famiglia esclusiva. Parentela e clientelismo in Sardegna*, Laterza, Bari 1971; G. Sorgia, *Banditismo e criminalità in Sardegna nella seconda metà dell'Ottocento*, Fossataro, Cagliari 1973.

to nel '68 e l'abolizione degli ademprivi nel decennio successivo, la quale costituì, per così dire, una delle versioni più recenti delle chiudende, non l'ultima però, com'è possibile vedere più avanti, e che, anche se non la si volesse vedere come un'operazione assolutamente prevaricante dei diritti acquisiti dalle comunità isolate ormai da secoli (usi e secoli che però venivano definiti "barbari", ed era un comodo alibi²²), fu malaccortamente collegato all'esigenza della costruzione della rete ferroviaria. E le ferrovie, anche quando si dovette riconoscere pubblicamente il fallimento di tale collegamento, continuarono ad essere costruite con la stessa logica di rapina, sia perché persino le traversine e la lignite, pure abbondanti in Sardegna, venivano importate dall'Inghilterra, sia, anzi principalmente, perché si crearono in due momenti differenti ulteriori isole di miseria dentro il sottosviluppo: nell'immediato, per la ferrovia principale, con la scelta di un tracciato assai discutibile e, a distanza di pochi anni, costruendo le ferrovie secondarie con un diverso tipo di scartamento e con tracciati impossibili.

Che dire poi degli industriali caseari che si impiantarono nell'Isola verso la fine del secolo scorso e, incentivando la produzione del latte, favorirono vieppiù il latifondo, sfruttando il pastore in varia misura ma ponendo sempre il bracciante agricolo in condizioni di estrema miseria per i salari di fame conseguenti alla ridotta o assente richiesta di forza lavoro; oppure ancora del monopolio per lo sfruttamento del vasto patrimonio boschivo o dell'insediamento di quella particolare e rapace forma del protocapitalismo industriale indirizzata verso lo sfruttamento della monocultura estrattiva che si era impiantata nel Sulcis-Iglesiente fin dalla prima metà dell'Ottocento²³. Essa ai primi del nuovo secolo, in reazione al rafforzarsi del movimento operaio, che era avvenuto in concomitanza col maturare

²² G. Venezian, *Reliquie della proprietà collettiva in Italia*, Tip. Savini, Camerino 1888.

²³ L. Gouin, *Notices sur les mines de l'île de Sardaigne, pour l'explication de la collection des Minerais envoyés à l'Exposition Universelle de Paris pour 1867. Par Léon Gouin ingénieur civil des mines, chevalier des Saint Maurice et Lazare*, Cagliari 1867, pp. 15, 19, 21, 123; A. Boscolo, *Sul movimento operaio nelle miniere in Sardegna*, in "Sardegna Nuova", Febbraio 1950, p. 3, ove tra l'altro, si legge: «Le concessioni aumentarono e si ebbe nell'Isola una forte affluenza di capitalisti genovesi e più tardi francesi, tedeschi, inglesi e belgi»; cfr. anche A. Piga, *La distribuzione di industrie in Sardegna*, in "Il Ponte", 9-10 1951, p. 148; Id., *L'industria estrattiva in Sardegna*, in "Il Ponte", rivista mensile di politica e letteratura diretta da Pietro Calamandrei, n. 9-10, dedicata alla Sardegna, anno VII (1951). Ristampa anastatica per iniziativa dell'Istituto Superiore Regionale Etnografico di Nuoro, Firenze 1980; F. Cherchi Paba, *Evoluzione storica dell'attività industriale, agricola, caccia e pesca*, Cagliari 1977, v. IV.

della coscienza dei proletari nelle campagne e nelle città, represses in modo drammatico e cruento le prime rivendicazioni tendenti ad ottenere un tenore di vita e di lavoro appena umano. Eppure proprio in quei momenti si andava profilando «l'importanza di un ordinamento amministrativo autonomo capace di studiare, approfondire e risolvere i problemi contingenti dell'isola»²⁴ e la classe dirigente sarda, proprio quella che cinquanta anni prima aveva voluto la «perfetta fusione», già da un pezzo aveva cominciato a cavalcare la tigre dell'opposizione montante, favorita in ciò dalla debolezza dell'organizzazione politica del proletariato²⁵.

L'indicazione dei problemi "specifici" della questione sarda potrebbe continuare ancora a lungo e, forse, se ne troverebbero sempre di nuovi; così si andrebbe molto al di là dei limiti di questa prima parte del lavoro, che vuol essere soltanto generale e introduttiva, e il tema, nel contempo, non si esaurirebbe mai; si ritiene, pertanto, opportuno concluderla, ricordando soltanto che ogni problema, già di per sé oltremodo grave, assumeva le forme più odiose perché sempre imposto attraverso l'apparato giuridico-amministrativo piemontese prima ed italiano poi, entrambi funzionali rispetto alla realtà socio-economica e perfino climatico-ambientale delle zone fertili del Piemonte e della Lombardia. Tuttavia anche tale elemento, assieme a tutti gli altri, perderebbe la sua rilevanza se si perdesse di vista il dato di fondo, posto in evidenza fin dalle prime battute del presente lavoro: esso è tutta la "questione" cui appartiene non è altro che uno dei tanti aspetti di quella ingiusta politica di sfruttamento e di discriminazione che da tempo ha dimensioni mondiali. Uno degli elementi caratterizzanti di tale linea politica risulta in Sardegna l'abolizione degli ademprivi. Sebbene tale problematica, pressoché ignorata dagli storici almeno fino agli anni Settanta del Novecento²⁶, non fosse stata applicata solo in Sardegna, l'abolizione degli ademprivi, nel cui interno fu collocato il primo progetto di costruzione delle ferrovie, sembra essere una delle prime chiavi di volta

²⁴ G. Sorgia, *La Sardegna nel 1848*, cit., p. 27. Per una prima informazione su questi problemi cfr. A. Boscolo, M. Brigaglia, L. Del Piano, *La Sardegna contemporanea*, Fossataro, Cagliari 1974.

²⁵ S. Sechi, *Il Movimento autonomistico in Sardegna, 1917-1925*, Fossataro, Cagliari 1975, p. 12. Su tutti i problemi cui si è appena fatto cenno cfr., G.M. Lei Spano, *La Questione sarda*, con dati originali e prefazione di L. Einaudi, Fratelli Bocca, Torino 1922, e ristampa anastatica, Libreria Editrice Dessi, Sassari 1975, L. Del Piano, *Politici, prefetti e giornalisti fra Ottocento e Novecento in Sardegna*, Della Torre, Cagliari 1975.

²⁶ G. Candeloro, *Storia dell'Italia Moderna*, cit., vol. V, *La costruzione dello Stato unitario 1860-1870*, cit., p. 399, sulla carenza di studi organici intorno alle conseguenze economico-sociali delle alienazioni degli usi civici nel periodo post-unitario.

per meglio interpretare un complesso sistema di rapporti e di situazioni che sono ancora oggi evidenti in Sardegna. Un altro elemento, questo drammatico e direttamente derivato dagli indirizzi politici, economici e sociali, fu l'emigrazione, che nacque e si sviluppò da un'Isola, la quale pure era povera di abitanti rispetto alla sua estensione. I temi degli ademprimenti, della costruzione delle ferrovie e, soprattutto dell'emigrazione, sono appunto quelli di cui trattano i tre capitoli che seguono.

CAPITOLO SECONDO

La questione degli ademprivi

1. Le cause dell'abolizione degli ademprivi

La pubblicistica sarda, i documenti d'archivio e gli atti parlamentari del ventennio a cavallo dell'unificazione nazionale appaiono quanto mai ricchi di problemi, soprattutto riguardo all'aspetto socio-economico e politico. Tra questi particolarmente interessante e discusso è il passaggio dal diritto d'uso collettivo delle terre alla proprietà «perfetta», il quale segna una trasformazione profonda del tipo di produzione ed una tappa fondamentale nel processo di integrazione cui l'Isola si trovò ad essere inserita all'interno dello Stato sabaudo prima e della comunità nazionale italiana poi.

L'esistenza di forme collettive di utilizzo della terra fu uno dei principali problemi che prima il governo del Regno di Sardegna, poi il governo italiano si trovarono a fronteggiare subito all'indomani dell'Unità, quando una delle priorità che i governi della Destra storica si proposero di perseguire fu individuata nella realizzazione completa della proprietà privata, da raggiungere attraverso l'affrancamento di terre e quotizzazioni del demanio e nonostante tale impegno avesse, come esito più immediato e subito evidente, l'accrescimento del latifondo.

La proprietà individuale, che trovava le proprie fondamenta nel pensiero fisiocratico e nell'affermazione del giusnaturalismo inglese, va ricondotta al pensiero di Hobbes e Locke ed all'affermazione della teoria del *possessive individualism*¹. Per la cultura giuridica dei legislatori piemontesi di metà Ottocento l'uso civico rappresentava nient'altro che un primitivo residuo di collettivismo, una sorta di "reliquia" addirittura preromana², so-

¹ C.B. MacPherson, *Libertà e proprietà alle origini del pensiero borghese*, Isedi, Milano 1973.

² G. Venezian, *Reliquie della proprietà collettiva in Italia*, Tip. Savini, Camerino 1888; sulle tendenze espresse dalla dottrina giuridica di metà Ottocento cfr. P. Grossi, «Un altro modo di posse-

pravvissuta alle politiche accentratrici dei governi, con ogni probabilità grazie ad una tolleranza dei feudatari.

Nel 1848, subito dopo la «fusione», il magistrato cagliaritano Pietro Pes aveva definito il periodo antecedente come «l'epoca più infelice per la sarda agricoltura» oppressa «da una prepotente pastorizia che, lungi dall'esserle alleata, le diventava infesta, circoscrivendole anche pei diritti riservati di pascolo il libero esercizio dei diritti di proprietà nei coltivabili terreni»³.

Per questo ed altre ragioni, dunque, l'esigenza di una unificazione legislativa si sarebbe presto scontrata con una plurisecolare diversificazione delle strutture agrarie e dei loro assetti giuridici⁴. In altri termini quelli che per i lontani legislatori piemontesi erano tradizionali impacci ed eredità del passato, dal quale era necessario discostarsi, al contrario erano fondamentali, risultavano ancora elementi vitali per l'economia delle campagne di molte regioni del neonato Stato-nazione italiano, come già era avvenuto per l'Isola, già «fusa», e che addirittura deteneva il merito d'aver mantenuto il titolo regale ai Savoia a pochi anni di distanza da quando l'avevano ottenuto grazie alla Sicilia nel 1713.

2. Le tre fasi della privatizzazione della terra

In Sardegna la lenta e travagliata affermazione della privatizzazione delle terre può essere, concisamente e schematicamente, suddivisa in tre momenti. Una prima ampia fase è collocabile tra gli anni settanta del Settecento e l'editto delle «chiudende» del 1820. Questo periodo, ispirato dalla linea del Gemelli, e che si avvale dei dibattiti in seno alla Società Agraria ed Economica di Cagliari, ebbe prevalentemente una funzione preparatoria e si caratterizzò per la privatizzazione di terreni destinati a particolari colture quali vigneti, oliveti, frutteti, gelsi, tabacco, etc.

dere». L'emersione di forme alternative di proprietà alla coscienza giuridica postunitaria, Giuffrè, Milano 1977; Id., La proprietà e le proprietà nell'officina dello storico, in La proprietà e le proprietà, a cura di E. Cortese, Atti del convegno della Società Italiana di Storia del Diritto (Pontigiano 30 settembre - 3 ottobre 1985), Milano 1988; Id., Proprietà (diritto intermedio), in Enciclopedia del diritto, vol. XXXVII, Giuffrè, Milano 1988.

³ F. Pes, *Sulla condizione agrarie antiche ed odierne della Sardegna*, Cagliari 1848, p. 12.

⁴ U. Petronio, *Usi e demani civici fra tradizione storica e dogmatica giuridica*, in *La proprietà e le proprietà*, a cura di E. Cortese, Atti del convegno della Società Italiana di Storia del Diritto (Pontigiano 30 settembre - 3 ottobre 1985), Milano 1988, pp. 496-497.

La seconda fase, che va dagli anni immediatamente successivi alla legge delle “chiudende” alla Carta Reale del 1839, si connota per la sfrenata corsa alle recinzioni. Si tratta certamente del periodo più drammatico e violento, incentrato sugli abusi incontrollati cui fecero seguito ribellioni di pastori e di contadini rivolte alla demolizione di recinzioni e di muri di chiusura (i tipici muri “a secco”).

Il terzo momento, che richiederebbe a sua volta, per la sua complessità ed ampiezza (riscatto dei feudi, imposta unica fondiaria, istituzione del catasto, etc.), una ulteriore e più definita ripartizione cronologica, è collocabile tra la legge organica sulla proprietà prediale del 26 febbraio 1839 e la legge sull’abolizione degli ademprivi del 23 aprile 1865.

Per avviare il discorso si deve in generale osservare che l’opposizione dei pastori e dei contadini più poveri alla privatizzazione della terra, operazione che invece era voluta fortemente anche dalla borghesia sarda, non può essere valutata appieno se non tenendo conto dei preesistenti rapporti sociali ed economici, come, ad esempio, il possesso collettivo della terra o l’autonomia amministrativa delle singole ville. Inoltre, rimanendo nell’ambito indicato, si devono delineare, attraverso testimonianze e documenti tratti dagli atti parlamentari e dalla pubblicistica dell’epoca, le tappe finali del processo di privatizzazione degli ademprivi, dopo averne indicato, sia pure sommariamente, la natura e le caratteristiche peculiari⁵.

La rilevanza giuridico-sociale degli usi civici, che aveva avuto particolare diffusione nell’Europa medioevale⁶, aveva trovato anche in Sardegna un non meno importante riscontro nell’istituto dell’ademprivio, il cui significato storico-giuridico, dopo ampi ed autorevoli studi, viene indicato in modo pressoché unanime, in un complesso di diritti d’uso che le popolazioni potevano esercitare nell’ambito della circoscrizione comunale.

⁵ Sulla liquidazione del sistema comunitario cfr. M. Bloch, *I caratteri originali del sistema rurale francese*, con introduzione di G. Luzzato, Einaudi, Torino 1973; utile in generale per le osservazioni metodologiche ed i riferimenti bibliografici; più in particolare nella parte che si intitola: *La lotta per l’individualismo agrario: terre comunali e recinzioni*, pp. 255-270. Né si può tralasciare, dello stesso autore, *La fine delle comunità e la nascita dell’individualismo agrario nella Francia del XVIII secolo*, Jaca Book, Milano 1979, (1° edizione: Parigi 1930).

⁶ J. Kulischer, *La comunità della Marca e Teoria della proprietà collettiva originaria*, in *Storia economica del Medio Evo e dell’Epoca Moderna*, vol. I, Sansoni, Firenze 1964, p. 33-53.

3. Una genesi incerta e dibattuta

La natura, così come l'origine, degli ademprivi però è controversa. Ad ogni modo si tratta di un termine latino-medioevale, forse di origine gallica e significa una passività per chi lo imponeva, un vantaggio per chi lo riceveva, derivando perciò da «ademptis rebus» (o «adimere privilegium» in riferimento all'idea di *grazia*). Sulla sua origine esistono comunque diverse interpretazioni (secondo il Musio da «ad rem privium» e, secondo Loddo Canepa da «ad empriu», sulla base delle Costituzioni di Catalogna, ove si legge «emprius de lenya, pastures y ayguas»), ma va sempre inteso come «uso della terra e dei suoi prodotti in determinate circostanze di tempo, luogo e di condizione giuridica». Ciò che importa è che quest'ultimo studioso, oltre ad aver osservato che l'origine del vocabolo deve essere ricercata nei paesi mediterranei della costa franco-spagnola, da Marsiglia a Barcellona, dimostra pure che prima della conquista catalano-aragonese in Sardegna già esisteva il diritto d'uso al quale il termine si riferisce. Inoltre, dai suoi studi, e prima da quelli del Solmi e del Brandileone, l'elemento che risulta più importante è quello secondo cui il diritto d'ademprivio è dei singoli, ma in quanto membri della comunità. Molto simile sembrò a giuristi e politici dell'Ottocento il diritto di cussorgia, un'istituzione collaterale assai diffusa per molti secoli in Sardegna. Ma, a prescindere dal fatto che le prime testimonianze di essa risalgono soltanto all'epoca aragonese e pertanto potrebbe essere una filiazione dell'ademprivio, si può senza dubbio affermare che i due istituti rappresentavano interessi contrastanti, in quanto ogni concessione cussorgiale consisteva in una sottrazione di beni dall'uso della comunità per destinarli all'uso esclusivo del singolo. Inoltre il diritto di ademprivio si concretizzava in modi assai diversi e su beni di varia natura (pascoli, boschi seminativi, stagni, etc.), mentre la cussorgia era una speciale concessione del signore che, in cambio di un canone, concedeva il terreno solo come pascolo. Infine l'ademprivista poteva godere del diritto solo nell'ambito della giurisdizione cui apparteneva, mentre il cussorgiale poteva essere un «forestiere», un estraneo alla comunità e, addirittura, allo stesso feudo. I cagliaritani, ad esempio, godevano di molte cussorgie, talvolta definite erroneamente ademprivi nei documenti, in varie giurisdizioni feudali dell'Isola. Insomma, la cussorgia pare essere simile alle concessioni livellarie enfiteutiche, differenziandosi soltanto nello scopo, che non consiste tanto nel miglioramento del fondo, quanto nel miglioramento delle razze del bestiame. Abbandonando il discorso tecnico-giuridico restano due fatti reali: la presen-

za più o meno ampia di questi diritti, di cui godettero per molti secoli le popolazioni delle campagne, e le successive implicanze, che insorsero allorché intervenne lo Stato italiano per abolirli, in nome della unificazione legislativa. In realtà quest'ultimo fatto non fu solamente un'operazione di carattere tecnico-giuridico, ma un lacerante intervento all'interno della struttura economico-sociale sarda, il quale investì in pieno le componenti base della società, i pastori e i contadini appunto, coinvolgendoli in uno scontro, forse non voluto, ma comunque ugualmente drammatico e violento, destinato ad avere conseguenze di cui si sente un'eco lontana ancora oggi⁷.

L'economista Giuseppe Todde scriveva che «gli usi civici sono quei diritti di godimento che tutti gli abitanti di un comune o di una frazione, *uti cives*, hanno sopra determinate terre appartenenti al comune, alla frazione, ai privati»⁸. In pratica consistevano nel far pascolare gratuitamente

⁷ G. Musio, *Sul progetto d'abolizione degli ademprivi in Sardegna*, Cagliari 1859; Id., *Gli Ademprivi*, in "L'Epoca", n. 29 del 13 aprile 1859; E. Besta, *Il diritto sardo nel Medio Evo*, Torino, 1899; F. Brandileone, *Note sull'origine di alcune istituzioni giuridiche in Sardegna durante il Medio Evo*, Firenze 1902, pp. 1-55; R. Di Tucci, *La proprietà fondiaria in Sardegna dall'alto medio evo ai nostri giorni. Studi e documenti di storia economica e giuridica*, Tip. Ledda, Cagliari 1928; C. Du Cange, *Glossarium Mediae et infimae latinitatis*, I Band, Graz 1954, voce «ademprum», p. 74; L. Bulferetti, *Il riformismo settecentesco in Sardegna*, Fossataro, Cagliari 1966; A. Boscolo (a cura di), *Il feudalesimo in Sardegna*, Fossataro, Cagliari 1967; M. Atzori, *Per un'interpretazione del riformismo agrario settecentesco in Sardegna*, in "Studi Sardi", vol. XXIII, Gallizzi, Sassari 1975; L. Del Piano, *La Sardegna nell'Ottocento*, Chiarella, Sassari 1984; M. Masia, *Il controllo sull'uso della terra: analisi socio giuridica sugli usi civici in Sardegna*, Cuec, Cagliari 1992.

⁸ G. Todde, voce *Ademprivio*, in *Enciclopedia giuridica Italiana*, vol. I parte II, sez. I, 1892, pp. 73-162. Sulla definizione del termine cfr. anche A. Marangoni, voce *Ademprivi*, *Adimplivii*, *Diritti d'uso già in vigore in Sardegna* in *Il Digesto Italiano*, Torino 1884, vol. II parte I, pp. 125-159; G. Curis, voce *Ademprivi*, in *Novissimo Digesto Italiano*, Torino 1968, pp. 281-285, Id., voce *Usi civici*, in *Nuovo Digesto Italiano*, Torino 1940, pp. 742-760; G. Palermo, voce *Usi civici*, in *Novissimo Digesto Italiano*, Torino 1975, pp. 209-242; P. Federico, voce *Usi civici*, in *Appendice Novissimo Digesto Italiano*, Torino 1980-1987, vol. VII, pp. 1025-1035; M. Onida, *Origine e natura degli usi civici in Sardegna*, in "Archivio Vittorio Scialoja" per le consuetudini giuridiche agrarie vol. 4 fasc. n. 1-2, Firenze Dicembre 1937; E. Parziale, *Gli Ademprivi in Sardegna*, in "Rivista dei demani Usi civici - Acque - Miniere", 1931, vol. VII, 2. serie, p. 273-285; G. Marsili, *Studi sui demani comunali delle provincie napoletane e siciliane e sugli ademprivi di Sardegna*, Torino 1864; G. Conteddu, *Sistemazione della proprietà ademprivile in Sardegna, in relazione all'ordinamento generale della proprietà fondiaria nell'Isola*, in "Rivista dei Demani Usi civici - Acque - Miniere", 1933, vol. VII, serie 2., pp. 513-528; A. Ghiani, *Le leggi speciali per la Sardegna*, Editrice sarda, Cagliari 1954, pp. 9-44, M. Zaccagnini, A. Palatiello, *Gli usi civici*, Novene, Napoli 1964; E. Gessa, *La città e il suo territorio forestale. Gli ademprivi di Cagliari nei secoli XIV-XIX*, in Università degli Studi di Sassari, *VII Settimana della Cultura Scientifica*, Sassari 1997, pp. 106-108.

il bestiame, nel seminare, nell'utilizzare corsi d'acqua, nel raccogliere legna, sughero, ghiande, nello sfrondare alberi, naturalmente sempre in terreni liberi e destinati all'uso collettivo, che potevano essere non solo demaniali, ma anche baronali, comunali e persino privati; in questo caso si pagava un piccolo canone annuo e si poteva esercitare il diritto subordinatamente al proprietario. Essi si estendevano per circa un sesto dell'intera superficie dell'Isola.

L'espressione «uso civico» è ad ogni modo generica, possedendo differenti denominazioni nelle varie parti d'Italia ed includendo molteplici tipologie di sfruttamento comunitario della terra. Tra esse appare necessaria una distinzione a monte non solo tra le due forme più diffuse, *ademprivio* e *cussorgia* di cui si è appena trattato. Il termine «*ademprivio*» (ad impreu: «ad uso») potrebbe essere fatto risalire agli aragonesi, ed indica in maniera generica lo sfruttamento comunitario della terra che si manifesta in Sardegna in forme caratterizzanti e dalla connotazione differente dal resto del territorio nazionale. Tipologie tipiche della Sardegna nell'uso della terra sono, ad esempio, le *vidazzoni*, terre vicino alla villa e destinate alla semina esercitata con il ciclo rotatorio e che alla fine dell'anno agrario si trasformano in *paberili*, zone temporaneamente aperte al pascolo prima di essere reintegrate nell'ambito della coltivazione. È necessario sottolineare pure che i diritti *ademprivili* potevano essere esercitati, sia su terreni privati sia su terreni demaniali e comunali, con l'eccezione delle terre chiuse e comunque principalmente nei «saltus», le terre lontane dalle «ville». Tali consuetudini avevano garantito che nell'Isola, per secoli, coesistessero e si avvicendassero le due attività economiche dell'agricoltura e della pastorizia, appunto per via di questi sistemi, dunque, solo apparentemente in contrasto tra di loro. In realtà lo sfruttamento collettivo e comunitario, sostanzialmente fondato su una sorta di autoregolamentazione, consentiva la fruizione della terra e la coesistenza dei due basilari sistemi economici.

Ancora all'ambito dell'*ademprivio* sono ascrivibili le *orzaline*, terreni destinati alla semina dell'orzo collocati vicino agli accampamenti dei pastori e per questo soggetti all'avvicendamento con il pascolo, per differenziarli da quelli che seguivano una coltivazione annuale definiti *narboni*⁹.

Tornando per un attimo all'istituto della *cussorgia* («cum sorte»: consortile o consorziale), parrebbe, invece, essere antecedente all'infedazione dell'Isola. C'è chi sostiene che questa forma comunita-

⁹ A. Marangoni, voce *Ademprivi*, cit., p. 128.

ria sia derivata dall'ademprivio assumendo col tempo una connotazione propria e definita. Sorto con i caratteri di temporaneità e di collettività, l'ademprivio sarebbe col tempo, ed in alcune zone dell'Isola¹⁰, divenuto appannaggio esclusivo di alcune famiglie, le quali anziché esercitare i diritti d'ademprivio sull'intero territorio della villa, privilegiarono determinate aree in cui diedero vita a piccole aziende e nuovi nuclei abitati. In questo senso l'ademprivio venne lentamente svuotato del proprio carattere di sfruttamento collettivo e provvisorio acquisendo pian piano una forma di diritto permanente ed esclusivo. Lo studioso identifica due tipologie di cussorgie: le prime, citate nel pregone del Viceré, Conte Des Hayes, del 2 aprile 1741, concesse «a titolo di vera proprietà» con l'intento di favorire l'allevamento del bestiame, si trasformarono concretamente in possedimenti privati; le seconde, «concessioni fatte a puro titolo di pascolo», per la loro natura simile a quella ademprivile vennero assimilate agli ademprivi e dunque successivamente contemplate nelle leggi che si rivolgevano alla loro abolizione¹¹.

Si deve infine segnalare che, all'interno del sistema comunitario, si erano realizzate forme di appropriazione individuale di terreni recintati con muretti o siepi (*cungiadura*). Si trattava di una sorta di «proprietà imperfetta», dedicata a colture specializzate e sviluppatasi per alienazione da parte del feudatario o del fisco.

4. Gli interventi legislativi nell'Ottocento

Già nella prima metà dell'Ottocento, a partire dal momento della fondazione della Reale Società Agraria ed Economica Sarda (24 luglio 1804), prima la legge detta delle chiudende, poi i successivi provvedimenti che portarono all'abolizione del regime feudale, con il conseguente riscatto delle terre, poi ancora la vendita dei beni dell'asse ecclesiastico, avevano contribuito da una parte all'aumento della proprietà privata parcellare, incrementato il numero dei piccoli proprietari (in breve e sempre più spesso

¹⁰ In particolare i territori di Sinnai, Maracalagonis e Burchi. Cfr. gli interventi di G. Murgia, *Uomini, terra e lavoro nella Sardegna sud-orientale in età moderna*, A. Cappai, *Usi civici e cussorgie nella Sardegna sud-orientale tra diritto privato e interesse collettivo*, e di M. Masia, *Ademprivi e cussorgie: consuetudine e attualità*, in *Usi civici e diritti di cussorgia*. Convegno provinciale, Sinnai 22 aprile 1989, pp. 15-57.

¹¹ A. Marangoni, voce *Ademprivi*, cit., p. 129.

costretti a disfarsi di quei fazzoletti di terra a vantaggio dei latifondisti), dall'altra avevano accresciuto il numero e l'ampiezza dei latifondi¹². Quindi, sebbene con volto nuovo, perdurava la grave situazione socio-economica del secolo precedente¹³, con l'aggiunta di maggiore confusione ed incertezza. La legge, insomma, aveva raggiunto l'effetto opposto a quello dichiarato¹⁴.

L'editto delle chiudende era stato il frutto dell'elaborazione del Ministro Prospero Balbo, coadiuvato da Giuseppe Manno, che rivestiva in quel momento il ruolo di primo ufficiale della Segreteria di Stato per gli affari di Sardegna, e intendeva ricollegarsi all'esperienza della politica riformista condotta dal Bogino e formalizzata dal Gemelli, benché l'esperienza maturata nella seconda metà del Settecento fosse difficilmente riproponibile dopo l'età napoleonica. Balbo era cosciente che quel particolarissimo provvedimento avrebbe potuto, nella migliore delle ipotesi, apportare solo alcuni correttivi ad una realtà sociale ancora di antico regime. Il ministro,

¹² R. Di Tucci, *La proprietà fondiaria in Sardegna*, cit., p. 20.

¹³ F. Corridore, *Storia documentata delle popolazioni di Sardegna, 1479-1901*, Torino 1902, pp. 45-46, ove tra l'altro si legge: «quando nell'Isola il vero stato di prosperità non si poteva raggiungere perché l'industria e l'agricoltura erano inceppate dalle corporazioni d'arte e mestieri, dalle mete annonarie, dalle restrizioni alle libertà dei commerci, dalle proprietà imperfette causate dai diritti d'ademprio e di cussorgia e dalla comunanza e servitù dei pascoli, cui erano soggetti i terreni aperti».

¹⁴ Sull'editto delle chiudende cfr. anche U.G. Mondolfo, *Terre e classi sociali in Sardegna nel periodo feudale*, Torino 1903; C. G. Mor, *Le leggi sulle chiudende (1820-1839)*, S.I. 1938; I. Pirastu, *Genesi e caratteristiche della criminalità: la legge sulle chiudende (1820)*, in *Commissione parlamentare d'inchiesta sui fenomeni di criminalità in Sardegna: istituita con legge 27 ottobre 1969*, n. 755, Roma 1972, pp. 104-115; G. Todini, G. Murgia, *Le Chiudende nel territorio di Nuoro prima e dopo la pubblicazione del Regio Editto 6 ottobre 1820*, in "Bollettino dell'Associazione Archivio Storico di Sassari", vol. 2 1976, pp. 25-65; G. Todini, *Le Chiudende nel territorio di Oliena prima e dopo la pubblicazione del Regio Editto 6 ottobre 1820*, in "Bollettino dell'Associazione Archivio Storico di Sassari", vol. 3 1977, pp. 139-174; I. Bussa, *Le Chiudende: il problema generale e l'applicazione dell'Editto del 1820 a Bolotana*, in "Quaderni Bolotanesi", vol. 5, 1979, pp. 25-56; M. Brigaglia, *Sardegna perché banditi*, Carte segrete, Roma 1972, in particolare il capitolo *L'editto delle chiudende: la terra, il clero, i poveri, in Sardegna*; F.A. Bua, *Echi e reazioni nel Monteacuto all'Editto sulle chiudende*, in "Archivio storico e giuridico sardo di Sassari", n. 2 1995, pp. 287-305; G. Doneddu, *Ceti privilegiati e proprietà fondiaria nella Sardegna del secolo 18.*, Giuffrè, Milano 1990; Id., *Proprietà e chiusure dei terreni. Il mito delle chiudende*, Unidata, Sassari 1996; T. Moro, *Il riscatto dei feudi in Sardegna e la teoria del dominio diviso*, in "Quaderni Bolotanesi", vol. 22 1996, pp. 247-281; I. Zedda Macciò, *Paesaggio agrario e controllo della proprietà fondiaria nella Sardegna dell'Ottocento: il contributo della cartografia, in Ombre e luci della restaurazione*, Atti del convegno, Torino 21-24 ottobre 1991, Roma 1997, p. 444-497; P. Irde, *Dalla terra di nessuno alla proprietà perfetta: politica delle chiudende e ordine pubblico nella Sardegna postangioiana*, Castello, Cagliari 1999.

pur ritenendo personalmente di non particolare urgenza l'abrogazione dell'istituto feudale, riteneva «dannoso [...] proibire la chiusura dei terreni»; l'intervento, dunque, eludendo intenzionalmente la questione feudale, doveva perseguire il duplice obiettivo di risolvere la contese socio-economiche in favore dei possessori delle tanche e degli agricoltori, e penalizzare, senza darlo troppo a vedere, i feudatari e i pastori¹⁵.

L'editto, pubblicato nel 1823, consentiva la chiusura di qualunque terreno che non fosse gravato da servitù (art. 1), e con il consenso dell'Intendente Provinciale e l'avvallo del Consiglio comunitativo in caso di soggezione alla servitù di pascolo comune o privato, di passaggio, di fontana, di abbeveratoio. La legge, che intendeva offrire massima libertà di coltivazione e svincolare da servitù comuni i possedimenti privati, riconosceva l'autorità di recintare anche ai comuni, i quali, a loro volta, avevano la facoltà di vendere, affittare o di ripartire equamente i terreni tra i capi famiglia. Ad ogni modo la legge, come afferma Italo Biocchi, non definiva la proprietà ed ometteva soprattutto di definire i requisiti necessari occorrenti per la chiusura. Il proprietario che avesse voluto recintare un terreno, poteva farlo senza alcuna autorizzazione preventiva e, soprattutto, senza l'obbligo di presentare una documentazione che attestasse la legittimità del proprio diritto¹⁶.

Il provvedimento legislativo, osteggiato dal ceto feudale non solo per le ovvie ragioni istituzionali, ma anche economiche, dal momento che proprio dalla pastorizia brada gli perveniva la maggior parte del reddito, non ottenne l'effetto che il governo di Torino avrebbe desiderato. Nonostante un sensibile incremento delle domande di chiusura, registratosi sul finire degli anni Venti, l'applicazione dell'Editto continuava ad apparire complessa e difficoltosa. Ciò anche per le ridotte risorse finanziarie di cui potevano disporre le comunità di villaggio.

¹⁵ P. Balbo, *Considerazioni sul diritto dei feudatari di impedire le chiusure*, in C. Sole (a cura di), *La Sardegna di Carlo Felice e il problema della terra*, Fossataro, Cagliari 1967, pp. 317-335; su questo importante personaggio è doveroso ricordare, poiché si tratta di uno studio di notevole impegno ed interesse, G. P. Romagnani, *Prospero Balbo intellettuale e uomo di Stato (1762-1837): I. Il tramonto dell'antico regime in Piemonte*, Torino 1988, e *II Da Napoleone a Carlo Alberto (1800-1837)*, Torino 1990. Entrambi i volumi sono a cura della Deputazione subalpina di Storia Patria, Palazzo Carignano.

¹⁶ I. Biocchi, *Per la storia della proprietà perfetta in Sardegna*, Giuffrè, Milano 1982, pp. 32-44; cfr. anche C. Sole (a cura di), *La Sardegna di Carlo Felice*, cit..

La lacunosità della legge aveva condotto perfino a situazioni paradossali, per cui non solo notai, avvocati ed ecclesiastici, ma anche alcuni esponenti del ceto feudale erano giunti a chiudere terreni, realizzando palesi abusi e macroscopiche usurpazioni come la privatizzazione di strade, di boschi e di abbeveratoi¹⁷. E, paradosso nel paradosso, proprio i Consigli comunitativi, organismo creato nel 1771 dal governo sabaudo con l'intento di porre un freno agli abusi feudali, e dunque di dare maggior impulso alla politica di scardinamento del vecchio impianto istituzionale del *Regnum*, insomma di favorire la “modernizzazione”, si erano spinti in prima linea nella difesa degli usi di dominio comunitario, e dunque in difesa di quelle forme di collettivismo che il governo di Torino si proponeva di eliminare. Tutto ciò aveva prodotto, com'era naturale, disordini e sommosse ad opera di pastori e piccoli contadini, cui era seguita una dura repressione¹⁸.

Così il regime delle terre nei primi due decenni della seconda metà dell'Ottocento consisteva nella piccola proprietà parcellare, nel latifondo e nella vasta estensione degli ademprivi i quali, distanti dai villaggi e data la loro particolare natura, non erano stati soppressi né dalla legge delle chiudende, né dall'editto sull'abolizione dei feudi. Ma è facilmente intuibile che la classe dirigente piemontese, che continuava ad essere aliena dal comprendere il sistema socio-economico sardo¹⁹, non si rendesse conto

¹⁷ A. Mattone, *Le origini della questione sarda. Le strutture, le permanenze, le eredità*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi. La Sardegna*, a cura di L. Berlinguer e A. Mattone, Einaudi, Torino 1988, pp. 116-118.

¹⁸ L. Del Piano, *La sollevazione contro le chiudende (1832-1833)*, Sardegna Nuova, Cagliari 1971, pp. 23 e seg.; C. Sole (a cura di), *La Sardegna di Carlo Felice*, cit., pp. 54-59; cfr. anche gli studi particolari di G. Todini, G. Murgia, *Le chiudende nel territorio di Nuoro*, cit., pp. 25-65; I. Bussa, *Le chiudende: il problema generale e l'applicazione dell'editto del 1820 a Bolotana*, in “Quaderni Bolotanesi”, vol. 5 1979, pp. 35-56.

¹⁹ Su tale “incomprensione” si può ancora ricordare, anche se di tipo evoluzionistico e unilaterale, il pensiero di E. Sereni, *Il capitalismo nelle campagne*, Einaudi, Torino 1947, cit., Di fatto, secondo tale categoria interpretativa, il ritardo delle condizioni economiche della Sardegna in particolare e di tutto il meridione italiano in generale, era, se non determinato, almeno concomitante con la mancata rivoluzione borghese nelle campagne e col perdurare in esse di sistemi feudali, mentre i centri settentrionali, più capitalistamente imprenditoriali e competitivi, si adeguavano alle esigenze dei tempi e della classe che aveva gestito la rivoluzione francese. Naturalmente quest'elemento deve essere preso con i dovuti limiti perché anche il Piemonte, nel Settecento, era un'area relativamente depressa rispetto ad altri centri economico-culturali più avanzati, come la Francia, l'Inghilterra e lo stesso Lombardo-Veneto. Ciò costituì un'aggravante nei confronti della Sardegna, anche a causa dello stato di ulteriore subordinazione della sua sparuta borghesia rispet-

che le cause della crisi di esso erano quelle indicate e naturalmente numerose altre su cui non è possibile addentrarsi in questa sede. A metà Ottocento perciò il ceto dirigente avrebbe individuato la causa unica di tutti i mali negli ademprivi, cioè in quella parte della vecchia struttura che ancora sopravviveva alla vecchia politica “riformista” che si era protratta dalla metà del Settecento fino quasi all’Unità e, con la sua tipica tenacia, la affrontò, subito dopo la guerra di Crimea, benché fossero anni in cui ben più ampi ed impegnativi problemi di natura internazionale tenevano impegnato il Piemonte.

5. Il periodo di preparazione (1856-1859)

Nel 1856 il deputato Michelini presentò alla Camera un ordine del giorno contenente la proposta di un progetto di legge per l’abolizione degli usi collettivi sui terreni della Sardegna; lo faceva dopo l’approvazione di varie leggi che si inquadravano tutte nell’ampio piano tendente alla formazione ed al consolidamento della proprietà privata²⁰. Era così iniziata la fase definitiva di un processo che avrebbe portato anche all’abolizione degli ademprivi e che si basava sempre su iniziative condotte senza tener conto della effettiva realtà locale, perché tendevano ad inserire e ad organizzare una certa struttura di tipo imprenditoriale all’interno dell’arcaica, e pertanto impreparata, economia agro-pastorale sarda. Di fatto emerse subito una decisa opposizione non solo tra i pastori, ma anche tra i piccoli contadini: i ceti più poveri venivano privati di tutti i diritti d’uso proprio mentre la loro situazione economica generale si aggravava in seguito ad un aumento sperequativo dei tributi²¹. Questi fenomeni fecero aumentare la

to a quella piemontese. Secondo questo sistema interpretativo anche in ciò si poteva rintracciare uno dei numerosi aspetti della crescente divaricazione tra sistema protoindustriale e proletari da una parte, e plebi rurali relegate al regime del latifondo dall’altra, mentre per compiere un salto di qualità sarebbe stata necessaria una forza rivoluzionaria i cui elementi guida avrebbero potuto emergere solo da una borghesia avanzata. A questo punto Gramsci, ne *La Questione meridionale* avrebbe affermato che a tutto il Mezzogiorno borghese era mancata una classe intellettuale rivoluzionaria, essendo essa piuttosto interessata verso l’integrazione nella carriera burocratica e nel settore terziario. Salvemini nel ‘49 a sua volta avrebbe rincarato la dose scrivendo che la classe intellettuale del Mezzogiorno era marcia.

²⁰ Cfr. ad es.: legge 15 aprile 1851; legge 13 maggio 1851, n. 1179; legge 14 luglio 1852, n. 1408.

²¹ G. Sorgia, *Banditismo e criminalità in Sardegna nella seconda metà dell’Ottocento*, Fossataro, Cagliari, 1973, p. 17. G. Lilliu, *Il diavolo in Sardegna*, Stef, Cagliari 1973. Sulla politica fiscale in generale, la quale rientra completamente, anch’essa, nel discorso della totale incomprensione

svalutazione del valore commerciale della terra, agevolando ulteriormente i pochi detentori di capitale nell'acquisto di vaste estensioni e quindi nell'ampliamento dei comprensori destinati al latifondo. In Senato la discussione registrò l'impegno di Giuseppe Musio, espressosi in più di un'occasione contro l'approvazione della legge in virtù della sua esperienza di magistrato e della estesa competenza sull'argomento che gli derivava anche dall'aver rivestito la carica di Segretario di Stato.

Il 22 giugno 1857 fu lo stesso Cavour, allora ministro delle Finanze, a presentare un progetto di legge per l'abolizione degli ademprivi e lo fece pur sapendo che in quella tornata parlamentare non poteva essere più discusso. Ma il modo in cui si espresse dimostra quanta importanza attribuisse all'argomento: chiedeva infatti che il progetto venisse esaminato dai deputati, durante il periodo di chiusura estiva del parlamento, così da poterlo ripresentare, nella sessione successiva, ricco delle osservazioni suggerite dagli esperti su tale materia speciale²². Anche in questa circostanza il conte di Cavour si distingueva per la sua sottile abilità.

L'anno seguente, il 7 febbraio 1858, il ministro della Pubblica Istruzione e Finanze, Lanza, ripresentò il progetto, che però non ebbe miglior sorte di precedenti, mentre quello presentato il 14 gennaio 1859 fu approvato dalla Camera il 3 marzo successivo²³.

Il progetto di legge, nella forma in cui era stato presentato, confondeva terre, proprietari e «ademprivisti». Esso appariva viziato fin dalle fondamenta, poiché ai comuni venne offerto dapprima un terzo e successivamente la metà dei terreni ademprivili. Questo genere di ripartizione, tuttavia, appariva inadeguato poiché avrebbe concesso ai singoli comuni lotti di terre talvolta superiori, talvolta inferiori alle reali necessità della comu-

del governo piemontese nei confronti della Sardegna cfr. M. M. Salaris, *Note sull'imposta prediale e sulla politica fiscale nella seconda metà dell'Ottocento*, in "Studi Sardi", vol. XXIV, Sassari 1978.

²² Atti parlamentari, tornata del 22 giugno 1857. I fatti dimostrano che anche il Cavour, come del resto gli altri uomini di governo che lo avevano preceduto, si interessò della Sardegna con molto cinismo. Arrivò persino a giustificare l'indiscriminato abbattimento delle foreste sostenendo che ciò avrebbe contribuito ad eliminare dall'Isola la piaga del banditismo; in realtà sapeva bene che uno tra i grossi appaltatori dei lavori di abbattimento era suo fratello.

²³ Atti parlamentari, 1858, pp. 666-679 e 1859, pp. 199-202.

nità²⁴. La legge passò subito al Senato, ma lì si interruppe a livello di discussione il 19 aprile, per lo scoppio della seconda guerra d'indipendenza.

Il Musio aveva definito gli ademprivi una sorta di «condominio» tra feudatario e comunità²⁵ e, all'indomani dell'abolizione del sistema feudale, la soluzione del riscatto si era contraddistinta per un doppio accordo, il primo tra il feudatario ed il governo, in base al quale questo, accettando la rinuncia del titolare del feudo e dunque subentrandogli in tutti i diritti e doveri, si impegnavo a pagare un determinato compenso; il secondo tra il governo stesso ed il comune. Il ministero calcolava i propri diritti in base alla somma che il feudatario doveva riscuotere dai comuni, e viceversa questi stessi misuravano i propri obblighi sulla base della somma che dovevano pagare al feudatario.

Gli interventi del Musio, che rappresentò le proteste dei comuni formalizzate attraverso numerose petizioni, si dovettero confrontare con l'impegno a tutto campo di una consorte di faccendieri e deputati, quella che la stampa democratica dell'epoca, "La Gazzetta Popolare" in testa, definiva la «camarilla cagliaritano». Tali personaggi, tra cui spiccavano Manno, Mameli, Baudi di Vesme, Massa Saluzzo, Serra, Falqui-Pes, Grisoni, Mastio, Santa Croce ed altri, approfittando dei pieni poteri esercitati dal Governo in concomitanza con la guerra d'indipendenza, tentarono con ogni mezzo di giungere all'approvazione del progetto di legge.

In realtà il vero errore fu quello di non cogliere la reale portata del un tale provvedimento; anziché farne una questione sociale, gli si volle attribuire esclusivamente un carattere fiscale. Ecco perché è opportuno soffermarsi brevemente sulla legge per osservare alcuni articoli che dimostrano con chiarezza le tendenze dominanti sia nella terraferma sia nell'Isola: eliminare la stessa nozione giuridica di diritto d'uso collettivo,

²⁴ Non tutti i comuni della Sardegna possedevano la stessa estensione di terreni ademprivili. La provincia più ricca di questi era quella di Cagliari (298.624 su un totale di 472.481), mentre quella di Sassari ne aveva solo 173.857. Fra i più dotati erano i circondari di Cagliari (115.637), Nuoro (89.195), Iglesias (81.048), Lanusei (67.955), Ozieri (56.505) ed Oristano (29.982), al contrario meno estesi erano i possedimenti di Sassari (10.115), Alghero (9.859) e Bosa (8.176).

²⁵ A. Solmi, *Ademprivia. Studi sulla proprietà fondiaria in Sardegna*, in "Archivio giuridico", LXII (1903), pp. 411-448, e LXIII (1904), pp. 3-64, ora in A. Boscolo (a cura di), *Il feudalesimo in Sardegna*, cit., pp. 47-144.

che era un'espressione tipica del sistema tradizionale, per sostituirla con quella di proprietà perfetta.

Non importava a chi sarebbe andata la proprietà pur di far valere il principio secondo cui essa esprimeva un diritto individuale e non collettivo. Se il comune diventava proprietario di un certo numero di terre, assumeva questo diritto in sé, non tanto come ente collettivo ma come personalità giuridica individuale. Il relatore di maggioranza, Boggio, disse tra l'altro che era opinione diffusa tra le autorità amministrative della Sardegna che non ci sarebbe stato un progresso economico nel settore agricolo se non si fosse risolto il problema dei terreni ademprivili; al contrario il deputato Sanna, relatore di opposizione, affermò che la legge andava a discapito dei comuni sardi, in quanto li privava di gran parte delle loro proprietà. Infatti, mentre perfino i comuni che erano stati sottoposti alla giurisdizione baronale avevano posseduto una quantità di terre in cui la comunità poteva esercitare i suoi diritti d'uso a seconda del bisogno delle famiglie, pagando un piccolo tributo, con la nuova legge si sarebbe tolto anche questo beneficio, fondamentale per l'economia di sussistenza di molte famiglie sarde. Gli si replicò che la legge voleva sopprimere l'ademprivio senza toglierne la proprietà ai comuni, infatti conteneva addirittura un articolo che lasciava liberi i comuni che avevano ademprivi di respingere il compenso e di chiederne la proprietà²⁶. Questa, naturalmente, doveva essere riconosciuta dai tribunali.

²⁶ Atti parlamentari, 1858, p. 202 e segg. È proprio questo il punto nodale della questione. La proposta di legge stabiliva, in primo luogo, che l'uso collettivo della terra, riconosciuto sotto il nome di ademprivio, dovesse cessare il 31 dicembre 1862, fatti salvi i compensi da essa determinati. L'articolo 4 voleva che si arrivasse ad una divisione equa dei lotti i quali, una volta assegnati, dovevano essere liberi da qualsiasi diritto d'uso a favore di terze persone, fenomeno che invece avveniva fin dal Medio Evo persino in molti terreni di proprietà. Inoltre il demanio stesso, secondo l'articolo 23, avrebbe dovuto affittare o vendere ai comuni oppure ai privati i terreni che, per effetto della legge, sarebbero passati in sua proprietà. Ciò dimostra ulteriormente quanto già affermato: si voleva l'abolizione del possesso collettivo per giungere alla privatizzazione individuale. Altri articoli che vale la pena di menzionare sono il 6., il 9., il 10., il 12., il 14. ed il 21., secondo i quali i comuni che intendevano avere un compenso avrebbero dovuto rivolgersi all'Intendente della Provincia. Appena accertato il diritto di ademprivio si dovevano formare lotti per il compenso, che doveva essere proposto dal demanio, o dai comuni o dai corpi morali oppure dai privati. Se non si addiveniva ad un accordo sulla ripartizione, le parti interessate si dovevano rivolgere ai tribunali. Qualora uno stesso ademprivio fosse appartenuto a più comuni, il compenso sarebbe stato proporzionato al numero degli abitanti ed agli usi di cui ciascun comune godeva.

Ancora ai giorni nostri si possono vedere le deleterie conseguenze delle liti causate proprio dalle incertezze nell'attribuzione delle proprietà ademprivili.

6. La pubblicistica e la stampa dell'epoca

La pubblicistica sarda della seconda metà degli anni cinquanta, pur respirando ancora l'aria torbida di sequestri e censure, da pochi anni, e precisamente dall'aprile del 1848, muoveva i primi passi in regime di libertà di stampa, mostrandosi, per certi versi, già matura e capace di seguire da vicino i contrasti politici in corso e di saper interagire ed incidere in maniera significativa sulla formazione dell'opinione pubblica.

Fin dal principio i periodici isolani ebbero il merito di fungere da cassa di risonanza delle principali problematiche che la Sardegna dovette fronteggiare dopo la «perfetta fusione», e in primo luogo proprio della questione ademprivile.

Gli interessi dei vari schieramenti assunsero, sulle pagine dei giornali, forme ben tratteggiate, consentendo il più delle volte, nonostante l'anonimato degli articoli, di delineare in maniera netta la composizione delle redazioni. Lo scontro maturato nella seconda metà degli anni cinquanta tra "La Gazzetta Popolare" e "Lo Statuto" non rappresentava solo il confronto tra una fazione filoministeriale ed una antiministeriale, ma ritraeva divergenze politiche ed anche inimicizie personali, a lungo inesprese e mantenute sopite dalla censura, tra i deputati sardi ed i gruppi finanziari cui essi facevano riferimento. Il reciproco risentimento che scaturisce dalla lettura dei due fogli evidenzia quanto fosse lontano l'auspicio che, proprio nello stesso periodo, il 19 gennaio 1856, veniva rivolto da Gavino Fara su "La Favilla", periodico da lui diretto fino al febbraio del 1856. Il Fara critico nei confronti della politica cavouriana, giunse ad ipotizzare la creazione di «un partito sardo, per potere avere una rappresentanza veramente sarda, unita, compatta, avente unità di pensieri, unità di scopo. Ventiquattro Deputati uniti faranno in Parlamento rispettare sé stessi e la loro patria», senza tuttavia «farci campioni di idee inattuabili, o di diffondere idee separatiste»²⁷.

²⁷ "La Favilla", n. 7 del 7 gennaio 1856; concetto questo ribadito più volte, cfr. "La Favilla", n.1 del 1855; nn. 5 e 23 del 1856. Per questa proposta il periodico fondato di Fara aveva attirato su di

Alcune testate, tra le quali “La Gazzetta Popolare” e “Lo Statuto” si distinsero per l’impegno profuso nell’occasione, palesando precisi interessi politici ed economici dei gruppi finanziari che le sostenevano. In particolare “Lo Statuto”, foglio appoggiato dallo stesso Cavour, già a partire dal 1854 aveva intrapreso una campagna di stampa a favore dell’abolizione degli usi civici, caldeggiando l’approvazione dei vari progetti che erano stati presentati, fin dalla relazione esposta in Parlamento da Cavour, il 10 aprile 1854, sull’assegnazione di terreni demaniali ai comuni in compenso dei diritti d’ademprivo²⁸.

Per il giornale allora diretto dal giovane Giuseppe Todde²⁹, i prati comunali apparivano come tanti «paradossi economici». Ad essere condannata era in primo luogo la qualità del pascolo che i terreni gestiti in maniera comunitaria non potevano garantire, sottraendo, in questa maniera, mezzi al decollo dell’agricoltura³⁰. Il Todde che solo pochi anni dopo a-

sé le critiche trasversali sia della stampa filoministeriale sia di quella democratica che ruotava attorno a Sanna Sanna. Accusata da più parti (“Ichnusa”, “Lo Statuto”, “La Cornamusa”, “Il Capricorno”, “La Gazzetta Popolare”) di scarso realismo “La Favilla” aveva incentrato la polemica contro il direttore e proprietario della “Gazzetta Popolare” Sanna Sanna, ritenuto responsabile di aver assunto atteggiamenti ambigui volti alla difesa di interessi personali (Cfr. “La Favilla”, n. 6, 1856).

²⁸ Cfr. “Lo Statuto”, nn. 46 e 47, 29 aprile 1854.

²⁹ Il quale ne abbandonò la direzione l’anno successivo. La scelta di affidare a Giuseppe Todde la direzione del periodico governativo che avrebbe dovuto raccogliere l’eredità de “L’Indicatore Sardo” andava ben al di là della semplice ricerca di una personalità di facciata. Todde, allora ventiquattrenne e ancora non contaminato da scontri politici aspri sulla stampa periodica sarebbe apparso, agli occhi dell’opinione pubblica, un “volto nuovo”, una figura attorno alla quale Cavour avrebbe potuto ricostruire il consenso moderato nell’Isola. In quel periodo agli impegni accademici Todde associava quelli politici. L’impegno dell’illustre economista sardo era in quegli anni finalizzato a far cogliere all’opinione pubblica l’importanza del superamento della polemica creata intorno all’opportunità o meno della «perfetta fusione», con lo scopo di individuare concretamente gli obiettivi che il governo costituzionale avrebbe dovuto conseguire per il miglioramento delle condizioni economiche e sociali isolate; cfr. N. Gabriele, *Giuseppe Todde e “Lo Statuto”*, in “Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell’Università degli Studi di Cagliari”, XX (vol. LVII), parte II, 2002, pp. 95-113.

³⁰ «Appena diviso un prato comunale, o noi supponiamo immediata, e continuata una totale coltivazione di tutte le terre di un dato paese, ciò che supporrebbe una sovrabbondanza di mezzi nella classe agricola, ed una invidiabile feracità di terreni, e ciò costituirebbe l’apogeo di una agricoltura qualunque, sogno inebriante, anziché oggetto di timori, e di opposizione. Ovvero, più coerenti al naturale progresso delle cose, noi continuiamo a supporre l’alternativa nelle nostre coltivazioni, e qualunque sia il progresso della nostra agricoltura, rimarranno sempre terreni sufficienti alle esigenze del bestiame, più produttivi perché una volta, o l’altra alternativamente coltivati. [...] Come faranno i poveri, sprovvisti di terreni chiusi, a sostenere il loro unico giogo, che ora tengono al pascolo nel prato comunale? [...] Sono anzi questi poveri che reclamano la divisione dei prati comunali. [...] Dovranno anch’essi partecipare alla divisione di questi prati, e nella frazione

vrebbe assunto, alla guida della “Gazzetta Popolare”, un atteggiamento critico nei confronti delle forme con le quali Cavour intendeva impiantare nell’Isola la proprietà individuale, nell’agosto del 1854 dalle colonne dello “Statuto” affermava che lo sviluppo, seppur elementare, di un liberismo economico non poteva non essere connesso alle potenzialità di esportazione che l’agricoltura sarda avrebbe potuto, con una certa costanza, garantire³¹. La campagna di stampa dello “Statuto” che, per le proprie posizioni filogovernative, si sarebbe guadagnato l’appellativo di «organo della camarilla» e «degno erede dell’Indicatore Sardo», si intensificò negli anni successivi³². La «messa in commercio», come la definiva il periodico, dei beni demaniali era considerata necessaria. Appare opportuno, ad ogni modo, precisare che dal ‘48 in poi con la concessione della libertà di stampa, ma per certi versi più timidamente anche prima, i fogli che fecero la loro breve o lunga comparsa sulla scena editoriale quasi mai espressero posizioni di esasperata coerenza e di rigido conformismo. Per essere più precisi il sostegno alla politica governativa non impediva che anche in testate filoministeriali potessero essere espresse posizioni di duro contrasto col governo e che sullo stesso periodico, a distanza di poche settimane, fossero pubblicati articoli di fondo tra loro antitetici. Non desta meraviglia, dunque, che anche dallo “Statuto” potessero provenire accuse al governo di voler calpestare i diritti dei comuni: «Se qualcuno venga a dirci che la vendita dei beni demaniali della Sardegna è già decretata dal Parlamento, è sancita da una legge dello Stato, noi risponderemo che se prima di tutt’altro non si soddisfa alle giuste dimande delle comuni, e non si compone con equi assegni la complicata questione degli ademprivi, la legge rimarrà ineseguita, o si commetterà un’ingiustizia, uno spoglio flagrante»³³; e ancora, rispondendo al “Piemonte”³⁴, si auspicava che «nello stu-

loro assegnata potranno liberamente coltivare, o tenervi al pascolo l’unico loro giogo. [...] Non è dunque l’amore per la classe povera quello d’onde nascono le opposizioni alla divisione delle terre comuni, ma piuttosto quello del proprio interesse.»; cfr. “Lo Statuto”, n. 92, 15 agosto 1854.

³¹ «Nei quattro anni scorsi 1849-50-51-52, tra mandorle ed olio d’ulivo l’Isola ha esportato per il valore di due milioni e mezzo di franchi, e noi speriamo che fra pochi anni ne esporterà per un valore molto più cospicuo. Ma per raggiungere quanto prima questo scopo, bisogna appunto togliere di mezzo i prati comunali»; cfr. “Lo Statuto”, n. 92, 15 agosto 1854.

³² Cfr. “Lo Statuto”, nn. 19, 21, 26, 88, 101, 105, del 13 e 17 febbraio, 1 marzo, 24 luglio, 16 e 23 agosto e 1 settembre 1855; nn. 6, 12, 22, 25, 26, 27, 83, del 12 e 26 gennaio, 19, 26 e 28 febbraio, 1 marzo e 10 luglio 1856.

³³ Cfr. “Lo Statuto”, n. 101, 23 agosto 1855.

diare di rendere perfette le proprietà e di estendere e migliorare l'agricoltura [...] non si arrechino gravi danni agli utenti; parendo a noi cosa prudente che quei diritti d'uso vengano modificati e ristretti entro termini più ragionevoli, non già eliminati di sbalzo»³⁵.

Queste saltuarie posizioni di dissenso nei confronti del governo non valsero allo "Statuto" la clemenza della "Gazzetta Popolare" che, Giuseppe Sanna Sanna in testa, criticò e contrastò con ogni mezzo l'approvazione del progetto di legge del marchese Gustavo di Cavour.

La polemica tra "La Gazzetta" e "Lo Statuto" si intensificò tra il 1858 e il 1859, in particolare sull'opportunità presentata dal foglio governativo di sfruttare i pieni poteri che, su proposta di Cavour, la Camera aveva conferito al sovrano per tutta la durata della guerra con l'Austria, per l'emanazione della legge sull'abolizione degli ademprivi. Usufruire dei pieni poteri per una legge di quella natura apparve un abuso poiché l'abolizione degli ademprivi non presentava un interesse generale per tutto lo Stato e tanto meno il provvedimento aveva quei caratteri di urgenza che "Lo Statuto" voleva attribuirgli³⁶. La stampa democratica auspicava, al contrario, che il provvedimento venisse momentaneamente accantonato fino a quando non si fosse formato un nuovo Parlamento più adatto ad esaminare la questione e a dare maggiore peso agli interessi dei comuni isolani. Le pagine dei due maggiori fogli d'opinione presenti allora sul panorama editoriale isolano misero in evidenza la presenza di due fazioni contrastanti, sia tra gli stessi deputati isolani, sia in ambito extraparlamentare.

I deputati contrari alla legge, capeggiati da Giuseppe Musio, intendevano procrastinare la votazione della legge ed indurre il governo ad intraprendere nuovi studi sull'argomento. La documentazione presentata da questi consentì di mutare fisionomia alla questione ademprivile e allo stesso tempo pose sul tappeto alcune altre questioni di assoluta rilevanza: quella morale e quella riguardante il diritto civile³⁷.

In merito alla questione morale egli faceva notare che Carlo Alberto aveva voluto dichiarare di assoluta proprietà dei comuni tutti i beni demaniali dei feudi già riuniti o che si sarebbero dovuti riunire alla Corona tra-

³⁴ Foglio questo particolarmente caro ai redattori dello "Statuto" per l'attenzione che aveva dedicato alla questione ademprivile, e del quale spesso, sulle pagine del periodico sardo, venivano riproposti articoli, specie sui progetti di colonizzazione dell'Isola.

³⁵ Cfr. "Lo Statuto", n. 22, 19 febbraio 1856.

³⁶ Cfr. "La Gazzetta Popolare", n. 211 e n. 216 del 7 e 14 settembre 1859.

³⁷ Cfr. "La Gazzetta Popolare", n. 220 del 19 e 14 settembre 1859.

mite il riscatto. Alla volontà del sovrano la delegazione feudale di Cagliari aveva posto una serie di obiezioni, volte non ad uno stravolgimento del disegno carloalbertino, ma a celare la reale destinazione degli stessi beni. L'uso di questi, nelle intenzioni della delegazione, si sarebbe dovuto riservare momentaneamente al Governo, affinché, promuovendo un concordato con la Corte di Roma per l'abolizione delle decime, trovasse nei beni il mezzo per compensare il clero senza imporre penosi sacrifici ai comuni. Carlo Alberto dunque aveva mantenuto il possesso dei beni ademprevili a titolo provvisorio, al solo scopo di avvantaggiare i comuni stessi con l'abolizione delle decime e non, dunque, per risanare il fisco. La questione morale alla quale si appellava Musio stava dunque nel far notare al ministro che la proposta di legge che si sarebbe voluta presentare a Vittorio Emanuele sarebbe stata in chiara contraddizione con il Regio Editto del 12 maggio 1838³⁸.

La seconda questione sollevata dal senatore poneva problematiche di carattere civile. Egli aveva, infatti, presentato al Senato una documentazione che svelava che era stata posta a carico dei comuni non solo la somma occorrente per compensare il reddito annuale dei feudatari, ma anche quella necessaria alla lenta estinzione dei loro capitali. Venivano così smentite le affermazioni del commissario regio, il quale, basandosi sul principio che il dominio delle terre liberate dalla giurisdizione feudale appartenesse al Governo, sosteneva che sia una parte del compenso dato ai feudatari per i loro redditi annuali, sia l'intero compenso assegnato agli stessi per l'estinzione dei loro capitali, doveva gravare sulle casse dello Stato³⁹.

L'ufficio centrale del Senato si limitò a disconoscere i documenti, mentre il commissario ed il ministro delle finanze li impugnarono citando davanti alla Camera il caso dei feudi di Villacidro e di Arcais. Benché nei due casi specifici gli stati liquidativi dessero ragione al commissario regio, le argomentazioni del Musio non persero validità anche perché, come da più parti si faceva notare, non si spiegava per quali ragioni si auspicasse l'uso dei pieni poteri per risolvere una questione che il Governo riteneva legittimamente di proprio dominio.

Da questo lungo dibattito il Musio era riuscito a far emergere che la legge sulla proposta degli ademprivi mancava di ogni buon fondamento di

³⁸ Ibidem.

³⁹ Ibidem.

diritto e che, poiché essa si fondava su errori, sarebbe stato necessario lo studio di una documentazione che fino a quel momento era stata opportunamente occultata.

Ciò che invece “La Gazzetta Popolare” in quel frangente non colse era che il progetto di legge sull’abolizione degli ademprivi non era, come si sosteneva sulle sue colonne, un disegno esclusivo della camarilla isolana, di quei pochi «nemici dell’Isola» e che il Ministero non avesse alcun interesse a promulgare la legge sugli ademprivi. Al contrario il governo avrebbe solo rimandato l’emanazione di quella legge ritenendo le circostanze inopportune per un provvedimento di tale portata e di estrema impopolarità.

Le invettive del foglio democratico si rivolsero contro “Lo Statuto” che nel frattempo stava approfondendo il massimo impegno allo scopo di mostrare opportuna la promulgazione della legge. Sul periodico ministeriale venne pubblicata tra il 1858 e il 1859 una lunga serie di articoli⁴⁰ che intendevano, da un lato, smentire categoricamente le asserzioni del senatore Musio, relative ai diritti che i comuni avrebbero potuto esercitare sui terreni ademprivili in ragione del carico da loro sostenuto per il riscatto dei feudi e, dall’altro, provare i vantaggi che sarebbero derivati all’Isola dall’ottenimento del compenso della metà dei diritti ademprivili⁴¹.

7. La legge del 4 gennaio 1863 e la costruzione delle ferrovie

Dopo la parentesi della seconda guerra d’indipendenza il problema si ripresentò sotto nuove forme, dapprima in sede regionale, il 3 ottobre 1860, quando il governatore di Cagliari, Felice Mathieu, pronunziò una relazione davanti al Consiglio provinciale «per la costruzione di una fer-

⁴⁰ Tutti gli articoli pubblicati vennero riuniti e ripubblicati a parte in un opuscolo di 66 pagine che venne distribuito gratuitamente, specie agli impiegati delle contribuzioni e del demanio, e fu inviato a Torino al Ministro delle Finanze.

⁴¹ Sulla polemica tra i due giornali cfr. “Lo Statuto” nn. 43, 48, 49 del 10, 22 e 24 aprile 1858; nn. 19, 22 dell’8 e 19 febbraio, nn. 27, 28, 30, 31, 36 del 3, 5, 10, 12 e 24 marzo, nn. 46, 51, 52 del 16, 28 e 30 aprile, nn. 56 e 60 del 10 e 16 maggio, nn. 167, 169, 174 180, 181, 182 e 184 del 10, 13, 19, 26, 27, 28 e 30 settembre, nn. 185, 186, 187 e 188 dell’1, 3 4 e 5 ottobre 1859; “La Gazzetta Popolare” nn. 13 del 16 gennaio, nn. 63 e 66 del 24 e 27 marzo, nn. 70, 72, 78 e 87 del 2, 7, 15 e 28 aprile, nn. 97 e 100 del 12 e 18 maggio, n. 195 del 18 settembre 1858; nn. 211, 216, 220, 223, 228 e 230 del 7, 14, 19, 22, 28 e 30 settembre, nn. 232, 234 [sic], 235, 238, 240, 242, 245, 248, 250 e 254 del 3, 4, 5, 8, 10, 13, 17, 20, 22 e 27 ottobre, n. 267 del 12 novembre 1859.

rovia tra i due capi dell'Isola di Sardegna»⁴²; una proposta subito accolta che divenne progetto di legge (15 luglio 1862) in tempi relativamente brevi.

Il 9 agosto 1862 i deputati Salaris, Costa, Sanna, Meloni Baille e Leo chiesero la precedenza per la discussione del progetto di legge in questione, che fu approvato con 156 voti favorevoli contro 54; passò al senato l'11 e fu approvato il 18 con 68 voti a favore contro 30, divenendo così la legge n° 1105 del 4 gennaio 1863, che poneva insieme due problemi ben diversi, quello degli ademprivi e quello della costruzione delle ferrovie.

Prima di analizzarne i termini appare opportuno osservare i punti nodali degli interventi del Sineo e di Gustavo di Cavour durante la discussione che precedette l'approvazione. Il primo cominciò ricordando che in passato finanche i feudatari avevano ceduto spontaneamente parte dei loro diritti ai comuni; poi, nell'Ottocento, Carlo Alberto aveva sancito il riscatto dei feudi per raggiungere in maniera globale lo stesso fine. Ma poiché persistevano le barriere doganali ed erano mancate le strade, quei beni erano rimasti infruttuosi. In quel momento si stavano costruendo le strade che però non erano ancora sufficienti per reggere la concorrenza: quindi, così come si stava facendo nel resto dell'Italia, anche in Sardegna bisognava costruire le ferrovie. Invece, benché l'Isola avesse contribuito col sangue e con le magre risorse alla realizzazione del Risorgimento e contribuisse con tasse esorbitanti alla realizzazione delle ferrovie nazionali, il governo non riteneva opportuno assumersi per intero l'onere delle spese per quelle sarde, così come stava facendo nella penisola e si arrogava il diritto di disporre dei beni appartenenti ad alcuni comuni, obbligando gli altri a concorrere all'indennità col pagare una parte del prezzo corrispondente a quelli che erano stati spogliati dei loro beni. Di conseguenza appariva ben chiaro che la commissione parlamentare pretendeva addirittura che l'onere di fornire l'indennità ai costruttori della ferrovia gravasse per intero sopra i comuni, i quali possedevano beni «anticamente soggetti alle angherie feudali e che erano conosciuti come beni ademprivili»⁴³. Eppure pochi anni prima la

⁴² F. Mathieu, *Relazione del Governatore di Cagliari al Consiglio provinciale per la costruzione di una ferrovia*, Torino 1860. Egli faceva proprie le «generose ed ardite idee del Marchese Ignazio di Aymerich di Laconi», come riporta L. Del Piano, *La Compagnia reale delle ferrovie sarde ed i moti operai del 1864-65*, in "Studi Sardi", Sassari 1968-70, vol. XXI, pp. 483 e ss.

⁴³ Il Sineo veniva spesso interrotto dal Salaris il quale, essendo uno dei membri della Commissione ferroviaria, ne difendeva l'operato ed aggiungeva che la legge doveva essere approvata al più

Camera aveva proposto di dividerli tra Stato e comuni, purché questi rinunziassero a portare la questione davanti ai tribunali. Evidentemente il potere legislativo non si era ritenuto competente a decidere a quali persone od enti morali spettasse la proprietà degli ademprivi. Per di più tutti i tribunali a cui avevano fatto ricorso i comuni avevano dato loro ragione.

L'esercizio degli ademprivi era assolutamente indispensabile alla popolazione, la quale, senza di essi, avrebbe dovuto emigrare (e si mostrava buon profeta). Il Sineo, infine, riteneva che i numerosi problemi, derivanti dall'indennità che avrebbe dovuto pagare il governo e dalla scelta del tracciato, dovevano essere risolti mediante un intervento organico e coordinato tra Stato, Province e comuni⁴⁴. Infatti «il voler decidere quale sarà il sacrificio che alcuni comuni devono fare io credo sia cosa sommamente improvvista [...] Il sacrificio di 200.000 ettari mi pare sia un premio esorbitante. È vero che nelle circostanze attuali quei terreni non avrebbero in comune commercio grande valore, ma se non hanno valore è colpa della nostra legislazione, è colpa della cattiva amministrazione del nostro paese»⁴⁵.

Naturalmente gli si opponeva Gustavo di Cavour, il quale, a difesa dell'operato della Commissione, sosteneva che i beni ademprivili non avevano mai avuto padrone. «Così pure in America, ove gran parte dei beni non sono occupati, il governo li dice suoi, perché nei codici di quasi tutte le nazioni incivilite i beni che non hanno proprietario si considerano del demanio⁴⁶. Quando Alessandro II volle sopprimere la servitù della gleba, dovette riconoscere che [...] occorreva dare una parte dei beni in proprie-

presto, senza altre discussioni. Tutto il discorso del Sineo e le altre citazioni di queste pagine si trovano in: Atti parlamentari, leg. VIII del 9 e 12 agosto 1862.

⁴⁴ Persino il Sineo, il quale pure non era uno sprovveduto, sembra dimostrare in questa occasione di non conoscere a fondo la natura e le reali caratteristiche degli ademprivi, ma non deve meravigliare poiché effettivamente non era e non è ancora facile comprendere appieno la reale natura di questa istituzione che si perdeva in un lontano passato.

⁴⁵ Prendevano la parola, a questo punto, il Costa e Gustavo di Cavour per sostenere che secondo quel progetto le ferrovie sarde sarebbero state utili soltanto alla fascia occidentale dell'Isola e che sarebbero costate molto all'erario. Significativo è anche l'intervento del deputato Michelini: «Alcuni passi della relazione (quella sulle strade ferrate sarde) mi confermano nella mia antica opinione, vale a dire che la Sardegna non è ancora giunta a quello stadio di civiltà (!) e di ricchezza che rende necessarie ed utili le ferrovie». E più avanti: «Avvertasi che la divisione del lavoro è pressoché nulla e per mancanza di comunicazioni lo stesso produttore è costretto a recare il prodotto fin in riva al mare a schiena di cavallo».

⁴⁶ Veramente singolare questo paragone che, se non fosse motivato dal tentativo di difendere ben precisi interessi economici, dimostrerebbe una notevole ignoranza della Storia e del Diritto da parte del relatore.

tà»⁴⁷. In ogni caso gli ademprivi valevano meno di quanto generalmente si credesse: infatti persino la Società Agraria ed Economica di Cagliari aveva riconosciuta equa la divisione a metà tra Stato e comuni. Non era esatto, infine, che dappertutto si fossero fatte prima le strade ordinarie e poi quelle ferrate; nella Confederazione americana, per esempio, le due Caroline, la Georgia, la Florida, il Mississippi ed il Tennessee non avevano strade rotabili ma ottime strade ferrate perché, non disponendo di grossi capitali, come gli stati del Nord, avevano dovuto scegliere tra le une e le altre e, conoscendo bene i loro interessi, avevano optato per le ferrovie.

Poco prima che si concludesse la discussione fu respinto anche l'emendamento Ricciardi teso ad imporre alla società concessionaria di assegnare in enfiteusi a lavoratori italiani la parte coltivabile degli ademprivi, benché facesse notare che così sarebbero affluiti in Sardegna molti liguri i quali, invece, emigravano in America⁴⁸. Il Depretis, infine, affermò che il compenso proposto per la società non era eccessivo rispetto al valore dell'opera, né troppo gravoso per lo Stato. Quei 200.000 ettari non erano troppi, considerando che per valorizzarli la Compagnia avrebbe dovuto spendere forti somme⁴⁹.

Si giunse così alla legge del gennaio 1863 la quale, mentre approvava la convenzione ed il capitolato⁵⁰, autorizzava il governo a scorporare dalla

⁴⁷ Atti parlamentari, leg. VIII, pp. 3365-3368 ed L. Del Piano, *La compagnia Reale*, cit., pp. 491-495.

⁴⁸ Sono quei "sardi" di cui si parla in apertura del capitolo sull'emigrazione.

⁴⁹ L. Del Piano, *La compagnia Reale*, cit., pp. 494-495; anche per la discussione al Senato, pp. 495-504.

⁵⁰ La legge 4 gennaio 1863, n. 1105 si articola come segue:

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.

ART. 2 - Per gli effetti di cui all'art. 8 della predetta convenzione è fatta facoltà al Governo di scorporare dalla massa dei terreni ademprivi in Sardegna, compresi quelli conosciuti sotto la denominazione di Cussorgie, ettari 200.000 da assegnarsi in libera proprietà ai concessionari delle ferrovie della Isola.

ART. 3 - La scorporazione dei terreni di cui sopra si farà, dividendo in due lotti, di qualità e valore uguali, i terreni ademprivi situati nella giurisdizione di ciaschedun comune. La sorte deciderà quale debba essere la porzione da assegnarsi ai Concessionari.

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.

massa dei terreni ademprivili, comprese le cussorgie, 200.000 ettari da assegnare in proprietà ai concessionari delle ferrovie. A tal fine una commissione, composta da tre periti, nominati rispettivamente dai comuni, dai concessionari e dal Ministero dell'Agricoltura, avrebbe diviso gli ademprivi di ciascun comune in due parti di eguale valore, poi, mediante sorteggio, una delle due sarebbe stata assegnata ai concessionari, l'altra al comune interessato.

Il regolamento per lo scorporo e l'assegnazione fu approvato, con decreto regio, il 25 febbraio 1864. Precisava, fra l'altro, che l'operazione interessava non soltanto i terreni sui quali gli utenti esercitavano diritti meramente ademprivili, cioè d'uso, e cussorgiali, cioè di pascolo, ma anche quelli che, «senza legittimo titolo» erano posseduti da privati. Ciò avrebbe determinato una miriade di liti e di contrasti; cosa ovvia, del resto, perché il processo di privatizzazione era stato avviato malamente e da pochi decenni; per di più la compilazione del catasto era avvenuta secondo criteri assai discutibili⁵¹.

Il 2 giugno 1863, a Londra, fu costituita la “Compagnia reale delle ferrovie sarde” che affidò l'appalto di costruzione alla ditta Smith e Knight; questa iniziò i lavori contemporaneamente a Cagliari, Oristano, Sassari e Portotorres il 20 novembre 1864, come si vedrà più avanti.

ART. 5 - Dopo l'estrazione a sorte, e l'arbitramento fatto dai periti, sarà per Decreto del Prefetto reso immediatamente esecutivo.

ART. 6 - Se la porzione per tale modo assegnata ai concessionari non risultasse di ettari 200 mila, e vi fosse eccedenza, le Deputazioni Provinciali delibereranno riunite, come, e per quali terreni parimenti ademprivili debbano farsi l'aumento o la diminuzione.

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.

ART. 8 - Le spese occorrenti alla scorporazione e riparto dei terreni ed alla fissazione dei limiti restano a carico dei Concessionari.

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 ademprivili in quelle proporzioni e con quelle prescrizioni che saranno stabilite dalla stessa legge.

⁵¹ Del Piano, *La compagnia Reale*, cit., p. 504.

8. Le proposte di Cattaneo

La legge del 1863 coglie e recepisce alcuni aspetti della proposta avanzata da Carlo Cattaneo nell'articolo *Semplice proposta per un miglioramento generale dell'isola*, comparso dapprima nel 1860 e successivamente rielaborato nel 1862, a ridosso della discussione sul provvedimento legislativo del governo. Egli, mentre segnalava l'incoerenza dimostrata dal governo sabaudo in occasione del riscatto dei feudi, denunciava tutta la gestione dei provvedimenti governativi relativi all'abolizione degli ademprivi. Le terre riscattate avrebbero dovuto essere consegnate ai comuni, sui quali era ricaduto l'intero onere dell'operazione. Al contrario lo Stato si era arrogato il diritto, del tutto abusivo, di subentrare ai baroni. Cruda la metafora di Cattaneo quando affermava: «Il fisco si è assiso sullo squallido ademprivio, mi sia lecito il dirlo con ruvida frase britannica, come il cane nella mangiatoia»⁵².

Ponendosi su posizioni sulle quali neppure Stati assoluti o feudali erano stati capaci di spingersi, il neonato Stato italiano aveva assunto nei confronti degli ademprivi un atteggiamento dispotico disconoscendo, in maniera netta e irrevocabile, i secolari diritti d'uso delle popolazioni.

Il grande studioso parte da questa essenziale ed incisiva constatazione per avanzare una soluzione alternativa alla questione ademprivile. Costituire un *Fondo d'opere pubbliche della Sardegna*, una sorta di cassa che avrebbe offerto garanzie di prestito per la realizzazione di opere pubbliche nell'Isola, sarebbe stato, a suo avviso, lo strumento adeguato ed efficace per la conversione dei problemi ai quali era andato incontro il governo sabaudo all'indomani dell'abolizione della giurisdizione feudale, in una concreta possibilità di sviluppo economico per l'Isola. Egli, partendo da un semplice assunto liberista caro anche a Giuseppe Todde⁵³, sosteneva che «la prima condizione di una forte opulenta agricoltura, anche nelle più fertili terre, è ciò che il grande maestro Smith chiamò il mercato. Veramente avrebbero potuto navi estranee prestare all'agricoltura sarda, benché a ingordi patti, quel servizio che gli isolani stessi le negavano. Ma non è vantaggioso il mercato, dove non sono strade». Nel ventennio 1840-1860 il governo sabaudo ben poco si era occupato della viabilità nell'Isola e so-

⁵² C. Cattaneo, *Un primo atto di giustizia verso la Sardegna*, in «Il Politecnico», serie II, vol. XIII, Milano 1862, oggi rist. in C. Cattaneo, *Geografia e storia della Sardegna*, a cura di C. Carlino, Donzelli, Roma 1996, p. 129.

⁵³ Cfr. note 30, 31.

lo durante il primo quindicennio unitario la Destra aveva messo a punto un piano stradale organico che, seppur con estrema lentezza, sarebbe stato attuato nei decenni successivi. Lo studioso lombardo, nell'analizzare la relazione parlamentare sugli ademprivi del 17 febbraio 1858, aveva appreso che sarebbe stata liberata «dai vincoli d'imperfetto possesso e perciò d'imperfetta cultura [...] una superficie eguale alla metà della Lombardia» e che lo Stato sarebbe entrato in possesso, secondo il progetto del marchese Gustavo di Cavour, della metà di quei terreni, un'estensione di circa mezzo milione di ettari, l'equivalente delle province di Milano, Pavia, Lodi, Crema e Cremona⁵⁴.

Partendo da questi dati egli riteneva quanto mai opportuno e necessario uno sviluppo del sistema viario dell'Isola e propose che tali opere fossero realizzate con un prestito finanziato tramite la vendita dei terreni⁵⁵. In disaccordo con la linea del governo che prendeva tempo sulla cessione dei terreni, era inoltre sua convinzione che l'operazione di liquidazione si sarebbe dovuta attuare con la massima sollecitudine, poiché un ritardo avrebbe portato alla realizzazione della rete stradale solo dopo l'avvenuta vendita dei terreni⁵⁶.

Una soluzione di questo tipo, che vent'anni prima, quando Cattaneo l'aveva per la prima volta prospettata, avrebbe potuto avere qualche difficoltà di realizzazione in quanto lo Stato sabaudo avrebbe dovuto anticipare la somma da destinare alla rete viaria, appariva nel 1860 perseguibile grazie all'acquisizione da parte del governo dei proventi delle terre demaniali ed ademprivili.

Il progetto dell'autore appare brillante e trasparente nella chiarezza con cui viene delineato. Enzo Tagliacozzo ebbe modo di affermare in merito che «la proposta del Cattaneo è talmente semplice e pratica che si stenta a

⁵⁴ C. Cattaneo, *Semplice proposta per un miglioramento generale dell'Isola di Sardegna*, in "Il Politecnico", serie II, vol. VIII, fasc. XLV, anno 1860, oggi rist. in C. Cattaneo, *Geografia e storia della Sardegna*, cit., p. 91; cfr. anche E. Tagliacozzo, *Risorgimento e postrisorgimento*, Fossataro, Cagliari 1969, pp. 82-97.

⁵⁵ «Se con un imprestito si desse una vigorosa spinta a quest'opera; e si aprisse d'un tratto l'accesso a tutte le più riposte regioni; e il maggior prodotto annuo si valutasse solamente ad un soldo per ogni pertica metrica, il vantaggio annuo sommerebbe ad un milione d duecento mila lire; e potrebbe sostenere un prestito di ventiquattro milioni. Questo basterebbe a fare tante strade, da sommare a sei o sette volte tutta la lunghezza dell'Isola.»; cfr. C. Cattaneo, *Semplice proposta*, cit., p. 89.

⁵⁶ «[...] crediamo all'opposto che la fretta sia un vantaggio e un dovere. Noi crediamo che il demanio dovrebbe dare quanto più presto si può le terre per avere quanto più presto si può le strade e le produzioni e i diretti e indiretti incassi»; cfr. C. Cattaneo, *Semplice proposta*, cit., p. 95.

capire perché il governo italiano non l'abbia accolta». Il prospetto non trascurava alcun dettaglio, individuando anche il soggetto che avrebbe dovuto gestire un'operazione di questo tipo, certamente complessa e difficile per la mole di terreni che veniva posta sul mercato. Benché la sua proposta di affidare l'azione di vendita ad una società privata mostrasse quello che lo stesso Tagliacozzo definiva «l'antistatalismo» di Cattaneo⁵⁷, in qualche modo la legge del 4 gennaio 1863 avrebbe recepito la sua proposta affidando alla compagnia inglese Semenza & Co. duecento ettari di terreno ademprivile come contropartita per la realizzazione di una rete ferroviaria che avrebbe dovuto mettere in comunicazione i principali centri dell'Isola.

Cattaneo tuttavia non risolveva, e questo può essere individuato come uno dei pochi punti oscuri della sua proposta, il problema del compenso da conferire agli ademprivisti dopo la vendita, quei piccoli contadini e quei pastori poveri che traevano un mediocre ma vitale sostentamento proprio dallo sfruttamento degli ademprivi.

Questo progetto, presentato per la prima volta nel 1860 nell'articolo *Semplice proposta per un miglioramento generale dell'Isola di Sardegna*, venne ripresentato ed ampliato due anni più tardi, in *Un primo atto di giustizia verso la Sardegna*, in prospettiva del provvedimento legislativo del gennaio 1863.

A differenza dei due scritti precedenti relativi all'Isola, il primo del 1840 *Della Sardegna antica e moderna* di carattere storico-descrittivo ed il secondo, la *Semplice proposta* del 1860 contrassegnato da considerazioni tecnico-pratiche, il terzo, pur strettamente correlato con i precedenti, si basa su un registro più concitato, ed è, in forma requisitoria, severo con la politica adottata dal governo di Torino. Utilizzando, significativamente e in maniera singolare, proprio le Carte d'Arborea, la cui falsità sarebbe stata determinata solo nel 1870⁵⁸, la questione ademprivile veniva ripresa e approfondita in ogni suo aspetto. Nella nuova memoria, inevitabilmente influenzata dai recenti risvolti di politica nazionale ed internazionale, con le annessioni dell'Italia centro-meridionale, la cessione di Nizza e della

⁵⁷ E. Tagliacozzo, *Risorgimento e postrisorgimento*, cit., p. 89.

⁵⁸ A trarre in inganno Cattaneo con i falsi d'Arborea era stato, con ogni probabilità, il suo amico Giorgio Asproni, e nel 1860 poté attingere informazioni storiche, specie sul periodo giudicale, dai Nuovi codici d'Arborea, pubblicati a Cagliari da Salvator Angelo De Castro; cfr. E. Tagliacozzo, *Risorgimento e postrisorgimento*, cit., p. 103; G.G. Ortu, *Introduzione*, in C. Cattaneo, *Geografia e storia della Sardegna*, cit., p. XVII.

Savoia, alla quale Cattaneo si era fermamente opposto, e con la preoccupazione per un'eventuale imminente cessione dell'Isola alla Francia come contropartita per Roma, egli poneva in evidenza come la legislazione feudale fosse giunta tardi in Sardegna rispetto agli altri Stati europei («è una gloria dei Sardi che fra tutti i popoli d'Occidente furono li ultimi a conoscere la legge feudale»), e che, invece, a partire dall'anno 687, per «settecento anni», essa era stata governata «senza interruzione dai principi nativi, che portavano il nome di re, e più popolarmente di giudici»⁵⁹. Così svolgendo un excursus storico, egli conduce una doppia polemica, sia verso l'operato del papato, sia verso il governo italiano, il primo che si era arrogato nel medioevo il diritto, in virtù di un presunto diritto di giurisdizione su tutti i regni della terra, di «fare valida concessione» di territori a chi ne avesse fatto richiesta, il secondo per la politica fiscale alla quale aveva sottoposto i comuni della Sardegna, facendo gravare su essi il riscatto dei feudi e, nel contempo, impedendo che gli stessi potessero usufruire dei terreni riscattati⁶⁰.

La decadenza del sistema agrario dell'Isola durante l'età aragonese e spagnola trova dunque, secondo Cattaneo, le sue radici proprio nel sistema feudale, *ad morem Italiane*, un sistema che aveva condotto l'Isola ad una «paurosa decadenza» ed allo spopolamento⁶¹. E proprio ai moti antifeudali di fine Settecento l'autore attribuisce una presa di coscienza dei propri diritti da parte dei sardi. Poco conta se a mantenere la legislazione feudale fosse stato proprio l'assolutismo sabaudo, che fino a quel momento, sia pure velatamente, l'aveva osteggiata; ma in quel frangente aveva agito da scudo tra le idee rivoluzionarie provenienti dalla Francia e la «tarlata feudalità»⁶²; era quello stesso assolutismo che da tempo aveva abolito il regime feudale negli Stati di Terraferma, e che anche dalla Sardegna, pur

⁵⁹ C. Cattaneo, *Un primo atto di giustizia*, cit., pp. 105-107.

⁶⁰ «Mutata dalle radici la ragione dello Stato, è mutata dalle radici tutta la ragione dei tributi. Noi non abbiamo più fra noi popoli liberi e popoli servi. Ogni popolo in Italia è pari ad ogni altro. Non si può ammettere la tesi che la Sardegna sola subisca un duplice principio di tributi: quelli della servitù e quelli della libertà. L'affermazione di questi implica la negazione di quelli»; *Ibidem*, p. 114.

⁶¹ Secondo le stime che Cattaneo mutua da uno studio del 1859 dello Spano la Sardegna aveva subito, dal periodo cartaginese all'inizio del XVIII secolo, uno spopolamento di quasi due milioni e mezzo di persone; *Ibidem*, p. 121.

⁶² *Ibidem*, p. 122; cfr. anche L. Ortu, *Vincenzo Sulis e la Sardegna sabauda*, in V. Sulis, *Autobiografia*, edizione critica a cura di G. Marci e note storiche di L. Ortu, Cuec, Cagliari 2004, pp. LXXXVII-CLXXXIII.

dovendolo mantenere per via della pace di Londra, avrebbe voluto sradicare. Così, una volta finito il pericolo francese e napoleonico ed avviata la “Restaurazione” – iniziata nell’Isola con oltre 16 anni di anticipo – il percorso che avrebbe condotto all’abrogazione del feudalesimo, cautamente avviato dai Savoia fin dal Settecento con una serie di provvedimenti volti a scardinare dall’interno l’autonomia del *Regnum* e dunque il sistema giuridico sul quale si fondava, avrebbe subito un’accelerazione a partire dagli anni venti dell’Ottocento con l’Editto delle chiudende e successivamente nella seconda metà degli anni trenta con una serie di altri provvedimenti. Cattaneo, tuttavia, sembra attribuire il riformismo carloalbertino più alla pressione creata dai moti suscitati dalle chiusure, che ad un reale progetto sabaudo volto all’estensione alla Sardegna della legislazione dei territori continentali.

Ad ogni modo l’articolo pubblicato sul Politecnico sottolinea l’incongruenza della politica sabauda sull’estinzione dei feudi; da un lato le garanzie fornite dalla Carta Reale del 1839 in base alle quali l’abolizione dei feudi si sarebbe dovuta attuare in nome di «giustizia» e di «generosità», in modo tale che la successiva divisione delle terre sarebbe avvenuta tramite un’assegnazione non solo «sufficiente», ma «giusta»; dall’altro, egli osserva, l’atteggiamento del governo in tutte queste operazioni fu più quello di un amministratore che di un proprietario. Non solo i tributi versati dai comuni al fisco per vent’anni non avevano condotto alla liberazione delle terre, ma anzi lo Stato, dopo aver estorto ai comuni la metà di quelle terre, riteneva necessario metterle in vendita⁶³. Il riferimento era qui a Gustavo di Cavour, che nel suo rapporto parlamentare aveva definito più passiva che attiva l’amministrazione degli ademprivi, al solo scopo di giustificare l’arbitrio esercitato dall’esecutivo. Il monito di Cattaneo era rivolto a quei relatori e quegli uomini politici colpevoli di aver pensato esclusivamente al fisco e di aver trascurato una possibilità di crescita dell’Isola che doveva essere subordinata ad un articolato investimento.

Una volta entrato nel cuore della questione l’autore prova ad individuare una soluzione favorevole allo stesso tempo ai comuni sardi ed al fisco.

⁶³ Il fisco italiano «tien ferma la mano sulla metà che vuol sua, come su quella che riconosce non sua. Codesta tortura dei popoli, aggiunta ai nuovi aggravii, rende odiose le forme della libertà; fa quasi sospirare l’abborrita catena feudale»; e ancora «Lo Stato antico [...] essendosi fuso nel nuovo Regno d’Italia, ecco il lucro che l’Italia libera avrebbe da quest’ultima liquidazione della rapina antica, che veramente sarebbe una rapina nuova»; cfr. C. Cattaneo, *Un primo atto di giustizia*, cit., p. 133.

Se infatti, seguendo la sua proposta, il governo avesse restituito i beni ademprivili alle popolazioni isolate, queste avrebbero potuto trarne un utile per se stesse oltre che provvedere alla realizzazione di un sistema di opere pubbliche, che altrimenti prima o poi sarebbe ricaduto sulle casse dello Stato. Questo atto di giustizia che lo Stato Italiano avrebbe dovuto rendere alla Sardegna, avrebbe certamente fruttato, a medio termine all'erario, giacché al posto di quaranta milioni incamerati nell'arco di vent'anni con la vendita di quei terreni nell'Isola, il rifiorimento dell'economia sarda connesso ai lavori pubblici intrapresi dai Sardi avrebbe prodotto un incremento della popolazione con un conseguente accrescimento del volume d'imposte: «dove la terra è capace di due milioni di popolo, è capace per lo meno di sessanta milioni d'imposte»⁶⁴.

Emerge a questo punto con lampante evidenza la concezione federalista di Carlo Cattaneo convinto assolutamente del fatto che l'emancipazione di ciascun popolo, quindi anche quello della Sardegna, dovesse essere opera dei Sardi stessi. E quanto mai opportuno appare a questo punto richiamare alla mente l'affermazione di Enzo Tagliacozzo che, nel 1969, individuava in Cattaneo uno dei primi campioni dell'autonomismo sardo⁶⁵ o, come potremmo dire oggi, della nuova e moderna forma di autonomismo che avrebbe contraddistinto le lotte politiche di illustri personaggi, sardi e non, a partire dal 1848, cioè all'indomani della «perfetta fusione», fondamentale spartiacque nella storia isolana, che aveva posto istituzionalmente fine al *Regnum Sardiniae*, a quell'antico modello di autonomia che aveva trovato il proprio fondamento, però, sull'esistenza dello Stato medioevale di ordini privilegiati. Il Parlamento nazionale, a partire da quel momento, avrebbe dovuto ridurre il suo raggio d'azione, limitandosi a sanzionare le proposte degli amministratori sardi comunali e provinciali. Al Parlamento non sarebbe rimasto che un «diritto di cassazione», l'autorità di far sì che le soluzioni individuate dai «savi dell'Isola» per il rifiorimento della Sardegna permanessero all'interno delle generali linee guida impresse dal governo nazionale⁶⁶.

⁶⁴ Ibidem, p. 135.

⁶⁵ E. Tagliacozzo, *Risorgimento e postrisorgimento*, cit., p. 53.

⁶⁶ Nelle poche righe finali dell'articolo Cattaneo ripresenta concisamente la sua proposta: «Il primo e necessario passo è che tutti i beni, ora nel catasto della Sardegna intestati al demanio per diritti d'ademprivio e simili, venissero immantinente per atto legislativo trasferiti a un *Fondo d'opere pubbliche della Sardegna*. Così tutte le future controversie, tutte le successive recrimina-

L'ottimismo espresso da Carlo Cattaneo nel ritenere che la rinascita dell'economia sarda potesse dipendere esclusivamente dall'affidare ai Sardi la libertà di gestire autonomamente le proprie risorse, andrebbe forse ridimensionato alla luce di alcune considerazioni. Era, infatti, quantomeno improbabile che i consigli provinciali e comunali dell'Isola, soggiogati e subordinati per secoli all'amministrazione feudale, avrebbero avuto in breve tempo, nell'arco di pochi anni, la capacità di raggiungere un tale grado di maturazione politica da permettergli di individuare un piano di sviluppo legato alla realizzazione di un sistema opere pubbliche.

Oggi un'attenta analisi storiografica non può non constatare che i suggerimenti di Cattaneo presentano alcuni limiti, derivanti da evidenti errori come il credere nell'autenticità delle Carte d'Arborea o la fallace convinzione di una imminente cessione dell'Isola alla Francia, fraintendimenti questi, però, riconducibili a precedenti errori di valutazione da parte di coloro che gli avevano fornito la documentazione da cui egli attinse per realizzare le sue analisi storico-politiche, Asproni e Musio in testa⁶⁷. Ad ogni modo le proposte del 1860 e del 1862, pur viziate da questi errori, ebbero grande eco non solo in Sardegna, ma su tutto il territorio nazionale come dimostra la lettera di apprezzamento inviata a Cattaneo dal deputato palermitano Saverio Fruscia il quale, affascinato dalle soluzioni individuate per la questione ademprivile nell'Isola, aveva richiesto all'uomo politico lombardo di esaminare la situazione della Sicilia, come già aveva fatto per la Sardegna⁶⁸. Gli scritti esaminati applicano alla Sardegna la sua visione

zioni tra l'universa Italia e il popolo sardo, sarebbero compresse e soffocate prima di nascere. *Pax vobis!* Spetterebbe ai magistrati sardi e alle comuni il determinare con quali eque e volontarie forme si potesse dare immantinente ai detti beni la contemporanea duplice destinazione: 1. d'assicurare, sia sul loro complesso, sia su qualunque loro parte, il prestito d'un primo capitale, bastevole a compiere nel più breve possibil termine le opere pubbliche di più generale necessità; 2. d'essere distribuite in libero godimento, o almeno in libero lavoro, alle comuni o ai privati, a compimento di promesse oramai troppo lungamente deluse. In un coll'assegno delle terre, si potrebbe far assegno anche d'una proporzionata parte delle opere in dati termini di tempo. Fino a che manchi il primo passo, ogni ulteriore studio sarebbe vano»; ⁶⁶ Cfr. C. Cattaneo, *Un primo atto di giustizia*, cit., p. 138.

⁶⁷ Sulla corrispondenza tra Cattaneo ed Asproni cfr. S. Deledda, *Problemi sardi del Risorgimento visti da Carlo Cattaneo (con un carteggio inedito Cattaneo-Asproni)*, in "Mediterranea", a. 5, nn. 2-3, Sassari 1931.

⁶⁸ L'interesse di questa corrispondenza, oltre a consentire di comprendere come le questioni locali, benché l'Unità fosse stata realizzata da pochi mesi, acquistassero in sede parlamentare risonanza nazionale e non fossero trascurate dai rappresentanti delle altre regioni, fa apparire ancor maggiore l'intensità della risposta (18 maggio 1862) che Cattaneo fornì al deputato palermitano, alcune righe della quale potrebbero essere lette come suo testamento ideologico: «Vedete io sono fe-

federalista e individuano nel centralismo amministrativo impositivo l'origine dei problemi legati alla disomogeneità e all'ingiustizia con le quali veniva condotta l'unificazione e dimostrano pure che un'indagine di questo tipo avrebbe potuto essere condotta su ogni altra regione italiana, specie del meridione.

9. La legge de 3 febbraio 1865

In sede parlamentare il problema di fondo rimaneva, dunque, quello degli ademprivi, come continuava ad insistere il Salaris, le cui interpellanze portarono alla presentazione di un progetto governativo per la loro abolizione⁶⁹. Il testo del disegno di legge, appena approvato dal senato, passò alla camera il 3 febbraio 1865⁷⁰.

In base ad esso i comuni avrebbero dovuto vendere, entro i tre anni successivi, la parte rimasta dopo la cessione dei 200.000 ettari; inoltre poiché questa si svolgeva a rilento, i ministri dell'agricoltura, delle finanze e dei lavori pubblici accolsero la richiesta della società ferroviaria, presenta-

derale anche ne' miei studi, perché questa è la sola forma d'unità possibile colla libertà, colla spontaneità, colla natura. D'una unità cinese, o russa, o francese, non m'importa. Io vagheggio una famiglia unita colla lingua, cogli interessi, coll'amicizia, con un'amicizia non arrogante, né avara, molto meno colle stringhe, colle catene, cogli odii, come furono Sicilia e Napoli, Sardegna e Piemonte. L'iniziativa di questa vera e libera unione appartiene alla Sicilia; il tempo, la costanza e la necessità la condurranno a compimento»; cfr. *Cattaneo. Lettere (1821-1869)*, a cura di C. G. Lacaita, Mondadori, Milano 2003, p. 225; cfr. anche L. Ortu, *Presentazione* in G. Lilliu, *Le ragioni dell'autonomia*, Cuec, Cagliari 2002, pp. 7-16.

⁶⁹ Di particolare rilevanza l'articolo di Salaris comparso sul "Corriere di Sardegna" del 3 gennaio 1865 intitolato «La questione degli ademprivi e la perequazione fondiaria». L'articolo affronta la delicata questione della redistribuzione del carico fiscale sui possessori di terre in Sardegna. Egli riteneva «infondato e ingiusto» l'aumento dell'imposta fondiaria e ricollegandosi alla legge sul conguaglio provvisorio dell'imposta fondiaria egli sottolineava l'enorme danno che si sarebbe recato alla proprietà fondiaria dell'Isola se il peso dell'imposta fosse stato ripartito solo sui fondi privati. Il Salaris corregge qui una falsa convinzione secondo la quale la Commissione per il conguaglio d'imposta avesse tenuto conto, nella determinazione del carico d'imposta, del necessario scorporo dei terreni ademprivili (oltre 400.000 ettari). La Commissione, come si evince dalla relazione Allevi, aveva compreso nei suoi calcoli anche i terreni ademprivili, i quali per non avendo un proprietario, avrebbero fatto ricadere l'imposta sui privati, i quali avrebbero così dovuto concorrere al pagamento di una somma doppia a quella dovuta. Il Salaris precisa che l'aumento d'imposta per la Sardegna sarebbe stato accresciuto senza fondamento e in violazione della legge del 1851, la quale stabiliva che non si potesse aumentare l'unità d'estimo catastale prima che fossero trascorsi trent'anni; cfr. "Il Corriere di Sardegna", n. 2 del 3 gennaio 1865.

⁷⁰ Atti parlamentari, tornata del 3 febbraio 1865, p. 4459.

ta il 18 febbraio, di ottenere il rimborso della cauzione di tre milioni che essa aveva consegnato allo Stato⁷¹. Proposero che si facesse in rate non inferiori a 50.000 lire di rendita, purché la Società documentasse l'acquisto di terreni e l'esecuzione di lavori. In contropartita essa avrebbe dovuto rinunciare ad ogni pretesa per il ritardo nella consegna dei terreni ademprivili.

Nelle tornate del 19 e 20 marzo una commissione composta da Ferraciu, Venturelli, Canalis, Farina, Piroli, Cavalletto, Mureddu, Menichetti e Mancini modificò la proposta dei ministri: il governo avrebbe stipulato con la Società un contratto addizionale in sostituzione della cauzione, che sarebbe stata restituita alla stessa la quale, in cambio, avrebbe rinunciato ad alienare i 200.000 ettari e a tagliare i boschi fino a quando non avesse aperto linee ferroviarie per almeno 150 chilometri, in particolare i tratti Cagliari-Iglesias, Cagliari-Oristano e Sassari-Portotorres⁷².

Allorché ripresero i lavori alla Camera⁷³, il Salaris osservò che, mentre l'ex ministro Pepoli, nel 1862, aveva ritenuto che gli ademprivi appartenessero ai comuni, al contrario, in quel momento si parlava come se appartenessero completamente al demanio e «se si indugiassero ancora, quei terreni ritornerebbero feudali». Previde che il progetto avrebbe dato l'avvio a liti infinite, una volta divenuto legge, e si mostrò buon profeta. Ad esempio l'articolo 2 pareva ordinare un compromesso tra tutti gli ademprivisti, ma nel 3° comma ordinava che i comuni vendessero gli ademprivi nel perentorio termine di tre anni. Ciò sarebbe stato dannosissimo, infatti la proprietà fondiaria avrebbe subito un forte deprezzamento, perché all'improvviso e per breve tempo si gettavano sul mercato estensioni di terreno così vaste che l'offerta avrebbe superato di molto la domanda. Nonostante tutto, tuttavia, non proponeva di modificare la legge, per evitare che tornasse al senato, ritardando ulteriormente la costruzione della ferrovia, alla quale invece era interessato. Ne propose piuttosto un'altra per far prorogare il termine dei tre anni, come in effetti poi avvenne, e concluse affacciando un dubbio: se il compenso spettasse ai comuni o ai singoli utenti comunisti. Anche il presidente della Camera appoggiava le sue sollecitazioni ed il Sineo aggiungeva che si provvedesse opportunamente con la nuova legge perché altrimenti sarebbero stati dan-

⁷¹ Atti parlamentari, tornata del 18 febbraio 1865, p. 4735.

⁷² Atti parlamentari, tornata del 17 e 21 marzo 1865, pp. 5271-5272.

⁷³ Atti parlamentari, tornata del 7 aprile 1865, pp. 5273 e segg.

neggiati ancor più proprio quei comuni che in origine avevano meno del necessario, come Bono, ad esempio. Il ministro Torelli assicurava che i tre anni concessi per la vendita dovevano decorrere non dal momento in cui sarebbe stata emanata la legge, ma da quello in cui i comuni avessero ottenuto la proprietà perfetta, dato che molte liti erano ancora in piedi. La commissione proponeva pure un altro espediente: se i comuni non fossero riusciti a vendere, e ciò non per loro negligenza, si sarebbe fatta un'altra legge di proroga. Il Sineo continuava ad insistere che quelle terre appartenevano all'Isola e non al demanio. A questo punto vennero approvati i sette articoli della legge, il primo dei quali così inizia perentoriamente: «Tutti gli usi conosciuti nell'Isola di Sardegna sotto il nome di ademprivi, non che i diritti di cussorgia, sono aboliti»⁷⁴. Le opposizioni tra i sardi furono

⁷⁴ Legge n. 2232 del 23 aprile 1865. Ecco qui di seguito i suoi articoli:

ART. 1 - Tutti gli usi conosciuti nell'Isola di Sardegna sotto il nome di ademprivi non che i diritti di cussorgia sono aboliti.

Ogni atto di ulteriore esercizio di questi usi a diritti, costituisce una violazione al diritto di proprietà, alla quale sarà applicato il Codice penale comune.

ART. 2 - Detratti gli ettari duecentomila assegnati colla legge 4 gennaio 1863 ai concessionari delle ferrovie sarde, tutti gli altri terreni ademprivili e cussorgiali esistenti nell'Isola, e di spettanza al demanio, sono devoluti in piena e perfetta proprietà ai comuni in cui territorio codesti stabili trovansi, a condizione però:

1. che i comuni soddisfaccino alle ragioni di coloro ai quali competono sui terreni ceduti diritti di ademprivio e di cussorgia.
2. che essi comuni tengano in ogni circostanza pienamente rilevato ed incolume il demanio da ogni molestia di lite o di pretesa degli aventi ragioni ademprivio od a cussorgia;
3. che soddisfatte queste ragioni, gli stessi comuni, nel perentorio termine di anni tre dal giorno dell'eseguita cessione, vendano tutti i terreni ademprivili e cussorgiali a loro con questa legge ceduti.

ART. 3 - Trascorso il termine, ove non sarà compiuta per parte dei comuni cessionari la vendita dei terreni ademprivili o cussorgiali loro devoluti, saranno questi venduti dall'autorità governativa a beneficio del demanio dello Stato.

ART. 4 - Chiunque pretenda a compenso per le sue ragioni di ademprivio o di cussorgia ne deve porgere domanda al sotto-prefetto del suo circondario con distinta indicazione dei titoli a cui le appoggia, nel perentorio termine di mesi sei a far tempo dalla firma della pubblicazione della presente legge.

Trascorso tale termine, si avrà senz'altro per prescritta la ragione dell'ademprivista e cussorgista, comunque si tratti di minorenni o di corpi amministrati, ai quali però è sempre riservata l'azione di regresso verso i rispettivi amministratori.

ART. 5 - Queste domande di compenso non sono ammesse, se non si fondano sopra un titolo, ovvero un possesso trentennario atto a prescrivere, o sopra una sentenza passata in giudicato, ovvero sopra atti di positiva cognizione, ancorché seguiti in via amministrativa.

ART. 6 - In ogni capoluogo di mandamento, dove hannovi ademprivili o cussorgiali da ripartire, saranno nominati tre arbitri: l'uno dal prefetto della provincia; l'altro dal presidente del tribunale del circondario ove trovansi i terreni; il terzo dal comune interessato.

tali che il termine non venne rispettato da nessuno e dovette essere prorogato più volte. Tale esigenza si manifestò appena pochi mesi dopo, quando fu discusso un progetto di proroga del termine disposto dall'articolo 4, il quale imponeva a chiunque pretendesse un compenso per diritti ademprivili o cussorgiali il limite di soli sei mesi per fare la relativa domanda. Alla discussione parteciparono anche l'Asproni ed il Salaris, i quali riaffacciarono i soliti temi. Il secondo, in particolare, ripresentò ed approfondì le critiche già formulate contro il termine dei tre anni e propose una proroga di dieci anni. Ma dopo ben quattro anni di discussioni il termine concesso risultò inferiore. Infatti il decreto regio n° 5839 del 18 agosto 1870, modificando la legge del '65, ordinò che le deputazioni provinciali alienassero i beni non venduti allo scadere dell'ultima proroga di due anni⁷⁵.

Nello stesso periodo fu approvata la legge n° 5858, la quale riconsegnava allo Stato i beni che erano passati in proprietà della Compagnia ferroviaria in forza della legge del '63.

10. L'esigenza del «discentramento»

I fatti continuavano a dimostrare che i vecchi problemi, per la cui soluzione si erano sviluppate tante accese discussioni e, nel breve volgere di anni, erano state promulgate due leggi differenti, non solo permanevano ma anzi erano cresciuti a dismisura ed avevano aggravato quelli più profondi e diffusi, come la miseria ed il banditismo. Ciò perché le condizioni dei due strati sociali sui quali si basava prevalentemente l'economia dell'Isola, quello dei pastori e quello dei contadini, stavano peggiorando ulteriormente. Essi non potevano più usufruire delle terre pubbliche, né

Questi arbitri giudicano inappellabilmente intorno al modo di riparto dei terreni, ed alla quota di compenso da assegnarsi all'ademprivista ed al cussorgista.

Quando sorga questione intorno alla proprietà del terreno, ovvero intorno al diritto dell'ademprivio, od a cussorgia, ricusando le parti da acquistarsi alla determinazione degli arbitri, la controversia viene deferita al giudizio dei tribunali ordinari, dinnanzi ai quali si procederà sempre nella forma sommaria.

ART. 7 - I modi di esecuzione della presente legge saranno determinati per decreto reale con apposito regolamento.

⁷⁵ Atti parlamentari, annate 1866-70; 1877; 1880; 1882. "Il Corriere di Sardegna", n. 166 del 19 luglio 1870. "Il nuovo bollettino biografico sardo", IX, Cagliari 1964 e L. Del Piano, *Profilo storico economico della Sardegna, dal Riformismo settecentesco al Piano di Rinascita*, Cedam, Padova 1962, pp. 155-186.

avevano i denari per comprarle, per quanto fossero a buon prezzo. Anzi, proprio questo elemento, in apparenza positivo, era discriminante particolarmente nei loro confronti, perché permetteva l'acquisto di vaste estensioni di terre ai pochi detentori di denaro liquido i quali, negli anni Settanta, erano non tanto i vecchi feudatari o i vecchi borghesi, ma nuovi borghesi nati, nel migliore dei casi, dalla speculazione sul carbone e sul legname.

Così nulla rimaneva ai contadini ed ai pastori che finivano per incrementare le fila di un assai misero bracciantato⁷⁶. Tali gravi fenomeni possono essere verificati con facilità leggendo, ad esempio, una qualsiasi delle annate della ricca pubblicistica dell'epoca. Di particolare importanza ci sono apparsi, al riguardo, gli articoli del 1870 perché, ancora dopo sette anni dalla pubblicazione della legge, continuavano a levare vivaci proteste contro la concessione dei terreni ex ademprivili alla Società ferroviaria e perché, quantunque quello fosse un anno denso di avvenimenti nazionali ed internazionali di assai vasta portata, dedicavano ampio spazio al problema⁷⁷. Si rifacevano, anche se in modi differenti, a quanto ormai da tempo aveva scritto Carlo Cattaneo, allorché aveva sostenuto che il governo non aveva il diritto di impadronirsi di beni dei quali non si erano ap-

⁷⁶ L. Del Piano, *Antologia Storica della Questione sarda*, con prefazione di L. Bulferetti, Cedam, Padova 1959.

Interessante intorno alle condizioni dei lavoratori della terra ed ai problemi della proprietà fondiaria, anche perché delinea «gli orientamenti della classe dirigente sul problema agrario in Sardegna», è da considerarsi il saggio di L. Pisano, *Una fonte per lo studio dei rapporti sociali nelle campagne della seconda metà dell'Ottocento: la relazione di Francesco Salaris*, in "Archivio sardo del movimento operaio contadino e autonomistico", Quad. 4-5, Cagliari 1975. Rimane altresì fondamentale sui rapporti tra agricoltori e pastori: M. Le Lannou, *Patres et Paysans de la Sardaigne*, Tours 1941, p. 13 e segg. Dell'opera è stata fatta una ristampa anastatica nel 1971, a cura delle edizioni Della Zattera di Cagliari, e la traduzione italiana a cura di M. Brigaglia, Cagliari 1979. A riguardo dei «nuovi borghesi» sembra opportuno riportare quanto afferma L. Del Piano, in *Proprietà collettiva e proprietà privata*, cit., n. 18, n. 11: «Altra fonte di arricchimento per le camorre comunali furono l'usura e, per i più spregiudicati, l'acquisto dei beni devoluti al Demanio per debito di imposte e di quelli dell'asse ecclesiastico, valutati questi ultimi complessivamente in lire 9.666.511. Nel 1872 risultavano già venduti beni ex ecclesiastici per lire 7.650.402, e ne rimasero ancora da vendere per lire 2.016.402. Cfr. in proposito "Il Corriere di Sardegna", del 29 febbraio 1872. Da non dimenticare il saccheggio di quanto era rimasto degli antichi e benemeriti Monti frumentari, sui quali cfr. dello scrivente, *I Monti di soccorso in Sardegna*, in AA.VV., *Fra il passato e l'avvenire. Saggi critici sull'agricoltura sarda in onore di Antonio Segni*, Cedam, Padova 1965.

⁷⁷ I problemi dell'agricoltura e della pastorizia dopo la «fusione» col Piemonte in A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano (a cura di), *Profilo storico economico*, cit., pp. 153 e segg..

propriati neppure i feudatari né i regimi assoluti⁷⁸. Invece, ricordavano, il governo così detto “liberale”, non solo se ne era appropriato ma, con la legge del 1863, li aveva addirittura regalati ad una società di capitalisti inglesi, per la costruzione di una ferrovia che non era mai stata costruita. Poi, con la legge del ‘65, aveva aggravato ulteriormente il suo atteggiamento e quindi la situazione in generale.

Ad esempio “Il Corriere di Sardegna”, ai primi di gennaio, così scriveva: «Circa la mal fortuna che finora ha accompagnato questo povero paese in tutti quei provvedimenti destinati a migliorarne le condizioni sorprende che, nonostante ciò, questo popolo abbia ancora fiducia nel suo miglioramento e come il governo lo spinga ogni giorno di più verso la disperazione. Si abolirono i feudi e si credevano cessate le angherie dei baroni. Eppure un bel giorno è sorto il demanio il quale, con l'eccessiva fiscalità, giunse a farsi più odioso dei feudatari. Si abolirono le decime e si sperò che ne traesse beneficio l'agricoltura. Eppure sopravvennero un catasto mal fatto e le imposte⁷⁹. Nel 1862 furono concesse le strade ferrate e si sperarono due miglioramenti: la viabilità e la sistemazione definitiva della proprietà stabile. Da questa legge, invece, vennero due funeste conseguenze: si tolse al paese un mezzo gratuito di ricchezza e si crearono moltissimi liti»⁸⁰. Dal canto suo, il giorno seguente, “La Cronaca” informava dell'avvenuto invio ai comuni, da parte del reggente Pani-Rossi, di una circolare la quale rendeva noto che la Provincia aveva mandato a Nuoro un incaricato per la divisione dei beni comunali e continuava: «Ma le operazioni sono già iniziate e con quanta esattezza l'ha fatto conoscere “Il Corriere di Sardegna” del 24 ottobre 1869. La si può ben comprendere se si pensa che alle divisioni prendono parte certi sedicenti ingegneri, di cui si dà per certo che siano degli sperimentati flebotomi (salassano a meraviglia!)»⁸¹.

La polemica era tanto accesa che non vi era giorno di quel mese di gennaio in cui i giornali non attizzassero il fuoco. “Il Corriere di Sarde-

⁷⁸ C. Cattaneo, *Della Sardegna antica e moderna*, cit.; Id., *Semplice proposta*, cit. Importante al riguardo E. Tagliacozzo, *Risorgimento e postrisorgimento*, cit., pp. 53-127, il quale attribuisce a Cattaneo «il merito di essere stato uno dei campioni dell'autonomismo sardo».

⁷⁹ Sulla «rapacità» degli esattori fiscali, come esempio fra i tanti, cfr. “La Verità”, n. 32 del 16 ottobre 1870.

⁸⁰ Cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 6 dell'8 gennaio 1870.

⁸¹ Cfr. “La Cronaca”, n. 2 del 9 gennaio 1870. È interessante osservare l'intesa tra i due giornali in tale occasione, giacché solitamente erano in disaccordo tra di loro.

gna” criticava il fatto che della legge del ‘63 si fosse messo in pratica specialmente l’aspetto odioso, cioè l’imposta della ricchezza mobile⁸². Chiedeva una contropartita per la cessione degli ademprivi⁸³, altrimenti bisognava gridare che il demanio era un intruso persino nella metà che pretendeva perché, se lo Stato non si fosse assunto l’onere nella costruzione delle ferrovie, il suo demanio non avrebbe avuto mai alcun diritto su quelle terre. Purtroppo la Sardegna doveva litigare per difendere ciò che era suo, per conservare la proprietà di pochi ettari di terreno, proprio mentre si lottava contro la frantumazione della proprietà. «Tutto ciò non poteva che spingere la numerosissima e povera classe dei piccolissimi proprietari nell’ispida strada del proletariato» ed il governo non ci avrebbe guadagnato di certo. Cose che, probabilmente, non avvenivano tra i Tartari e che neppure la Russia degli Zar era arrivata a fare in Polonia, si facevano in Sardegna⁸⁴.

Un’altra grave conseguenza, che non scaturiva però dalla legge, ma dalla sua cattiva applicazione, era il gran numero di liti che il demanio sosteneva contro i Sardi, costringendoli a spendere per difendere i loro averi. Molti avevano sostenuto che non c’erano nell’Isola 400.000 ettari di ademprivi, ma per il demanio non era stato difficile trovarli. Aveva compreso tra gli ademprivi vaste estensioni di terreni comunali, poi anche numerose proprietà private. I sardi si erano opposti ma il processo continuava nel suo corso perverso; si trattava in sostanza della continuazione dei soliti sintomi autoritari del “viceregnato”, adottati sotto le nuove spoglie dei decreti prefettizi e, insomma, del regime costituzionale⁸⁵.

Contrariamente agli altri giornali, era favorevole allo smembramento “La Sardegna”, come risulta da un suo articolo del 13 gennaio ove, tra l’altro, si legge: «Noi riteniamo potersi considerare, come primo passo verso il bene, qualunque provvedimento che faciliti lo smembramento, il passaggio alla proprietà privata delle immense estensioni di terre che sono tuttora possedute dagli enti morali, perché riteniamo che, effettuandosi

⁸² Cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 7 del 10 gennaio 1870.

⁸³ Le ferrovie! È chiaro che con una simile impostazione del discorso venivano accantonate definitivamente le legittime istanze, precedenti al 1863, che richiedevano la costruzione delle ferrovie direttamente da parte dello Stato, come stava avvenendo nella penisola. Cfr., ad esempio, gli interventi al riguardo da parte del Sineo davanti al parlamento nelle tornate dei 9 e 12 agosto. Atti parlamentari, leg. VIII 1862, note 23-24 del presente lavoro.

⁸⁴ Cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 8 dell’11 gennaio 1870.

⁸⁵ Cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 38 dell’11 febbraio 1870.

questo passaggio, il vampiro del comunismo cesserà di succhiare il sangue dalle vene della nostra economia [...] Noi abbiamo altre volte detto che, fino a quando esisteranno le grandi masse territoriali degli enti morali, il contadino avrà il mezzo di trascinare un'esistenza precaria e rachitica, continuerà la pastorizia errante, ecc. Insomma l'agricoltura rimarrà stazionaria finché dei nomi di cussorgia, di ademprivio e di altri diritti d'uso non se ne sia perduta la memoria!»⁸⁶. Due giorni dopo aggiungeva che, comunque, i maggiori nemici delle chiusure erano i pastori, «prepotenti e maneschi» per abitudine⁸⁷.

Nel frattempo da più parti veniva sollecitata la vendita dei terreni dell'asse ecclesiastico ed il Salaris approfittava dell'occasione per ricordare che la legge del '65 aveva stabilito la vendita dei terreni comunali entro un triennio⁸⁸.

In luglio, poi, i giornali dedicarono ampio spazio ai suoi articoli, alla commissione d'inchiesta del '69 e ai progetti riguardanti la questione degli ademprivi. "L'Avvisatore sardo" riportava la sua relazione tendente a far trasformare in legge le proposte del ministro Castagnola sullo scorporo e "Il Corriere" si soffermava specialmente su quella, tra le proposte del ministro, che consigliava ai comuni di spartire i terreni ademprivili e consorziali in lotti a titolo oneroso tra tutti i contribuenti, senza distinzione di censo; in tal modo sarebbe stata vinta la resistenza dei «comunisti»⁸⁹, e, nel

⁸⁶ Cfr. "La Sardegna", n. 9 del 13 gennaio 1870. Il giornale seguiva l'impostazione che era stata tipica de "La Cronaca" degli anni 1864-1865. Per la relazione di Salaris cfr. anche "Il Corriere di Sardegna", n. 166 del 19 luglio 1870. La rilettura della relazione denota con estrema evidenza che egli, nello stilare, si era rifatto a quanto aveva scritto in precedenza "La Sardegna" la quale aveva spesso chiesto con enfasi che si distruggessero i resti dei tempi di «abiezione e di vassallaggio».

⁸⁷ Cfr. "La Sardegna", nn. 9 e 11 del 13 e 15 gennaio 1870; cfr. anche "Il Corriere di Sardegna", n. 6 dell'8 gennaio 1874.

⁸⁸ Cfr. "L'Avvisatore sardo", nn. 48, 88 e 89 rispettivamente del 28 febbraio, 18 e 19 aprile 1870. A riguardo dei beni dell'asse ecclesiastico L. Del Piano, nel *Profilo storico economico*, cit., pp. 168-169, sottolinea la solerzia dello Stato nell'operare un continuo drenaggio di capitali da utilizzare altrove, infatti prescindendo dalle imposte, negli anni tra il 1867 ed il 1872 furono raccolti nell'Isola non meno di otto milioni con la sola vendita dei terreni della Chiesa.

⁸⁹ Cfr. "Il Corriere di Sardegna", nn. 166 e 169 del 19 e 22 luglio 1870 e "L'Avvisatore sardo", n. 166. Ma ecco quanto poi scriverà G. Fortunato su un tipo di spartizione simile: «Le quote assegnate ai contadini, [...], sono troppo piccole per dare una sussistenza ad una famiglia; ed anche ammessa un'estensione maggiore, manca il capitale necessario per consacrare alla terra cure assidue e per assicurare i prodotti annuali. La produzione è scarsa, le terre presto si esauriscono; ma corre pur sempre l'obbligo del canone al comune e della fondiaria allo Stato. Allora o la quota vien ripesa dal comune per inadempito pagamento o è venduta per pochi soldi ad un proprietario del luogo o è infine ceduta all'usuraio per i debiti contratti, e ciò senza parlare delle frodi che sono accadute e accadono nelle divisioni a vantaggio dei più abbienti, delle usurpazioni [...] dei

contempo, si sarebbe evitato il pericolo che cadessero nelle mani del demanio per essere rimasti invenduti.

Finalmente in agosto giunse il decreto regio n° 5819 il quale, modificando la legge del '65, autorizzava le deputazioni provinciali ad alienare i beni dei comuni allo scadere dell'ultima proroga di due anni⁹⁰, e la legge n° 5858 la quale riconcedeva allo stato i terreni passati in proprietà della compagnia ferroviaria e che essa non aveva ancora alienato⁹¹.

Si può, insomma, affermare che tutte le proposte, le leggi e le modifiche relative, poi i contrasti, le lotte, sia nazionali sia locali, cui si fa cenno ed altre ancora, più recenti, mostrano la vastità e la complessità del problema, il quale necessita di un'accurata analisi e revisione da parte degli studiosi; esso forse è tra quelli che maggiormente possono contribuire a far conoscere, sotto una nuova luce, la realtà socio-economica della Sardegna nella seconda metà dell'Ottocento e nei primi decenni del nostro secolo e, più in generale, a rimeditare anche sulle attuali strutture politiche, oltretutto socio-economiche, per poter proporre con serietà soluzioni adeguate ai gravi problemi che si annidano tra di esse⁹².

Concludendo sul tema specifico, lo sfruttamento collettivo della terra, considerato un immenso danno per l'agricoltura, fu oggetto di un ampio programma legislativo sviluppatosi per alcuni decenni; tale programma trovava la propria azione in numerosi provvedimenti già attuati negli stati preunitari; e il culmine di questa politica può essere identificato il progetto di legge Grimaldi del 1884 che mirava ad eliminare indistintamente tutte

proprietari limitrofi dei demani già passati ai comuni, ma non per anche quotizzati». G. Fortunato, *La questione demaniale nell'Italia meridionale*, in *Il Mezzogiorno e lo Stato italiano*, Bari 1911, vol. I, pp. 88-95; Id., *Il Sud e la storia d'Italia*, a cura di R. Villari, Laterza, Bari 1966, vol. I, pp. 163-170.

⁹⁰ Ancora "Il Corriere di Sardegna", n. 166 del 1870 e specialmente "Il Nuovo Bollettino bibliografico sardo", XI, Cagliari 1964. Cfr. anche L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., p. 157.

⁹¹ Cfr. "Il Nuovo bollettino bibliografico sardo", cit., Cagliari 1964. Sulla "lunga vita" che avrebbe ancora avuto il problema degli adempri cfr. E. Tagliacozzo, *Risorgimento e postorisorgimento*, cit., pp. 96-97. «L'alienazione dei terreni adempri procedette così lentamente, stentatamente, in mezzo a tali e tante contestazioni, che una lunga serie di altre leggi e disposizioni furono necessarie per regolare la controversa materia. Tutte queste leggi vennero riunite in testo unico con R.D. 10 novembre 1907 [...] Una legge del 16 giugno 1927 dovette ancora occuparsi di regolare le attribuzioni del Commissario per la liquidazione degli usi civici, sedente in Cagliari, prova che la secolare questione si è trascinata fino ai giorni nostri».

⁹² Al proposito cfr. le lucide analisi che negli anni successivi Giovan Battista Tuveri realizzò sulle pagine del "Corriere", nn. 18, 19, 20 e 21, del 21, 22, 23 e 24 gennaio, n. 83 dell'8 aprile 1873 e nn. 175 e 176 del 28 e 29 luglio 1874 (cfr. Appendice).

le forma di sfruttamento collettivo della terra, considerate «di epoca barbarica e feudale»⁹³. Benché il progetto avesse impiegato ben quattro anni prima della sua conversione in legge, e nonostante l'ampio dibattito parlamentare che suscitò, nel corso del quale emersero dubbi e riflessioni sull'efficacia di un provvedimento di pura e semplice eversione, la linea politica consolidatasi prevalse e tra il 1888 e il 1894 venne approvata una serie di provvedimenti legislativi atti ad abolire usi civici e domini collettivi ancora esistenti su tutto il territorio nazionale.

⁹³ Atti parlamentari. Camera dei Deputati; legisl. XV sessioni 1882-83-84. *Documenti. Disegni di legge e relazioni*, n. 270, pp. 1-2.

Appendice

I beni comunali*

I.

Quelli che ritraggono intieramente la propria sussistenza dal lavoro non possono dissimularsi quanto sia precaria la loro condizione: epperò i previdenti, quando hanno di che ripone, si studiano di utilizzare i loro risparmi, onde procurarsi una rendita indipendente dal beneplacito di chi si serve dell'opera loro e dalle vicende cui può soggiacere la richiesta del lavoro per vecchiaia, per malattie e per altre cause. E sebbene il governo, coi favori impartiti alle più disoneste specolazioni e col vessare le classi veramente produttrici, abbia avvilito la proprietà fondiaria, molti preferiranno sempre impiegare i loro capitali nella medesima anziché avventurarli a specolazioni più vantaggiose: mentre è difficile che i maggiori vantaggi sieno scevri di pericoli. Noi conosciamo molti usurai, i quali avendo sperimentato, che altro è stipulare il 30 od il 40 per 100 d'interesse, altro il riscuoterlo, hanno creduto lor meglio d'impiegare i propri capitali in istabili. In quanto a certe altre specolazioni che or sono tanto in voga, basterebbe una guerra sfortunata, perché molti milionari sorti come funghi fossero per isparire come sorsero.

Noi ci auguriamo, che circa tali massime troveremo pochi contraddittori, relativamente ai privati. Ma se volessimo applicare ai corpi morali, non sappiamo se molti sieno per essere del nostro avviso. I pregiudizj che si hanno su tale argomento, siccome su molti altri, ci vennero dalla Francia. Si dice che i corpi morali sono i peggiori amministratori; che, per esempio, le proprietà comunali ostano al progresso dell'agricoltura; che favoriscono la pastorizia errante e quindi sono causa di tutti i disordini che ne provengono ecc. ecc. Vi fu un deputato, la cui mania contro i beni comunali giunse al punto, che quando si trattò nella Camera dei sussidj da accordarsi dallo Stato per la costruzione delle strade obbligatorie, propose che fossero denegati a quei comuni, che non avessero prima dato fondo ai loro beni! Quando si trattò di rieleggerlo, i suoi avversarj riuscirono a scartarlo, apponendogli le taccie le più assurde. Noi il teniamo per uomo dotto, onesto, facondo, religioso: ma gli avremmo negato volentieri il nostro voto, perché il teniamo per uomo d'andazzo, tanto in questa, che in molte altre questioni.

Il governo, ispirandosi a falsi principii e pretestando inconvenienti ai quali ei potrebbe riparare, nelle varie leggi che abborracciò circa l'amministrazione comunale, diede alle Deputazioni provinciali lo sconfinato arbitrio d'imporre ai comuni l'alienazione dei loro beni. In un paese, dove i diritti dei cittadini o dei corpi morali si prendessero alquanto sul serio, una tal disposizione non sarebbe venuta neppure in capo a

* «Il Corriere di Sardegna», nn. 18, 19, 20 e 21, del 21, 22, 23 e 24 gennaio 1873.

persona. Alienare i beni comunali equivale ad una diminuzione di rendita, e diminuire la rendita equivale ad aumentare i centesimi addizionali. Quindi la legge, non che favorire od imporre siffatti alienazioni; dovrebbe provvedere a che i Consigli non fossero autorizzati a farle, se non in casi eccezionali ed in vista dell'evidente interesse del comune. Su di che, non crediamo che basti l'allegare, che i beni comunali fruttino, per esempio, un migliaio di franchi, e che il loro valore altrimenti impiegato, sia per produrre anche una rendita doppia: mentre in primo luogo, è da riconoscere se meglio amministrati sieno suscettibili di maggior produzione; ed indi se la maggior rendita che si presume di ricavare investendo il prezzo di detti beni sia per compensare le perdite indirette che può patire la popolazione, col rimanere, mercé l'alienazione dei medesimi, priva di prodotti dei quali sia difficile il provvedersi senza gravi sacrificj. Noi conosciamo delle popolazioni, le quali avendo venduto i loro terreni boschivi, sono costrette a fare una giornata di strada per provvedersi d'una carrata di legna e ad emigrare in territorj lontani per sostenere il loro bestiame. I nostri lettori ben vedono, che nel considerare le cose sotto un tal punto di vista, noi non partiamo dalla massima dissolvente, che altro sia l'interesse del comune, altro quello degli amministrati. Nei tempi andati, il governo non era ritenuto che come un ministero, e l'eccellenza d'un corpo municipale, si riponeva nell'essere la fedele espressione dei voti e degli interessi della popolazione. Ma oggi, che lo Stato ci dà l'esempio del più antisociale dualismo, ora che esso si è eretto in un ente, non solo diverso dal popolo, ma in continua ostilità col medesimo, anche le rappresentanze comunali sacrificano spesso ad interessi ideali quelli dell'intera popolazione; quasiché il comune sia altra cosa che la generalità degli abitanti che lo costituiscono!

II.

Attese le false massime che abbiamo accennato, i beni comunali furono considerati, non come una fonte di rendita ed un mezzo di conseguire altri vantaggi che spesso non è dato di conseguire neppure a contanti, ma come una rovina di cui conviene a qualunque patto sbarazzarsi. Abbiamo notato che il governo rende arbitra la Deputazione provinciale di far vendere ai comuni i loro beni. Ma questo è poco, in paragone dell'enormità di cui nella legge dei 23 aprile 1865: mentre dalla deputazione, attesa la sua origine, si può sperare un qualche temperamento nell'esercizio di certe sue facoltà. Colla citata legge si provvedeva ai beni ademprivili. La Sardegna, dopo secoli di guerre, pesti ed altri malanni, era divenuta in gran parte deserta. Immense estensioni pertanto di terreni erano state abbandonate dagli abitanti. Essi se ne servivano nei modi concessi dalle circostanze, per legnarvi cioè e per pascervi il loro bestiame. Quei terreni erano un nostro patrimonio, dacché non gli avevano recati seco i conquistatori, o i nuovi venuti impostici dai governi stranieri. Siccome il governo minacciava di appropriarsi un tutto, e ciò che vuole il governo vogliono deputati e senatori, si venne alla transazione, per cui 200 m. ettari dei terreni ademprivili dovevano andare a beneficio dello Stato, onde si potesse ottenere qualche tratto di strada ferrata anche per la Sardegna, benché in tutte le altre regioni fossero state fatte senza tali eccezionali sacrificj.

Passiamo su tale iniquità, come su quella che le strade ferrate si costruissero in parte a spese di comuni, che non avranno mai dallo Stato neppure una strada carreggiabile. I terreni che avanzavano allo scorporo erano lasciati ai comuni *in piena e perfetta* proprietà: ma a quali condizioni! Tra le altre vi era questa, che i comuni fossero tenuti a vendere i beni ceduti, nel perentorio termine di tre anni, passati i quali, s'intendessero devoluti al demanio. Tale era, la piena e perfetta proprietà che di quei beni veniva attribuita al comune! Non a torto molti dubitano dell'utilità di tante centinaia di legislatori, vedendo sancirsi leggi siffatte, che non hanno luogo nei regni più assoluti. Ma il callo è tale che passano quasi inosservate: e senatori, e deputati, e gazzettieri si occupano di ben altro. La vernice con cui se ne cela l'enormità sono le false idee economiche che prevalgono: in fondo s'asconde il solito scopo di favorire i grossi usurai. Mentre, fissare alla vendita un termine che non bastava neppure ad esaurire gl'incombenti preliminari per accertare le proprietà, era gittare i comuni in bocca agli strozzini.

Meno male, che quella legge fu mitigata coll'altra dei 18 agosto 1870: ma l'obbligo della vendita sussiste sempre. Anche l'arbitrio dato alle Deputazioni provinciali fu temperato da varie decisioni del Consiglio di Stato coi pareri dei 25 giugno 1853, 30 settembre 1863 ecc. Ma l'arbitrio dato alle Deputazioni provinciali, riguardo almeno ai beni incolti, è assoluto: e noi che siamo pei principii, non possiamo vedere di buon occhio che si correggano gli arbitrii legali con arbitrii illegali. I comuni però non si lasciarono tirar molto per gli orecchi onde porsi a livello delle savie massime economiche or prevalenti. Si cominciò fin dal 1839 col provvedimento più *popolare* di utilizzare i beni comunali, cioè col ripartirli gratuitamente tra gli abitanti. A mano a mano però che i comuni divenivano impotenti a sopportare i pesi che loro successivamente si addossarono, si rimise dallo sciupio. Ma certe vendite non furono che apparenti. Basti dire, che un territorio comunale, di cui si era giunto a ritrarsene 2500 franchi di fitto, fu alienato, coll'approvazione s'intende dei progressisti della Deputazione provinciale, per 2900 franchi! Questi affari, se il Consiglio manca di persone intelligenti e di buona volontà, vanno a piene vele. Il segretario non vede nella vendita che un modo di sottrarsi alla seccatura di compilare i ruoli e la speranza di qualche avventizio; i consiglieri poveri, l'acquisto di qualche tratto di terreno a buon mercato; i grassi, la facilità di crearsi dei latifondi e di avere quasi il monopolio dei pascoli e della legna. Ed almeno il prezzo ditali vendite fosse impiegato in modo da arrecare al comune un risparmio effettivo ed una rendita proporzionata! Vi ha qualche Consiglio, che per liberarsi dallo spendere 2 o 300 fr. per fitti di locali, sciupò oltre a 20 m. fr. ritratti dalla vendita d'un territorio che ne fruttava un migliaio, per fabbricarsi una casa, che bisognò di essere quasi rifatta in capo a pochi anni.

III.

Veniamo ora alle ragioni che sogliono addursi onde incoraggiare od imporre la ripartizione o la vendita dei terreni comunali. Si dice, che i corpi morali sono i peggiori amministratori, che tali beni lungi dal produrre una rendita proporzionata sono spesso di peso al comune, e che inoltre sono soggetti a continue usurpazioni.

Noi siamo lontani dal dissimulare l'esistenza e la frequenza di tali disordini. Sono forse pochi i saldi comunali che non sieno attornati od intercettati da terreni usurpati al comune, e la cui estensione è in ragione dei denari dei quali potevano disporre i ladri per cingerli di siepi o di muri. Spesso anche accade, che quando si vede una persona influente commettere alcuna ditali usurpazioni, nasca una gara d'imitarla, in altri, per avidità, in altri, perché dall'eccesso del male nasca il rimedio.

Ma siffatto disordine è irreparabile? In ciascun comune deve farsi l'inventario tanto dei mobili che degli stabili, ed il Sindaco deve rispondere di tutto ciò che ebbe in consegna dal suo predecessore. Ma questa responsabilità, in quanto riguarda gli stabili, è illusoria, se non è sufficientemente accertato lo stato in cui si trovano. Trattandosi di terreni, non basta indicare i confini e la superficie, che sappiamo come sia stata stabilita anche nel famoso catasto. Ei bisogna che il salto sia ben determinato da appositi limiti, che sia difficile il rimuovere. Qualche comune ebbe la previdenza di cingere tutto il suo salto, e di separare le zone lasciate a pascolo da quelle destinate alla coltura od alberate. Qualcuno dubiterà dell'utilità del provvedimento, a causa dell'enormità della spesa: ma oltreché le spese di chiusura, avuto riguardo alla superficie, decrescono quanto è più vasto il terreno da cingere, noi teniamo che per un comune non possa darsi spesa più produttiva, se si ha riguardo ai proventi che possono ricavarsi da salti così tenuti, prescindendo da altre considerazioni d'ordine pubblico. Le usurpazioni pertanto non sono un male irreparabile: e se spesso rimangono impunte, avviene per connivenza od indifferenza degli amministratori comunali ed anche perché quando taluno si assume l'odiosità di reclamare, la Prefettura non provvede colla dovuta efficacia, dato che, deferendo ad infedeli relazioni, non protegga gli usurpatori, siccome si vede più d'una volta.

In quanto all'amministrazione dei beni comunali, la medesima può essere considerata sotto due aspetti, sotto quello cioè della conservazione, e sotto quello della rendita che si procura di ricavarne.

Comunque venga considerata, crediamo assurda la massima che i corpi morali sieno i peggiori proprietari di stabili. I tanti deserti convertiti dai monaci e dai frati in tutte le parti del mondo, in poderi non solo proficui, ma deliziosi bastano a chiarire un tale assurdo. Anche presso di noi non vi erano poderi meglio tenuti di quelli di certi conventi, prima che fossero schiacciati d'imposte e minacciati d'esserne spogliati. I beni che andavano in deperimento erano quelli dei beneficiati, per la stessa ragione che erano trascurati i beni fedecommissari, sempreché all'usufruttuario dovevano succedere delle persone che gli erano indifferenti.

Noi non diremo per altro, che i comuni sieno suscettibili di quelle cure che ponevano le società religiose nella conservazione e nel miglioramento dei loro poderi. E per certo, se si trattasse di vigneti, giardini, oliveti, non sapremmo che sarebbero per diventare sotto le amministrazioni comunali, benché abbiamo tuttodi l'esempio di giardini pubblici benissimo conservati. Ma la proprietà dei comuni della Sardegna non suol consistere che in boschi, prati naturali e terreni aratorj. Fra tali beni, quelli, che possono andar soggetti a deperimento sono i boschi. Ma l'escludere il bestiame dai luoghi dove non può essere introdotto senza gravi danni, il regolare taglio delle piante, il vietare che sieno estirpate dalle radici sono provvedimenti che non si possono adottare? Nella maggior parte dei comuni della Repubblica svizzera si fece anche di più. Colà,

l'uso dei boschi comunali è negato a chi nei terreni già diboscati, non alleva un numero di piante doppio o triplo di quelle delle quali intende servirsi. Epperò, i boschi comunali, lungi dal deperire, vanno sempre ripopolandosi.

In quanto alla rendita, nel mentre troviamo giustissimo che si levi un'imposta sull'uso dei beni comunali, mentre non è giusto che chi scialacqua sia in miglior condizione di chi risparmia, e che i proprietari di terreni facciano le spese di quei del bestiame, che spesso non soggiacciono ad altra imposta, non possiamo approvare l'andazzo di molti che si credono buoni amministratori. Partendo dal pregiudizio, che altro sia l'interesse del comune ed altro quello degli amministratori, si crede di bene amministrare col ritrarre quanto più si possa dai beni comunali. Quindi o si danno i beni in appalto, o si esagerano le tasse, dimenticando che il bestiame è il più potente ausiliario dell'agricoltura e che una classe qualunque di produttori non si aggrava, senza che ne soffrano anche le altre. La legge parte pur essa dallo stesso pregiudizio, stabilendo, che i detti beni debbano, in massima, essere dati in appalto, senza punto curarsi, se lasciandone l'uso alla generalità degli abitanti, sieno per produrre una rendita eguale od anche superiore. Ma supposto anche un più rilevante provento, qual buon amministratore, che non faccia divario tra il comune e la popolazione che il costituisce, può indursi a concedere ad uno strozzino qualunque il monopolio di derrate che spesso sono di prima necessità? Ma la legge ci è coi suoi stupidi arbitri, e guai se abbiano a farla eseguire uomini senza discrezione. Una volta un Consiglio delegato venne da noi per consultarci sul da fare, perché l'Intendente voleva assolutamente che il salto comunale fosse giunto a ricavarne trecento scudi, sebbene non ne valesse neppure tre mila. Rispondemmo, che se gli abitanti non potevano prescindere di quel salto, siccome si diceva, non ci era altro mezzo, che di formare tra loro una società e di concorrere alla licitazione, dacché altrimenti, oltre il prezzo dell'appalto avrebbero a pagare i guadagni che vi avrebbero fatto lo strozzino. E così si fece. In quell'occasione, ci veniva raccontato il seguente aneddoto. Il Consiglio delegato essendosi presentato all'Intendente per indurlo a recedere dagli ordini dati, ed avendogli detto, che per aumentare la rendita del salto comunale, si era giunto ad elevare la tassa d'un giogo di buoi da 1 a 5 franchi, colui diede in uno scroscio di risa, esclamando: «Cinque franchi, per un anno? Lo manterreste voi, a tal prezzo, un giogo di buoi per un anno?...». I nostri lettori possono da ciò deprender da quali zucche debbano talore dipendere i poveri comuni.

IV.

Ci resta ad esaminare alcune altre obiezioni che si sogliono fare contro la conservazione dei terreni comunali. Si dice che i medesimi sieno d'ostacolo all'agricoltura, e che servendo d'incentivo alla pastorizia nomade, sieno non ultima delle cause dei disordini che se le attribuiscono.

Premetteremo un'osservazione su cui crediamo quasi superfluo di richiamare l'attenzione degli uomini un po' pratici: ed è, che i terreni comunali sono per lo più scadenti. Saranno forse più di trent'anni, alcuni Trappisti inglesi vennero in Sardegna coll'intenzione di ridurre a coltura alcuno dei vasti territorj che ad essi erano stati decantati come tanti Eldoradi. Dopo aver perlustrato l'Isola, non trovarono altro territorio

che loro si convenisse fuor che la tanca, si pare, di Pardumannu. Forse quegli'intelligenti religiosi non solo tenevano conto della qualità dei terreni, ma delle distanze dai luoghi abitanti, dell'abbondanza delle acque, delle loro utilizzabilità e di altri elementi, che avuti in non cale dai progettisti degli stabilimenti di Sanluri, dell'Acqua cotta, della Crucca e d'altri, giustificarono colla loro riuscita l'agricoltura sarda dalle esagerate taccie che le sogliono fare gli agronomi da scrittoio. Ed invero, a mano a mano che la popolazione cresceva del doppio e del triplo di quella a cui era stata ridotta dalle incursioni dei barbareschi, dalle guerre, dalle pesti e da altre calamità, andava estendendosi la coltivazione, né si arrestava se non dove la medesima o per le distanze o per la qualità dei terreni non presentava proporzionati vantaggi. I salti comunali per lo più consistono in terreni o troppo distanti, o che non hanno che uno strato sottile di terra vegetale formato dalla decomposizione delle piante, od acquitrinosi, o rocciosi, o ditali pendenze, che, tosto ché sieno lavorati, vengono trasportati dal primo acquazzone. Sappiamo bene, che non vi ha terreno che non si possa utilizzare: ma la questione sta, se i prodotti dei terreni così utilizzati corrispondano alla spesa che si richiede per utilizzarli e conservarli.

AmMESSo questo fatto, amMESSo l'altro anche meno discutibile, che la Sardegna non ha che 24 abitanti per ogni chilometro quadrato, il che, dedotti i decrepiti, gl'infermi, le donne, i fanciulli, e quelli che si applicano ad altri mestieri o che vivono di rendite, torna lo stesso che tre o quattro agricoltori per ogni chilometro, qual progresso agricolo si può aspettare dall'alienazione dei terreni comunali, nel mentre le braccia mancano alla coltivazione dei beni privati?

L'effetto di tali alienazioni, fu, che i poveri dilapidarono subito i boschi esistenti nelle loro porzioni, che per la coltivazione delle medesime, restarono incolti terreni più produttivi, e che in capo a pochi anni, furono rivendute a vil prezzo a qualcuno, che si formò dei chiusi più o meno grandi, lasciandoli incolti com'erano un tempo. Intanto la poveraglia, angariata da quegli acquirenti, o non potendo provvedersi di combustibili che con difficoltà, si diede a devastare le siepi e i boschi appartenenti ai privati.

In quanto alla pastorizia nomade, crediamo di avere dimostrato alla volta, che in Sardegna ci è e ci sarà sempre, come in tutti i paesi dove il rigore del clima e la scarsità ed ubertà dei territorii non consiglia metodi migliori, ma che esigono più diligenze e più capitali. Il male non istà nel menare il bestiame ai pascoli, anziché tenerli in istalle, non istà nell'introdurlo, coll'assenso dei proprietari, nelle vidazzoni sfruttate o nei terreni incolti: sta negli attentati che si arrecano alle altrui proprietà. E tali attentati sono una necessaria conseguenza dell'arbitrio lasciato a chiunque di avere del bestiame senza che giustifichi se abbia mezzi sufficienti per mantenerlo, dell'imperfezione delle leggi, e vieppiù, dei gusti di certe autorità amministrative e giudiziarie. All'Isola non è ignoto quanto dovè lottare chi scrive per ottenere l'approvazione d'un capitolato che prevenisse in qualche modo i lamentati disordini. In moltissimi comuni non esiste più un palmo di pascolo comunale: ma la pastorizia non divenne per ciò stabile. I pastori cacciati dai salti comunali, vedendo di non poter sussistere, o si disfecero del bestiame, od avventurandosi a pagare qualche contravvenzione, non che i pascoli, non rispettarono neppure i seminati: e ciò che prima facevano per avidità, il fanno ora per necessità.

In quanto ai reati pare che anche il governo cominci a riconoscere i pessimi effetti delle alienazioni delle quali ci occupiamo: mentre il Lanza nel rispondere alla nota interpellanza dell'Asproni, tra le varie cause dell'imperversare dei reati nel Circondano di Nuoro, annoverava la ripartizione dei terreni comunali. E se non temessimo di annojare soverchiamente i lettori, ci sarebbe facile dimostrare la verità di quanto asseriva il Ministro. [G. B. Tuveri]

Boschi e Selve*

Il diboscamento principalmente dei luoghi montuosi, produce, fra gli altri, i seguenti risultamenti. Le acque piovane non ritenute nei monti, precipitano e formano dei torrenti, che trascinando quanto incontrano, colmano i letti dei fiumi, allagano, ristagnano: le sorgenti al sopraggiungere dei grandi calori, o inaridiscono, o non conservano che piccoli fili di acqua, appena bastanti ad alimentare poveri ruscelli. Le sponde occupate dalle acque, durante l'inverno, fermentano ed appestano l'aria a grandi distanze. Dove le acque correnti sono perenni e regolate, servono ad alimentare le industrie e rendono deliziosi i paesi che ne sono bagnati: in Sardegna, salve poche eccezioni non servono, che a cagionare dei guasti e ad infettar l'aria.

E tuttavia niuno pensa a questa parte d'economia. Eppure, in un paese come il nostro, dove la scarsità delle piogge e dei corsi d'acqua sono i maggiori ostacoli all'agricoltura, l'utilizzare le acque dovrebbe essere tenuta per una delle questioni più interessanti. Ma appena si comincia a pensare a qualche acquedotto onde non perire di sete.

Allo stato attuale delle cose noi non incolperemo, come altri fa, le Province o i comuni. Aggravate, come sono, siffatte rappresentanze, dalle ingenti spese poste a loro carico dal governo, è molto se a forza di ulteriori sacrificj, provvedono a migliorare in qualche modo le loro condizioni.

Le inondazioni delle quali fu vittima recentemente tanta parte d'Italia, eccitarono alla perfine l'attenzione del ministero. Il Consiglio di agricoltura elaborò un progetto di legge forestale, di cui siamo per dare qualche sunto.

Nell'articolo primo del primo titolo di esso vengono infatti sottoposte a vincolo forestale le terre, siano coperte di bosco o spogliate di piante legnose, che si trovano nelle seguenti condizioni:

a. I boschi tutti e le terre spogliate di piante legnose che si trovano sulla cima e sulle pendici delle Alpi, degli Appennini e dei loro contrafforti fino alla zona ove termina la vegetazione del castagno, a meno che le condizioni speciali delle popolazioni, ivi abitanti, non rendessero necessaria la coltivazione di cereali o di tuberi alimentari in alcuni terreni meglio disposti e la lavorazione dei quali non rechi danno manifesto;

b. Le pendici dei monti inferiori e le adiacenze dei fiumi e torrenti che, sia per la loro forte pendenza, sia per la natura friabile del terreno, facilmente asportabile dalle acque, non si possono dissodare e coltivare senza danno pubblico;

c. I terreni mobili, arenosi e sabbiosi, siano o no boschivi, quando sia necessario impedire la diffusione delle arene dei fondi attigui;

d. I boschi che formano un riparo contro scoscendimenti, smottamenti, frane, valanghe, o garantiscono da altri danni le sottoposte contrade;

e. I boschi che saranno riconosciuti necessari alla salubrità di una città, paese o villaggio, formando un ostacolo al libero trasporto, per mezzo dei venti, del miasma palustre.

* "Il Corriere di Sardegna", n. 83 dell'8 aprile 1873.

S'intenderanno esclusi da qualunque vincolo quei terreni già piantati a viti, ad olivi od altre piante arboree fruttifere.

Il vincolo forestale potrà essere stabilito in via contrattuale su quei terreni al rimboschimento dei quali è concorso il governo isolatamente o in concorso con Provincie e comuni mediante la concessione di sussidi.

In ogni provincia è costituito un Comitato forestale, che procederà alla compilazione dell'elenco dei terreni da sottoporsi a vincolo e curerà la esecuzione di quanto altro viene ad esso demandato dalla nuova legge.

Nei terreni dei privati, sottoposti a vincolo forestale, è vietato ogni dissodamento, e così il taglio delle piante come l'esercizio del pascolo sono sottoposti alla licenza dell'amministrazione forestale, a meno che non sia stato concordato un piano di economia fra il proprietario e l'amministrazione stessa, ed approvata dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, inteso il Consiglio di agricoltura. Potrà però essere accordato il permesso di coltivarli nel caso che il proprietario provenga ai mezzi opportuni per impedire danni, ed essi siano riconosciuti efficaci dall'amministrazione forestale.

Quanto ai rimboschimenti il Ministro di agricoltura, industria e commercio, procurerà sia direttamente, sia col concorso e di accordo con le Provincie ed i comuni, il rimboschimento dei monti denudati di piante, se, ove e come possa essere conveniente. A tale effetto si può procedere ad espropriazione per causa di pubblica utilità nei modi prescritti dalla legge, ma la dichiarazione di pubblica utilità avrà luogo nei singoli casi con apposito decreto reale, previo parere del Consiglio di agricoltura e del Consiglio di Stato. S'intenderà però salvo al proprietario il diritto di ricoltivare a bosco la proprietà che si vuole espropriare, di ricoltivarla però nei modi e termini stabiliti dall'amministrazione forestale. L'esercizio di questo diritto non può essere sperimentato che prima del cominciamento dei lavori.

L'amministrazione forestale avrà il diritto di comprare, senza necessità di legge, i terreni nudi per rimboschirli. [G. B. Tuveri]

La pastorizia*

Pare che nei tempi antichi la Sardegna ritraesse principalmente la sua ricchezza dall'agricoltura e dal commercio. Con una popolazione esuberante, che le permetteva di fondare delle colonie nella Tirrenia e fin nella Gallia, con tale abbondanza di grani da essere ritenuta per uno dei granaj della metropoli del mondo romano, era impossibile, che la pastorizia potesse avere quell'estensione che ebbe in appresso.

In seguito però a secoli di guerre devastatrici ed a pesti per cui furono disertate oltre a quaranta città, senza contare centinaia di villaggi, era naturale, che la pastorizia occupasse le campagne, dalle quali, per difetto di braccia, non si poteva trarre altro prodotto, che quello fornito spontaneamente dalla natura. Gli è questo l'ordinario avviamento tra l'agricoltura e la pastorizia errante. E quando il territorio d'un paese è quasi tutto coltivabile, e poco o nulla rimane d'incolto, alla pastorizia errante succede la stabile.

Quelli che si *dilettano* ditali argomenti gridano, già da molto, contro la pastorizia errante, e si lusingano di farla sparire, sia colle esortazioni, sia coll'alienazione dei terreni comunali e demaniali, sia con violenze legali ed extralegali. Ma siffatti mezzi a nulla approdaron, o non riuscirono che ad inaridire una delle principali fonti della ricchezza dell'Isola. I terreni divisi restarono in gran parte incolti: mentre era follia lo sperare che le popolazioni si dessero a dissodare terreni per lo più scadenti e lontani, laddove non bastavano a coltivare quelli che già possedevano: la pastorizia errante continuò a sussistere anche nei comuni nei quali non esisteva un palmo di terreno comunale o demaniale: e dove il pascolo abusivo fu severamente represso, il bestiame quasi scomparve; dove fu protetto o tollerato dalle autorità giudiziarie ed amministrative, invase le coltivazioni. Certi magnificati sistemi di pastorizia, o non furono tentati, od abbandonati in capo a pochi anni. D'onde ciò?

La pastorizia come da noi si pratica è una conseguenza del nostro clima, la cui temperatura, tranne qualche invernata straordinariamente rigida, permette che il bestiame possa essere tenuto nell'aperta campagna e sussistervi coi pascoli naturali. A ciò si aggiungono le immense estensioni dei terreni incolti, i quali, appartengano ai comuni, od al Demanio, od ai privati continueranno a rimanere in tale stato, sia per la loro lontananza dalle popolazioni, sia per la loro qualità poco suscettibile d'una vantaggiosa coltura. Infine la pastorizia errante è favorita dal sistema agrario da noi praticato, non per inerzia o per ignoranza, ma perché il solo atto alle coltivazioni in grande. Per siffatto sistema tutti i terreni, che non possono utilmente essere coltivati ogni anno, sono lasciati vacui: e vacui restano pure per mesi quei terreni che annualmente sono seminati a cereali. Attese le circostanze che abbiamo accennato, il bestiame trova sempre da noi di che alimentarsi: né di ciò si lagnano i proprietari; ma dei danni recati ai colti, od anche perché quei pascoli naturali, siccome spesso avviene, sieno goduti senza compenso. Del resto essi sono tanto lontani dal volerne escluso affatto il bestiame, che gli affittano a bestiame anche forestiero. E con ciò non solo utilizzano un prodotto che altrimenti andrebbe perduto, ma recano qualche miglioramento ai loro terreni,

* "Il Corriere di Sardegna", n. 6 dell'8 gennaio 1874.

mercé una stabbiatura, per quanto leggiera voglia supporsi. I porci poi, recano altresì un altro miglioramento smuovendo il terreno, distruggendo molte radici, semenze ed insetti nocivi all'agricoltura.

Perché i Sardi adottino un sistema affatto diverso di pastorizia, è necessario, che gl'innovatori sciolgano una questione che noi diremmo pregiudiziale. Tale questione non versa circa il miglioramento delle razze, la miglior qualità delle lane, dei parti, dei formaggi ecc. e quindi il maggior prodotto che potrebbe aversi dal bestiame tenuto altrimenti: la questione è, se i capitali che si richiedono a ciò, fruttino quanto quelli che occorrono nel nostro sistema. Con 2500, 2000 franchi od anche meno, noi per esempio, possiamo acquistare 200 pecore. Ove le circostanze corrano propizie, noi possiamo avere da ciascuna pecora un kilo circa di lana, da 4 a 12 di formaggio e l'agnello. Fate pure le deduzioni che volete: egli è difficile che la greggia non vi rifaccia entro un solo anno della metà del capitale impiegatori. Perché i Sardi abbandonino i loro metodi, se vuolsi preadamitici, così favoriti dalle circostanze locali, converrebbe dimostrare che i perfezionamenti che si decantano siano per fruttare del pari il 50 per 100. E prescindiamo della questione se tutti quelli che amano avere del bestiame possano trovarsi in grado di fare le spese che occorrono ad un diverso sistema di pastorizia.

Vogliamo dire con tutto ciò, che nulla sia da fare? Noi abbiamo fatto cenno dei prodotti che si possono avere dal bestiame pecorino; pero supponendo che le circostanze corrano propizie. E se nevica, se le terre rimangono anche per pochi giorni coperte dalla neve, se le cavallette distruggono i pascoli, infettano le acque? Allora il proprietario sardo corre pericolo di perdere non solo i prodotti ma l'intero capitale. E per sottrarsi a tanta perdita, ov'ei non abbia come provvedere alle urgenze del momento, non vi ha diritto che non sia tentato a violare. Questo solo pericolo basterebbe a dimostrare la necessità dei ricoveri e d'un deposito di foraggi. Gli agiati dovrebbero dare l'esempio, perché possono affrontare le spese che si richiedono per tali tentativi, e che non sempre sono felici. Certe radici infatti ed erbe che il bestiame d'altri paesi mangia avidamente, sono rifiutate dal nostro. Ma ove una pratica riesca felicemente, ben presto si generalizza almeno fra quelli che possono disporre di qualche mezzo e che non sono affatto irragionevoli. [G. B. Tuveri]

Il frazionamento delle terre*

I.

Nel dare un cenno del libro sull'agricoltura sarda pubblicato dal professore Marzorati, promettemmo d'occuparcene di proposito: ed ecco che ci facciamo ad adempiere alla nostra promessa.

Il primo argomento di cui discorre l'A. è quello *sulla proprietà territoriale in Sardegna*. Tanto su questa che sulle altre materie egli scrive delle cose nostre con amore. Egli fece per ciò apposite perlustrazioni per l'Isola, ricorse ai documenti ufficiali, s'informò dalle persone che ei crede competenti. Quindi si sforzò di evitare il solito scoglio degli scrittori continentali che tolgono a discorrere dell'agricoltura sarda, ed anche di certi nostri coltivatori da testo. Però le nostre condizioni agricole variano tanto, da luogo a luogo, che generalizzando alquanto le nozioni attinte anche in molte regioni, si corre pericolo di dare nel falso. In quanto alle statistiche della nostra Camera di commercio, le medesime non possono che far traviare chi volesse argomentarvi su, tranneché se ne servisse per dimostrare che la cattiva finanza? uccide anche la Statistica. In un paese dove il governo è giunto ad ingenerare l'opinione, che nulla faccia, se non a scopo finanziario, non che i prodotti del suolo, si va a rilento nel denunciare anche il numero dei membri che compongono le rispettive famiglie.

L'A. non si mostra gran fatto vago dei latifondi; ma deplora eccessivo frazionamento delle nostre terre. Ci permetterà però di dissentire da lui, sulle cause ditali divisioni e suddivisioni delle proprietà stabili, sugli effetti e sui rimedj. «Nella maggior parte dei Sardi, egli scrive, dominano due desideri, i quali anziché far progredire l'agricoltura, tendono a distruggerla. Essi sono i seguenti: posseder molto e possedere in molti luoghi». Che i Sardi aspirino generalmente a posseder molto, facilmente lo concediamo; ma che vogliano possedere in molti luoghi, crediamo che sia una conseguenza dell'impossibilità di posseder molto nello stesso luogo. A dimostrare questa impossibilità non faremo che riprodurre alcuni passi dello stesso Autore. «La smania di posseder terra nei contadini sardi giunge fino alla mania, e per quanto un'eredità sia meschina, la divisione se ne effettua, non per mezzo di compensi in denaro, ma per materiale parificazione di fondi... Se i contadini si accorgono che un compaesano più comodo di loro tende a regolarizzare il suo poderetto, comperando le parcelle che s'interpongono alle sue ed alienando le più lontane a coloro cui maggiormente potrebbero interessare, si accordano per rialzare i prezzi, talora, sino a cifre favolose: ed il povero intraprenditore, dovendo soddisfare molti per questa guisa, e dovendo assoggettarsi in pari tempo a gravi spese di bolli, di registro, di rogito e simili, è sovente costretto a rinunciare al suo lodevole proposito». Attesi questi contadini sì tenaci delle loro proprietà, l'A. non lascerà di convenire sulla ragione per cui, volendosi posseder molto, bisogna rassegnarsi a possedere in molti luoghi.

Ma donde proviene questa insaziabile fame di terra onde ci mostriamo tormentati in Sardegna? All'A. un tal fatto doveva certo riuscire inesplicabile, dacché egli, par-

* «Il Corriere di Sardegna», nn. 175 e 176 del 28 e 29 luglio 1874.

lando del modo con cui sono tenuti i latifondi, afferma, che, tra i pericoli della siccità, le inondazioni e le cavallette, *danno sempre, anche negli anni più fortunati, una scarsissima rendita netta*. Ed altrove parlando dei proprietari che intralciano la formazione dei grandi poderi col ritenere i loro piccioli appezzamenti, scrive: «I contadini, che da tutte quelle piccole parcelle di terra non traggono che miserissimi guadagni, non proporzionati alle spese ed alle giornate che perdono, e che potrebbero mettere a mercede con maggior lucro di loro e vantaggio dei vicini; colla Cassa di risparmio, avrebbero adesso l'occasione d'impiegare con tutta sicurezza ed al 41/2 % i piccoli capitali che potrebbero trarre dalla vendita dei piccoli ritagli ai proprietarj maggiori, i quali sono tutti disposti a pagarli con prezzi assai generosi».

L'A. non è da incolpare, se, essendo forestiere, si riferì alle altrui informazioni. Ma quando gli abitanti d'un paese ed i più pratici sono sì avidi di terre e le ritengono malgrado le offerte le più seducenti, si può argomentare, che la proprietà fondiaria non dia quello scarso prodotto che si suppone. Non neghiamo che ci sieno delle terre, le quali, o per la distanza dall'abitato o per la loro qualità, o per altre circostanze non sieno di peso, anziché di lucro al proprietario: ma quelle non sono certamente ambite. Non neghiamo pure che i capitali impiegati nel commercio, nella pastorizia ed in altre oneste specolazioni possano essere più produttivi: ma dubitiamo che ci sia un contadino disposto a vendere il suo per investire il prezzo della vendita al quattro e mezzo per cento. Se i contadini trovassero dei denari, ne torrebbero in prestito anche al 5 ed al 6 per cento per investirlo in terre: tanto sono persuasi che le terre danno una rendita assai maggiore. Ed invero un contadino che abbia un due mila franchi tra terre, buoi ed attrezzi d'agricoltura, ha quanto basta per sé e la famiglia. Ma che farebbe egli d'una rendita di 90 franchi?

II.

Ad esempio dell'eccessivo frazionamento delle proprietà agricole in Sardegna, il signor ingegnere Marzorati allega l'esempio di Santo Sperate, i cui tremila ettari di territorio risultano dal Catasto ripartiti in tremila trecento e più appezzamenti. Stando ai risultati catastali, noi potremmo addurre esempi di frazionamenti anche maggiori. Ma senza tener conto del così detto nostro Catasto, in cui lo stesso appezzamento è spesso indicato con più numeri di mappa, basta osservare i limiti che distinguono appezzamento da appezzamento, per convincersi quanto i nostri terreni sieno frazionati.

Questo frazionamento ha certo degl'inconvenienti; ma non tanto gravi, quanto si suole supporre; e non manca di vantaggi, tra i quali basterà l'accennare la quasi certezza d'un raccolto almeno parziale. Se 40 ettari, per esempio, non formano che un podere, può darsi che per la siccità, la ruggine, la grandine, le cavallette ed altri flagelli, vada perduto l'intero raccolto. Quando però la stessa superficie di terreno consta di appezzamenti situati in diversi e talora lontani punti del territorio, se i flagelli non sono generali, i prodotti non vanno interamente perduti. Ed è per ciò, che i contadini rifugono dal coltivare i grandi appezzamenti. Le spese di chiusura e la perdita dell'area da loro occupata non riguarda che i terreni destinati a coltivazioni stabili: anzi ci sono dei villaggi, dove anche i vigneti si coltivano in terreni aperti. In quanto ai terreni destinati

alla coltivazione dei cereali, talora i limiti che li separano sono tali, che ci vuole l'istinto cagnesco dei nostri rustici, per ben distinguerli. E poiché il discorso è caduto sulle vidazzoni, le medesime non sorsero in forza d'una supposta società tra i proprietari, ma nacquero spontanee dall'interesse degli stessi proprietari. L'origine di tal sistema rimonta a secoli. Le nostre antiche leggi ne facevano un obbligo rigoroso: ma sopravvive a quelle leggi, perché offre facilità di custodia e tutti i vantaggi che possono ricavarsi dalla nostra rotazione agricola, meno il pascolo, che non è facile il sottrarre alla comunione. Dell'area poi occupata dalle siepi vive, che sono quelle che più ne occupano, non parci che sia da tenere gran conto, sì perché anche esse arrecano un prodotto, e sì perché il prezzo dei terreni è generalmente in Sardegna assai inferiore a quel che dovrebbe avere, ove fosse proporzionato alla rendita. Infine un proprietario, che abbia una numerosa figliolanza, non può saggiamente affrontare i sacrificj che si richiedono per riunire le sue sparse proprietà, sapendo che il podere sarà per essere diviso e suddiviso fra i suoi discendenti.

Intendiamo con ciò approvare i capricciosi arbitrii che si oppongono alla riunione delle proprietà o le divisioni che si fanno degli stabili ereditati, spesso per la perversità d'un solo fra i coeredi? Neppure per sogno! Noi, non meno che il signor Marzorati, vorremmo che si emanasse una legge per facilitare la riunione dei terreni, ma non quale egli la propone e fu assentita dal "Giornale agrario italiano". «Alla Sardegna, scrive l'A., è necessaria una legge speciale per questa sua condizione della proprietà; una legge, la quale, mentre da un lato non verrebbe a produrre alcun aggravio al governo, giungerebbe ad alleviare per altra parte ed a rendere fruttiferi i sacrifici delle persone attive e benemerite, e che più volte riescono senza effetto. Ci vuole una legge che obblighi i proprietari dei piccoli appezzamenti a farne la vendita, quando ne sieno richiesti, a quegli altri maggiori possidenti, ai quali sono d'inciampo per una buona coltura, facilitandone in pari tempo le operazioni, coll'esentare i compratori delle spese di bollo e di registro e da quant'altro dovrebbe essere incassato dall'erario». E inutile il soggiungere che non ci talenta questa proposta per cui un'infinità di proprietari sarebbe cacciata, mercé alcuni pezzi di carta, dalle sue care possidenze, a tutto beneficio d'un progettista qualunque. La Sardegna ricorda tuttora con isdegno le espropriazioni violente carpite al governo dai Concessionarj dello Stabilimento di Sanluri, e che invece di essere un podere modello, non fu come molti altri, che un modello di usurpazioni, di dilapidazioni e di rovine; una lezione pratica di quanto valgano presso noi certe importazioni d'oltremare.

Un articolo di legge, se non erriamo, del 1839, stabiliva, che chi voleva chiudere un terreno, potesse obbligare il vicino a chiudere od a cederli l'appezzamento, mediante però il compenso d'altrettanta superficie, coll'aggiunta inoltre d'un quinto. Si stabiliva pure che per quelle permuthe non si pagassero che cent. 168 tra tutto. Quella legge speciale non fu abrogata con alcuna legge speciale: ma si può sofisticare od anco ragionare a dilungo per ritenerla implicitamente per abrogata in forza di leggi posteriori.

Ora diremo come noi la pensiamo. Per noi la libertà non è che l'esercizio dei diritti; né ci può essere diritto che non sia ragionevole. Posto che le porzioni ereditarie, a giudizio d'arbitri scelti dalle stesse parti, possano essere pareggiate, senza sminuzzare i poderi, qual diritto si violerebbe nel vietare ad un erede riottoso di avere la sua porzioncella di ciascun appezzamento? E se chi vuol formare un podere offre al suo vicino

un appezzamento osto in pari od anche in migliori condizioni del suo, non ci pare altresì che l'obbligarlo a cederlo fosse per violare alcun vero diritto. Non parliamo delle facilitazioni, per le quali l'Erario fosse per iscapitare neppure d'un centesimo. E ci parrebbe di predicare la generosità ad un ostinato usuraio. [G. B. Tuveri]

CAPITOLO TERZO

La questione delle ferrovie

1. La rete viaria

Nel 1861 il sistema viario rendeva i centri abitati della Sardegna in condizioni di generale isolamento. L'unica strada praticabile che collegava Cagliari a Porto Torres era servita giornalmente da due diligence, mentre del tutto assente era una rete ferroviaria¹. I forestieri in arrivo nel capoluogo non superavano mai il migliaio, mentre a Sassari l'afflusso dei viaggiatori si manteneva sulle ottocento unità². La vita sociale dell'Isola era spenta proprio in ragione delle difficoltà dei trasporti e delle vie di comunicazione, e il ciclo della produzione e dei consumi si esauriva a contatto diretto coi bisogni primari dei suoi membri.

Allo sviluppo di una rete stradale e ferroviaria adeguata, nonché a quello dei porti e delle linee di navigazione, era strettamente legato lo sviluppo dell'agricoltura, dell'industria, e anche del commercio³.

Successivamente alla costruzione della strada centrale, che era stata completata entro il 1829, la "Carlo Felice" (ora "131") che attraversava l'Isola da sud a nord, quasi nessuno dei progetti presentati per l'ammmodernamento della rete stradale venne realmente portato a compimento⁴.

¹ In mancanza di ferrovie il traffico si svolgeva a mezzo strade carrettiere. Per raggiungere Cagliari occorreavano da Arixì 6 ore di viaggio, da Guasila oltre 6, da Seurgus oltre 7 (e sono questi villaggi relativamente vicini), da Orroli 10, da Villanovatulo, 11 da Sadali, 13 da Seui 14, da Gaddoni 15, da Ussassai e da Belvì 16 e da Desulo 18; cfr. E. Corda, *Le contrastate vaporiere: 1864-1984. 120 anni di vicende delle ferrovie della Sardegna dalle reali alle statali, dalle secondarie alle complementari*, Chiarella, Sassari 1984, p. 17 e G. Sotgiu, *Storia della Sardegna dopo l'Unità*, Laterza, Roma-Bari 1986, pp. 139-141.

² C. Lacchè, *Com'è sorta la rete ferroviaria della Sardegna*, in "Ingegneria ferroviaria", n. 12, dicembre 1975, p. 1.

³ Il 18 gennaio 1867 "Il Corriere di Sardegna" scriveva che la ricchezza dell'agricoltura consisteva nell'agricoltura stessa, che quindi occorreva quindi rigenerarla e per conseguire tale obbiettivo apparivano determinanti la costruzione delle strade ferrate, la disponibilità di capitali, la creazione di istituti di credito agricolo, le bonifiche e la colonizzazione delle terre.

⁴ Nel 1863 dei 2.136 Km previsti ne erano stati ultimati solo 854,5.

Dopo il primo piano predisposto dall'ingegnere Giovanni Antonio Carbonazzi⁵, che oltre quella strada longitudinale, prevedeva la realizzazione mai compiuta di una serie di strade trasversali che unissero le zone economicamente più interessanti ai porti principali, un secondo piano di costruzioni stradali fu predisposto e reso esecutivo con la legge del 6 maggio 1850, ma il programma fu ostacolato da difficoltà di vario genere⁶.

La classe dirigente considerava urgente la costruzione di una rete stradale adeguata alle necessità dell'Isola; lo sviluppo dell'agricoltura dipendeva largamente dalla possibilità di trasportare i prodotti ai mercati di consumo isolani, e da lì a quelli del continente.

La nuova legge del 1862, che autorizzava la spesa di oltre 18 milioni per il completamento della rete Carbonizzi, avrebbe dovuto essere attuata nell'arco di 11 anni. Tuttavia la costruzione delle strade procedette ancora con grande lentezza.

Nel 1868 un nuovo provvedimento legislativo pose la spesa per le strade comunali a carico dei comuni, ma in questo caso la sua attuazione fu resa vana anche dalle condizioni di povertà della maggior parte delle realtà locali dell'Isola.

Ancora nel 1872 il Consiglio Provinciale di Cagliari discuteva sulle modalità di finanziamento per le opere stradali più urgenti, che comprendevano le vie di accesso al porto e quelle verso i comuni del Campidano e del Sarrabus. La stampa, con "Il Corriere di Sardegna" in testa, si impegnò molto per offrire alla classe dirigente e agli intellettuali un terreno di riflessione su una tematica particolarmente cara all'opinione pubblica⁷.

L'isolamento nel quale erano costretti alcuni comuni aveva indotto fin dal 1871 Giovan Battista Tuveri, in quel periodo alla guida del "Corriere" a promuovere una petizione indirizzata alla deputazione provinciale per la costruzione di una grande strada centrale che da Illorai e Oniferi nel nuo-

⁵ G. A. Carbonazzi, *Discorso sulle operazioni stradali di Sardegna*, Torino 1832.

⁶ Il progetto prevedeva la costruzione di una rete stradale capace di porre i principali centri dell'Isola in comunicazione tra loro e con le coste marittime. Esso distingueva le strade in reali o statali, provinciali e comunali, in base alla rilevanza e all'ente che avrebbe dovuto provvedere al finanziamento. Il progetto, particolarmente dettagliato, indicava in 660 chilometri la lunghezza che avrebbero dovuto raggiungere le strade reali, in 789 quelle provinciali (benché ne esistessero al momento solo 29) ed in 687 quelle comunali, ferme allora a soli 32 chilometri.

⁷ Cfr. "Il Corriere di Sardegna", nn. 240, 250, 264, del 10 e 22 ottobre, del 7 novembre 1872.

rese, toccando Ales, Collinas, Sardara, facesse capo alla stazione ferroviaria di S. Gavino⁸.

Il problema di maggiore rilievo, apparentemente trascurato dai vari governi della Destra storica, era l'incapacità da parte della maggior parte dei comuni isolani di sopportare i pesanti oneri che la costruzione delle strade faceva ricadere sui loro bilanci. Ancora il 12 maggio 1873 il Ministro dei Lavori Pubblici De Vincenti, nel presentare alla Camera la "Relazione sulle strade comunali obbligatorie per l'anno 1872", lamentava la scarsa iniziativa dei comuni sardi, i quali «sempre disposti a reclamare che altri faccia, non si persuadono poi che vi ha un campo ristretto sì, ma pur sempre importante, in cui è forza si sviluppi l'attività comunale».

2. La rete ferroviaria

La rete ferroviaria, già presente in alcune zone della penisola prima dell'Unità, venne individuata come uno strumento necessario e imprescindibile per lo sviluppo dell'economia; era opinione diffusa che senza un adeguato sistema di comunicazione su rotaia ferroviaria non si sarebbe potuto raggiungere una concreta riunione delle province italiane in un solo Stato⁹.

Nel resto d'Italia, già prima che fosse compiuta l'Unità, si cominciò a pensare e a realizzare linee ferroviarie, considerate il mezzo indispensabile per lo sviluppo dei traffici commerciali e quindi dell'economia¹⁰; ciò spiega la ragione per cui nei primi decenni postunitari il notevole impegno finanziario che lo Stato italiano dedicò alla costruzione delle ferrovie e i tempi della loro realizzazione non trovino confronti in altri settori¹¹. La

⁸ G. Solari, *Per la vita e i tempi di G.B. Tuveri*, in "Archivio Storico Sardo", vol. XI, Cagliari, 1916, pp. 140-142, ora ripubblicato in G.B. Tuveri, *Tutte le opere*, vol. VI, "Per la vita e i tempi di G.B. Tuveri" e altre opere, a cura di A. Delogu, Delfino, Sassari 2002.

⁹ C. De Biase, *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano*, Società tipografica modenese, Modena 1940; A. Crispo, *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Giuffrè, Milano 1940; *La nascita della ferrovia in Italia. Ricerca e scelta dei documenti e scheda storica di Alessandro Piccioni*, La Nuova Italia, Firenze 1974; C. Cavour, *Le strade ferrate in Italia*, a cura di Arnaldo Salvestrini, La Nuova Italia, Firenze 1976.

¹⁰ Nel 1840 erano state aperte al traffico la Milano-Venezia, la Firenze-Livorno, la Torino-Genova e la Roma-Civitavecchia; E. Corda, *Le contrastate vaporiere*, cit., p. 9.

¹¹ Al momento dell'unificazione l'Italia possedeva 1.623 chilometri di ferrovie in esercizio, e 1.442 in costruzione. Il 90% delle linee costruite si trovava in Piemonte e in Lombardia. I chilometri di ferrovia in esercizio passarono nel 1896 a 16.053, e tra il 1861 e il 1877 lo Stato spese

rete ferroviaria avrebbe dovuto costituire il supporto indispensabile alla creazione di un mercato nazionale; al passaggio, cioè da un'economia prevalentemente di consumo ad un'economia di scambio.

Nel decennio 1865-75 le più importanti città italiane erano ormai collegate con la strada ferrata e solo la Sardegna ne era rimasta esclusa.

Fatta eccezione per alcune proposte rimaste senza seguito¹², il problema venne sollevato nell'Isola nel 1860, quando il governatore di Cagliari Felice Mathieu, facendo proprie le idee «generose e ardite» del marchese Ignazio Aymerich di Laconi, nella seduta del 3 settembre pronunciò una relazione davanti al Consiglio provinciale «per la costruzione di una ferrovia tra i due capi dell'Isola di Sardegna»¹³. Era quello il periodo in cui molti sardi riponevano grandi speranze nella costruzione della ferrovia. Ritenevano che l'agricoltura e la pastorizia avrebbero potuto progredire enormemente e, addirittura, che la Sardegna sarebbe diventata il punto nodale dei traffici tra l'Africa e l'Europa. Tali esagerate speranze si possono comunque comprendere perché rientravano tra le ottimistiche aspettative diffuse in tutto il bacino del Mediterraneo per l'apertura del canale di Suez, che sarebbe avvenuta di lì a pochi anni.

Nel suo intervento il Governatore esponeva convinzioni comuni a buona parte dell'opinione pubblica, che sembrava far dipendere dalla costruzione di una rete ferroviaria la possibilità stessa per la Sardegna di uscire dalla crisi¹⁴.

per l'esercizio delle sue ferrovie 678,3 milioni e 694,3 per la costruzione di nuove linee; le società private spesero altri 1.000 milioni fino al 1882. Nel 1885 la rete nazionale mostrava collegamenti estesi a tutta la penisola su entrambi i litorali tirrenico (Genova-Napoli) che adriatico (Venezia-Lecce). La gestione delle ferrovie restò per buona parte nelle mani di tre società private, la Mediterranea, l'Adriatica e la Sicula, fino al 1905 quando venne approvata la statalizzazione del servizio e venne istituita l'Azienda delle ferrovie dello Stato; Cfr. A. Capone, *Destra e sinistra da Cavour a Crispi*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. Galasso, vol. XX, Bompiani, Milano 1981, pp. 165-169.

¹² Il primo a parlare di strade ferrate fu nel 1851 il canonico Gaetano Gutierrez nel consiglio divisionale di Sassari; cfr. "La Nuova Sardegna" del 30 aprile e del 1 maggio 1968.

¹³ F. Mathieu, *Relazione del Governatore di Cagliari al Consiglio provinciale per la costruzione di una ferrovia*, Torino 1860. Egli faceva proprie le idee del Marchese Ignazio di Aymerich di Laconi, il quale aveva inviato a Cavour una lettera per suggerirgli l'opportunità di un percorso ferroviario lungo la linea del Tirso (cfr. I. Aymerich, *Lettera del marchese di Laconi senatore del regno al marchese di Cavour deputato al parlamento sul tracciato delle ferrovie della Sardegna*, 18??), cfr. L. Del Piano, *La Compagnia reale delle ferrovie sarde ed i moti operai del 1864-65*, in "Studi Sardi", Sassari 1968-70, vol. XXI, pp. 483 e segg.; F. Ogliari, *La sospirata rete*, in *Storia dei trasporti italiani*, Milano 1978, pp. 157-160.

¹⁴ Nella relazione tra l'altro si legge: «L'applicazione del vapore alla locomozione è oramai divenuta una necessità anche nei paesi meno ricchi e meno popolati e quindi anche nella nostra Sarde-

Secondo il Mathieu la ferrovia, percorrendo il centro dell'Isola e riunendo «in un unico asse le strade carrettiere fatte e da farsi», avrebbe reso più agevole ed economicamente più conveniente il trasporto dei prodotti dell'agricoltura e dell'allevamento del bestiame ai due porti terminali della rete, Cagliari e Olbia, allora Terranova, posti uno sulla via del commercio con l'Oriente, l'altro vicinissimo al continente italiano. Egli era assai ottimista: prevedeva, tra l'altro, che la ferrovia avrebbe valorizzato la posizione strategica della Sardegna nel Mediterraneo, anche perché non era da escludere che i viaggiatori diretti dall'Europa all'Africa e viceversa gradissero interrompere il lungo viaggio per mare e guadagnare diverse ore sbarcando in uno dei due porti, attraversando in treno tutta l'Isola e reimbarcandosi quindi nell'altro porto. Egli concluse invitando il Consiglio a deliberare l'inizio degli studi e lo stanziamento a tal fine di una somma adeguata nel bilancio del 1860¹⁵.

Il Consiglio comunale di Cagliari accolse la relazione del governatore e, concordemente col Consiglio di Sassari, nominò una commissione; questa, a sua volta, affidò alla società Baratelli e C. lo studio di massima del progetto, e con esso, il 10 dicembre 1860, venne firmata una convenzione¹⁶.

gna, la costruzione di una ferrovia è sin d'ora possibile, sempreché si voglia fare per noi ciò che si è fatto in simili contingenze per le province del Continente. La nostra regione, comparativamente alla ricchezza dei suoi prodotti naturali ed alla sua superficie, è sicuramente povera e spopolata, ma vi è da domandarsi, il perché essa è povera? La causa principale è da ricercarsi nell'isolamento in cui essa è rimasta per tanto tempo; quando la mancanza di strade era comune a tutti i paesi e quando i Governi, colle dogane interne e con altri aggravii, impedivano le comunicazioni reciproche tra province e province; quando insomma, l'isolamento era lo stato normale economico-politico di quasi tutti i popoli, anche la nostra regione non dovette trovarsi in condizioni molto dissimili da quelle delle province vicine»

¹⁵ Secondo i proponenti l'iniziativa poggiava su un solido fondamento economico, visto che si stimava che la gestione della ferrovia, in base a calcoli di massima, avrebbe dato un prodotto annuo di circa 2.800.000 lire, si sarebbero ricavati in vent'anni 56 milioni, i quali, divisi per 300 chilometri, presumibile sviluppo delle linee, avrebbero dato una cifra di oltre 180.000 lire a chilometro, reputata sufficiente alla costruzione di una strada ferrata a binario semplice. In realtà per tutto questo periodo la spesa media per l'acquisto di terreni, la costruzione della base stradale e gli impianti fissi era valutata in circa 200.000 lire a chilometro per una linea a binario semplice, a sua volta maggiorata di circa 30.000 lire annue per il materiale e gli edifici; cfr. G. Luzzato, *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, vol. II, Padova 1952, p. 384.

¹⁶ L'accordo prevedeva gli studi per una strada ferrata a binario semplice che da Cagliari avrebbe raggiunto sia Ozieri, sia Sassari insieme a Porto Torres e Porto Conti, sia Olbia e Golfo Aranci. Nel contratto era specificato che le spese per gli studi sul territorio sarebbero stati a carico della società Baratelli; qualora, tuttavia, entro i cinque anni dalla data di approvazione della convenzione, la costruzione non si fosse effettuata, le province di Cagliari e Sassari avrebbero dovuto prov-

Intanto già si diffondevano le polemiche per la scelta del tracciato, condotte principalmente da una certa borghesia pseudo intellettuale che cominciò a far circolare per l'Isola, inviandoli anche alla Camera, numerosi saggi tendenti a dimostrare l'utilità di diversi tracciati che passassero per questo o per quel paese¹⁷.

Il modo stesso col quale si affrontava il problema, ormai, rendeva manifesti con assoluta chiarezza gli orientamenti fiscali e i presupposti colonialistici del nuovo Stato. E non mancava chi poneva in risalto il triste fenomeno, denunciando che la Sardegna, ancora una volta, veniva doppiamente sfruttata in quanto da un lato pagava le tasse che servivano alla costruzione delle ferrovie nazionali, dall'altro doveva finanziare praticamente da sola la costruzione delle sue¹⁸. Né i politici settentrionali nascondevano questo disegno, anzi offrivano una giustificazione soddisfacente per la borghesia: se le ferrovie di qualsiasi parte della penisola servivano per tutta l'Italia, quelle sarde erano soltanto di interesse locale. Sono significative al riguardo le parole del Lanza nella tornata parlamentare del 22 giugno 1862. Poneva in risalto che, nel periodo tra il 1848 e il 1859, degli 800 milioni ricavati dai vecchi prestiti, se ne erano spesi circa 165 in opere pubbliche; di questi 125 erano serviti per la realizzazione della strada ferrata Genova-Torino Lago Maggiore e quindi sottolineava: «è importante la ferrovia da Cagliari a Porto Torres, ma lo è ancora di più quella da Torino a Genova»; dei restanti 40 milioni – «ben otto» – noi diciamo «solo otto» – erano andati alla Sardegna¹⁹.

Naturalmente la gravità di tale atteggiamento discriminante risulterà più evidente se si osserverà come tutti gli interventi al Parlamento e gli scritti del periodo dimostrano che, specialmente i deputati continentali,

vedere alle spese con 100.000 lire; Cfr. L. Del Piano, *La Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde*, cit., p. 486; cfr. E. Altara, *Binari a Golfo Aranci: ferrovie e treni in Sardegna dal 1874 ad oggi*, S.I. 1992.

¹⁷ Uno dei tanti esempi al riguardo è in Atti parlamentari, leg. VIII, tornata del 7 gennaio 1862, i cui lavori iniziarono con le seguenti parole del presidente Rattazzi: «L'avvocato Busacchi Giuseppe di Oristano fa omaggio di 450 esemplari di un suo scritto intorno ad un tracciato di una ferrovia interno all'Isola di Sardegna».

¹⁸ Su questo aspetto ancora dieci anni più tardi Giovanni Battista Tuveri avrebbe scritto sul «Corriere di Sardegna» che «nonostante si spesso ci lamentiamo, possiamo rispondere, che noi pagavamo da oltre mezzo secolo un contributo speciale per ponti e strade, benché non si facessero né ponti né strade»; cfr. «Il Corriere di Sardegna» n. 290, del 7 dicembre 1872. Ma già venti anni prima altri aveva fatto una denuncia simile; cfr. *L'Eco della Sardegna di Stefano Sampol Gandolfo*, a cura di L. Ortu, con un saggio introduttivo di G. Marci, CUEC, Cagliari 1998.

¹⁹ Atti parlamentari, leg. VIII, tornate del 22 e 23 gennaio 1862, p. 164 e segg.

avevano una conoscenza distorta e superficiale delle reali condizioni dell'Isola: spesso affermavano che la sua "feracità" era tale da superare quella della pianura padana, magari basandosi su quanto avevano letto in Plinio o appreso dai colleghi sardi non precisamente attendibili²⁰.

3. Le ferrovie e gli ademprivi. Due problemi "fittiziamente" associati

Il 7 luglio dello stesso anno fu presentata una proposta di legge per estendere i lavori delle strade ordinarie in Sardegna; infine il 15, i ministri dell'agricoltura, delle finanze e dei lavori pubblici – Depretis, Sella e Pepoli – presentarono un progetto di legge per la "Convenzione delle strade ferrate nell'Isola di Sardegna"²¹. Il capitolato relativo era stato firmato il giorno precedente, dai tre per lo Stato e da Gaetano Semenza per una società finanziaria italo-inglese, la quale si assumeva il compito di far costruire la ferrovia da Cagliari a Porto Torres, con diramazioni fino ad Iglesias nel sud, fino ad Olbia nel nord. Si trattava di una Compagnia residente a Londra e costituita dal Semenza con capitali italiani e stranieri, raccolti col preciso scopo di costruire la ferrovia sarda e di avere in cambio, tra gli altri compensi, 300.000 ettari di terreno demaniale. Finalmente si era presentato al governo il pretesto per lo scorporo degli ademprivi, e fu subito accolto. Che fosse un pretesto è chiaro oggi, a tanta distanza di tempo, ma lo fu anche allora. Nella tornata parlamentare del 10 aprile 1870 il deputato Salaris si sarebbe espresso così: «Si spinsero avanti le cose a compiere l'opera, non già delle ferrovie, sibbene dello scorporo, dello spoglio dei beni. Non voglio dire come le operazioni si seguissero, non dirò di chi la colpa, se degli ufficiali demaniali, se degli altri. Il fatto è che nei terreni ademprivili furono compresi in vasta scala terreni privati, il fatto è che da questo scorporo le liti insorsero a migliaia, e che la proprietà della terra è divenuta più incerta dopo una legge con cui si voleva togliere ogni incertezza, ogni contesa». Il suo discorso, anche qualora non fosse oggi del tutto condivisibile, già metteva in evidenza quanto grande fosse la miopia degli uomini politici del momento, i quali, del resto, l'avevano ereditata dai vecchi politici piemontesi. Erano anch'essi impreparati a condurre, co-

²⁰ Ibidem. In quel momento si sperava molto nelle colture esotiche che venivano sperimentate in Sardegna, come era già avvenuto in certi periodi del '700. Cfr. anche Ibidem, tornata del 2 agosto 1862.

²¹ Ibidem, pp. 295-296.

erentemente con modelli borghesi più avanzati, il processo per stabilire la nozione di proprietà privata, non solo sul piano giuridico, ma anche su quello più strettamente oggettivo e competitivamente economico. Pretendevano infatti di modificare una struttura economica con il semplice capovolgimento della piramide sovrastrutturale. Ecco qui di seguito come si svolsero i fatti.

Il 4 agosto 1862 una commissione composta dai deputati Pasini, Gustavo di Cavour, Salvoni, Salaris, Assenti, Cadolini, Finzi, Ferracciu ed Antonio Costa, il quale era il relatore, presentava una relazione sul progetto di legge del 15 luglio. Si poneva in risalto, tra l'altro, che in Sardegna vi era il 10% della popolazione dell'ex regno subalpino, cioè 500.000 abitanti, mentre le esportazioni erano ammontate al 16%, esattamente 16.455.099 lire rispetto alle 100.787.872 di tutto il regno. I rapporti dimostravano che il fatturato delle esportazioni era il doppio rispetto al numero degli abitanti. Anche in questa circostanza riemergeva la solita falsa convinzione della "feracità" del suolo sardo. Se poi ai produttori continuava a restare ben poco degli incassi sulle esportazioni era «perché dovevano portare i loro prodotti al mare a schiena di cavallo per mancanza di ferrovie». Ovviamente non volevano comprendere che le cause reali erano ben diverse e più profonde. La minor quota incassata dai produttori sardi dipendeva non solo dalla mancanza di mezzi di comunicazione, ma soprattutto dalla catena di intermediari, i quali allora, come oggi, intervenivano nelle quotazioni dei mercati. Di fatto, le cause della sperequazione fra fatturato ed incassi non potevano essere rintracciate in fattori esterni alla Sardegna, come faceva quel relatore, con l'ottica tipica della realtà economica dell'Italia settentrionale, ma nelle particolari condizioni e negli arcaici sistemi di produzione dell'Isola. Invece egli, dal suo ben diverso punto di vista, trovava la panacea nelle ferrovie e, come avrebbero scritto anche vari giornali sardi, seguendo l'esempio della "Gazzetta Popolare", negli enormi vantaggi che sarebbero derivati alla Sardegna (o a chi?) «dalla concessione dei 200.000 ettari alla Compagnia ferroviaria che era obbligata a coltivarli»²². Per di più, mentre lo stesso progetto ministeriale, nel prevedere un indennizzo a favore dei Comuni, riconosceva implicitamente che tutti i terreni ademprivili erano di loro proprietà, la Commissione voleva dare come acquisito il principio secondo cui ai comuni spettava

²² R. Piga, *Osservatorio italiano*, in "Atti del II Congresso nazionale di Diritto Agrario", Roma 1939, pp. 55-56; cfr. anche "La Gazzetta Popolare", nn. 13 e 14 del 16 e 17 gennaio 1864.

solo la metà di quei terreni²³. Nel frattempo continuava la lunga serie delle petizioni contro il tracciato che era stato proposto per la ferrovia²⁴.

Rispecchia le diverse tendenze una lettera di Francisque de Lachenal a Pascal du Prat, redattore de "L'Italie Nouvelle", giornale che si era spesso interessato della Sardegna. Essa sottolineava dapprima l'errore di far passare la ferrovia presso il mare, attraverso pianure desertiche ed invase dalla malaria, e non nel centro, più sano e produttivo, come prevedeva invece il piano del marchese di Laconi e del Luogotenente Generale, Carlo di Candia²⁵, contro il quale, invece, erano sorte numerose e malevoli insinuazioni personali, perché era parente del marchese e questi aveva il torto di possedere 12.000 ettari di terreno fertile ed impenetrabile alla malaria proprio nella zona centrale²⁶. Ma, – continuava la lettera – poiché il tracciato scelto era il meno costoso ed era stato accolto dall'unica società che si era presentata, nonostante tutto, non restava che sceglierlo.

Al Senato il progetto di legge suscitò diverse perplessità, visto che si trattava di alienare terreni ademprivili prima che fosse stata approvata la legge per l'abolizione degli ademprivi.

Il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici Menabrea, nell'esprimersi a favore del progetto approvato dalla Camera e dalla maggioranza dell'Ufficio centrale del Senato, dichiarò che la Sardegna aveva il diritto di avere delle strade ferrate così come era stato concesso alle altre regioni italiane. Il sen. Riva aveva invitato il Senato a discutere prima il progetto di legge per l'abolizione degli ademprivi, anche per evitare al governo di assumere un impegno, quale quello della consegna dei 200.000 ettari, che avrebbe potuto rivelarsi inattuabile. Restava quindi il dubbio se lo Stato avrebbe potuto disporre o meno di questi terreni visto che la convenzione che il Sena-

²³ L. Del Piano, *La compagnia reale delle ferrovie sarde*, cit., pp. 489-491.

²⁴ Atti parlamentari, cit. pp. 3825-3251. Nella tornata del 6 agosto 1862 si legge: «Le giunte comunali e molti cittadini dei comuni che compongono i mandamenti di Ales, Baresa, Senis e Barumini reclamano contro il tracciato delle strade ferrate proposto per la Sardegna e pregano la Camera di sospendere l'approvazione». Due giorni dopo il presidente annunciava «un omaggio di 250 lettere del Prof. Todde alla Camera sull'urgenza della costruzione delle strade ferrate della Sardegna». Le petizioni che giunsero al Senato da parte dei comuni sardi furono molto numerose, firmano 2.043 abitanti di Cagliari, 614 di Ozieri, 379 di Milis, 206 di Tempio, 290 di Alghero e numerose furono quelle di altri comuni minori.

²⁵ Il piano era stato esaminato anche dal Vivonet in una relazione che si intitola: «Linea da preferirsi nella Provincia di Cagliari pel tracciato di una ferrovia nell'Isola di Sardegna», Cagliari 1861.

²⁶ *Le Chemins de fer et les Ademprivs en Sardaigne, Lettre a M. Pascal Duprat, redacteur en chef de l'Italie nouvelle*, per M. Francisque de Lachenal, Torino 1863.

to era chiamato a discutere presupponeva che il proprietario dei 200.000 ettari fosse lo Stato.

Il sen. Serra, appartenente ad entrambi i Consigli, quello comunale e quello provinciale, metteva in evidenza che il consenso dei comuni sardi poteva desumersi dalle numerose petizioni giunte, che invitavano il Senato ad approvare il progetto di legge «senza tenere conto delle osservazioni fatte in senso contrario»²⁷.

Suscita interesse il discorso del sen. Siotto Pintor, poiché testimonia che, almeno in quell'occasione i politici sardi si schierarono compatti nel difendere i diritti dell'Isola: «Mai una legge eccezionale fu fatta in favore della mia terra, ma quando si è trattato di imposte l'Isola pagò sempre senza un lamento, ed ora vorreste ringraziarla di questo luttuoso privilegio escludendola dal lauto banchetto nazionale? Ma perché dunque, forse non è pur essa provincia italiana, e non concorse essa stessa a fare le ferrovie nelle altre regioni? La Sardegna concorse a fare l'Italia? Ed allora l'Italia concorra a rendere felice la Sardegna»; e concludeva: «Signori Senatori, Voi avete dinnanzi un disegno di legge già approvato dalla Camera, un abile Ministro che lo difende, un popolo perfettissimo e governabilissimo; ciascheduno di Voi il sa meglio di me, la giustizia esalta i popoli, miseri li rende il suo contrario». Era lo stesso auspicio che aveva formulato Stefano Sampol Gandolfo in anni ormai lontani²⁸.

Il 9 agosto i deputati Salaris, Costa, Sanna, Meloni Baille e Leo chiesero la precedenza per la discussione del progetto di legge in questione, che fu approvato con 156 voti favorevoli contro 54; passò al senato 1'11 e fu approvato il 18 con 68 voti a favore contro 30, divenendo così la legge n° 1105 del 4 gennaio 1863.

La soddisfazione dei parlamentari sardi e di tutta la Sardegna fu enorme, la ferrovia, considerata dal Manno «un raggio promettitore di miglior avvenire» fu assunta come simbolo della rinascita e il debito dello Stato italiano verso l'Isola sembrò assolto²⁹.

²⁷ Alcuni comuni sardi, ad ogni modo, auspicavano soluzioni differenti. I comuni di Onani, Garofai, Talana e Urzulei, per esempio, proponevano che venissero ceduti non più di 100.000 ettari; i consigli comunali di Tertenia, Posada, Talana e Oniferi richiesero nuovi studi sul tracciato della ferrovia e che i comuni che avrebbero dovuto cedere terreni ademprivili venissero indennizzati in maniera proporzionata. Estrema fu la proposta del comune di San Vito (2.813 abitanti) chiedendo che non si cedesse nemmeno un ettaro di terreno ademprivile, e ciò perché la pastorizia errante, privata di quei terreni, sarebbe andata in rovina.

²⁸ *L'Eco della Sardegna*, cit.; E. Corda, *Le contrastate vaporiere*, cit., pp. 25-26.

²⁹ L. Del Piano, *La Compagnia reale delle ferrovie sarde*, cit., p. 502.

4. La Compagnia Reale delle ferrovie sarde

Il gruppo Semenza cedette la concessione alla Compagnia reale delle ferrovie sarde, costituita a Londra il 2 giugno 1863 al fine di costruire e di amministrare la strada ferrata e di acquisire e disporre dei 200.000 ettari di terreni adempribili.

Il Consiglio di amministrazione della Compagnia avrebbe avuto sede a Londra, ma in Italia sarebbe stato costituito un altro Consiglio, del quale avrebbero fatto parte, tra gli altri, Gustavo di Cavour e Giuseppe Sanna Sanna³⁰, mentre le funzioni di segretario sarebbero state svolte dal deputato Mattia Montecchi.

Il capitale sociale era fissato in 25 milioni di lire, suddiviso in 50.000 azioni da 500 lire ciascuna. Era inoltre prevista l'emissione di 100.000 obbligazioni da 500 lire. Questi capitali avrebbero dovuto consentire la costruzione di 122 miglia di strada ferrata, in base a progetti di massima rivisti ed approvati da un noto esperto, quel singolare personaggio che fu l'ingegnere inglese Benjamin Piercy³¹.

³⁰ Sulla controversa figura di Giuseppe Sanna Sanna cfr. AA.VV., *Giuseppe Sanna Sanna politico e giornalista*. Atti del Convegno regionale di studi svoltosi ad Anela il 19 dicembre 1986, in "Archivio Sardo del movimento operaio e autonomistico", 23-25, Cagliari 1987; G. Ortu, *Anela*, La voce del Logudoro, Ozieri 1970; A. Romagnino, *Giuseppe Sanna Sanna. Un personaggio di primo piano dell'Ottocento sardo*, in "Almanacco di Cagliari", Cagliari 1992; P. Marica, *Stampa e politica in Sardegna (1793-1944)*, La zattera, Cagliari 1968; L. Del Piano, *Politici, prefetti e giornalisti tra Ottocento e Novecento in Sardegna*, Della Torre, Cagliari 1975; L. Pisano, *Stampa e società in Sardegna dall'Unità all'età giolittiana*, Guanda, Torino 1977; G. Solari, *Per la vita e i tempi*, cit. Degni di essere menzionati anche alcuni articoli comparsi sulla stampa periodica dopo la sua morte: "Il Corriere di Sardegna" n. 211 del 9 settembre 1874; "L'Avvenire di Sardegna", dell'8 e 10 settembre 1874; "Il Mazziere" del 24 luglio 1906 sul quale apparve un articolo di De Francesco dal titolo «Un calunniato d'altri tempi», nel quale l'autore difende Sanna Sanna dall'accusa di aver abbandonato le proprie originarie posizioni democratiche per interessi personali con alcune società d'affari; nel luglio 1974 "La Nuova Sardegna" ospitò alcuni articoli su Sanna Sanna firmati da G. Ortu.

³¹ Gallese di nascita, Piercy si era laureato in ingegneria civile occupandosi delle ferrovie del Galles e aveva contribuito alla realizzazione di alcuni importanti tronchi ferroviari. Realizzò alcune celebri opere di ingegneria civile, come la trincea di Talerddig e i ponti sugli estuari del Severn, del Mawddach e del Traete Bychan, oltre agli eleganti edifici delle stazioni ferroviarie di Oswestry e Welshpool. In gioventù fu anche in India. Nel 1862 aveva iniziato la sua collaborazione col gruppo Semenza e risiedette stabilmente in Sardegna nel decennio 1870-1880 durante il quale venne completato il tronco ferroviario Cagliari-Porto Torres. Oltre al ruolo di ingegnere ferroviario non va trascurata la sua attività di imprenditore agricolo: nell'arco di dieci anni, tra il 1878 e il 1888, egli fu in grado di realizzare, tra l'altopiano di Campeda e la catena del Margine, un'azienda agraria tra le più grandi e moderne dell'Isola, gestita secondo criteri di razionalità produttiva. Sulla vita e l'attività di Piercy cfr. L. Carta, *Benjamin Piercy (1827-1888)*, in "QB", n.

La società era inglese e la creazione in Italia delle infrastrutture avvenne mediante il largo ricorso al prestito straniero o mediante la diretta proprietà di stranieri o la gestione straniera di linee ferroviarie. Grandi capitali stranieri erano investiti in imprese industriali per centinaia di milioni e, oltre a concorrere alla creazione delle linee più importanti, si concentrarono in imprese minerarie (anche in Sardegna); in società per l'illuminazione e il riscaldamento a gas in molte città italiane, inclusa Cagliari; sempre nel capoluogo sardo, oltre che in quelli di altre città quali Torino e Napoli, i capitali stranieri concorsero alla gestione dell'acquedotto³².

I lavori vennero iniziati il 20 novembre 1864 in quattro punti diversi, cioè a Cagliari, Oristano, Porto Torres e Sassari. La Compagnia incaricò dell'esecuzione dei lavori la società Smith, Knight e C., che utilizzò per lo scavo del tracciato 5.000 operai fatti venire in gran parte dal continente, a causa della penuria di braccia dell'Isola.

Gli amministratori della Compagnia speravano pertanto di riuscire entro il 1865 a completare e ad aprire al traffico i primi 150 chilometri, la qual cosa avrebbe consentito di godere della garanzia di 9.000 lire a chilometro.

Le aspettative vennero, tuttavia, deluse a causa del presentarsi di una serie di ostacoli.

13, 1987, pp. 224-265; *The Dictionary of Welsh Biography down to 1940*, London 1959, *sub voce* «Piercy Benjamin»; A.F. Oggiano, *Benjamin Piercy. Contributo ad una biografia*, tesi di laurea discussa presso l'Università degli Studi di Cagliari, Facoltà di Lettere e Filosofia, a.a. 1971-72, Relatore Prof. L. Del Piano; Anglofilo (pseud.), Comm. Ing. Beniamino Piercy, necrologio, in "L'Avvenire di Sardegna", n. 77 del 30 marzo 1888; A. Satta, (sotto lo pseudonimo "V.G."), *Cominciò il canonico Gutierrez col perorare il passaggio della «valigia delle Indie»*, in "La Nuova Sardegna" del 30 aprile 1968; Id., *Il primo luglio 1880 il treno col ministro e la banda partì per il viaggio inaugurale da Sassari a Cagliari*, in "La Nuova Sardegna" del 1 maggio 1968; Id., *Nascita avventurosa delle ferrovie sarde*, in "La Nuova Sardegna" dell'8 maggio 1975; E. Aste, *I resti di un mondo fastoso sepolti nel folto bosco*, in "La Nuova Sardegna" del 29 marzo 1975; L. Neppi Modona, *Non è più una ferrovia ma un antico monumento*, in "La Nuova Sardegna" del 16 aprile 1975. L. Del Piano, *La Sardegna dell'Ottocento*, Chiarella, Sassari 1984, pp. 285-295; E. Corda, *Le contrastate vaporiere*, cit., pp. 58-59.

³² Nel primo quindicennio postunitario contro i 75 milioni di azioni e poche decine di milioni di obbligazioni italiane, i capitali stranieri investiti nelle ferrovie italiane ammontavano a 224 milioni in azioni e 1630 nominali (dei quali 763 effettivi). Oltre alle costruzioni ferroviarie, la vendita dei beni demaniali ed ecclesiastici e la costruzione della "Regia cointeressata dei tabacchi", rappresentarono le più grosse occasioni di investimento che lo Stato italiano offrì al capitale straniero; cfr. A. Capone, *Destra e Sinistra da Cavour a Crispi*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. Galasso, vol. XX, cit., p. 170.

Gli operai cominciarono ad entrare in agitazione a causa del salario, di molto inferiore rispetto a quello promesso o lasciato sperare dagli agenti che li avevano reclutati. Oltre a ciò i terreni promessi alla Compagnia non vennero consegnati.

La questione dei terreni ademprivili era molto delicata, e per risolvere il problema si contava sul progetto di legge in corso di approvazione³³.

5. L'opposizione allo scorporo e le difficoltà della Compagnia ferroviaria

Lo scorporo determinò subito notevoli contrasti, tanto che lo Stato poté consegnare soltanto 18.000 ettari al posto dei 200.000 promessi e la Compagnia non poté compiere le operazioni finanziarie che erano necessarie per il regolare svolgimento dei lavori. I suoi direttori, pertanto, proposero una nuova convenzione in base alla quale essa avrebbe dovuto impegnarsi a costruire soltanto 94 miglia di strade ferrate, costituite dalle linee Cagliari-Oristano, Decimomannu-Iglesias e Sassari-Portotorres, al posto delle 240 stabilite nella convenzione originaria. La proposta non fu approvata ed i lavori furono interrotti pochi mesi dopo il loro inizio. A carico della Smith, Knight e C. fu aperta la procedura di fallimento.

In quel periodo la stessa sorte toccava a società simili nella penisola, ma lo Stato fu molto più sollecito nei loro confronti³⁴. Tra il 1862 ed il 1865 scoppiò infatti il grosso scandalo dell'Italia unita e la conseguente inchiesta parlamentare sulla Società delle Strade Ferrate Meridionali; ma le difficoltà tecniche ed economiche non impedirono di compiere celermente i lavori. Nel 1865 era già terminata la lunga linea Ancona-Brindisi, rapidamente fu costruita la Napoli-Foggia e completata la Napoli-Roma. Tutto ciò fu possibile per via del massiccio appoggio finanziario che lo Stato fornì alla Compagnia: nel '62 le garantì un prodotto chilometrico lordo di 29.000 lire annue, nel '64, in base ad una nuova convenzione, le

³³ Cfr. "La Gazzetta Popolare" di Sanna Sanna, legato alla società ferroviaria, in una serie di articoli pubblicati dal 14 al 17 maggio 1864 aveva decantato i vantaggi che sarebbero derivati all'economia sarda dalla valorizzazione dei terreni ademprivili, dove era in progetto la coltivazione del cotone. Appariva fin d'allora evidente che la legge del 1863 aveva posto le premesse di una lunga serie di contestazioni giudiziarie tra Comuni, società ferroviaria e privati, i quali non erano intenzionati a cedere lotti di terreno loro necessari.

³⁴ G. Luzzato, *Storia economica*, cit., pp. 383-386.

assegnò una sovvenzione chilometrica fissa di 22.000 lire annue, per quattro anni, quale che fosse stato il prodotto lordo. Altre successive convenzioni assicurarono alla Società nuovi consistenti aiuti dello Stato e le Meridionali, superate le difficoltà degli anni '60-70, rafforzarono sempre più la loro influenza nella vita economica, finanziaria e persino politica dell'Italia³⁵. Purtroppo però l'atteggiamento del governo nei confronti della Sardegna era ben diverso. Solo il ministro dei lavori pubblici, Cadolini, dopo cinque mesi dalla promulgazione della legge n° 1105, si preoccupava del mancato inizio dei lavori e ne attribuiva la colpa alla Compagnia ferroviaria³⁶, perché essa voleva costringere il governo ad accogliere condizioni che erano contrarie a tutte le regole dell'arte e compromettevano l'avvenire delle ferrovie medesime. Il ritardo era ormai tale che non era più possibile recuperare il tempo perduto. Neppure il tratto Cagliari-Oristano sarebbe stato ultimato entro i termini, fissati al 1° giugno '65, anche perché i lavori si svolgevano in zone malariche ove era necessario sospendersi d'estate. Invitava, pertanto, i ministri competenti ad interessarsi del problema e di quello degli ademprivi. Gli altri però non se ne preoccupavano, anzi nel luglio il Lanza, mentre svolgeva una lunga relazione finanziaria tendente a criticare l'operato del ministro Minghetti, mostrava di ritenere che non era affatto urgente la costruzione delle strade ferrate sarde: il denaro occorrente poteva essere risparmiato³⁷.

Pochi mesi dopo il Salaris chiedeva, attraverso un'interpellanza, che si chiarissero le ragioni per cui gli agenti demaniali andavano impadronendosi di quella parte degli ademprivi che spettava ai Comuni, man mano che venivano assegnate alla Compagnia le quote destinatele³⁸. La risposta del ministro competente risulta significativa. Cominciò col dire che il progetto di legge del '59, accolto dalla Camera e sul punto di passare al Senato allo scoppio della seconda guerra di indipendenza, era stato complicato dalla faccenda dei 200.000 ettari per le ferrovie. Lo Stato, «concedendo», aveva fatto un grosso sacrificio, anzi «un regalo!», giacché le ferrovie sarde non erano tanto utili come quelle dell'Emilia o della Toscana, di conseguenza i comuni non avrebbero dovuto ricevere alcun rimborso, anche nel caso fossero avanzati per loro meno di 200.000 ettari. In considerazione di

³⁵ G. Candeloro, *Storia dell'Italia Moderna*, vol. V, *La costruzione dello Stato unitario 1860-1870*, Feltrinelli, Milano 1978, pp. 260-261.

³⁶ Atti parlamentari, tornata del 21 maggio 1864.

³⁷ Atti parlamentari, tornata del 5 luglio 1864.

³⁸ Atti parlamentari, tornata del 28 novembre 1864.

tutto ciò intendeva presentare un progetto di legge adeguato, infatti se non si fosse risolto il grave problema degli ademprivi non si sarebbe mai compiuta la grande impresa della strada ferrata.

Il Salaris replicava chiedendogli soltanto di spiegare la legge del '63 agli agenti demaniali, perché in quel momento la stavano interpretando ed applicando come fosse una legge di spogliazione; ciò determinava, tra l'altro, vere e proprie devastazioni di selve³⁹.

Nel frattempo, in coincidenza con i lavori della Camera, la Compagnia svolgeva una intensa campagna di stampa; i giornali favorevoli, primo fra tutti "La Gazzetta Popolare", non facevano altro che porre in rilievo l'importanza della cessione dei 200.000 ettari: ne sarebbero derivati «immensi» benefici! Finalmente le terre incolte sarebbero state coltivate con l'impiego di manodopera sarda e sarebbe scomparsa la pastorizia nomade. Anche la silvicoltura ne avrebbe tratto notevoli vantaggi perché sarebbe stata frenata la devastazione in atto⁴⁰.

Non erano dello stesso parere molti villaggi, che temevano gravi danni dalle spartizioni, perché avrebbero perduto i terreni migliori ed avrebbero subito devastazioni sempre maggiori. Non avevano fiducia nella controparte poiché, dovendosi stabilire i limiti in un contraddittorio, si sentivano in una posizione di svantaggio. Appariva sempre più chiaro che quella legge era dannosa alla realtà dell'Isola⁴¹. A chi sostiene che fosse «teori-

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Cfr. "La Gazzetta Popolare", nn. 14,15,16 e 17 del gennaio 1864. In pratica il giornale scriveva cose differenti rispetto a quelle che stavano già accadendo nella realtà e che si sarebbero verificate in misura sempre più notevole. Il fenomeno della spogliazione dei boschi era comunque già in atto da molto tempo, come si può vedere scorrendo la legislazione sabauda del Settecento e dell'Ottocento. Valga come esempio tra i tanti il titolo 9, nn. LXXVII e LXXVII del pregone emanato dal viceré, conte Des Hayes, il 1° aprile 1771, ove, tra l'altro si legge: «I boschi non potranno sradicarsi per ridurre il terreno a coltura senza l'espressa licenza del governo, sotto pena, in caso contrario, di cento scudi. Tutti i concessionari di cussorgie dovranno mantenere in stato di selve e coltivare alberi fruttiferi o da ghianda nei luoghi e modi che saranno indicati dai censori». Questi, assieme ai ministri di giustizia, avrebbero dovuto perciò fare una revisione annuale dei terreni concessi per scegliere i terreni idonei ad impiantarvi querceti o frutteti, imporre la chiusura dei medesimi per impedire l'ingresso al bestiame ed infine per punire i trasgressori, con la potestà di far decadere dalla concessione i più riottosi. Su tutto l'argomento cfr. G. Palieri, *Elementi per la storia del Diritto agrario*, in: "Atti del II Congresso nazionale di Diritto agrario", Roma 1959, pp. 85-86 e 93.

⁴¹ L. Del Piano, *La Sardegna nell'età contemporanea*, Gallizzi, Sassari 1964, p. 37 e segg. Sulle idee distorte che la classe dirigente piemontese aveva sulla Sardegna, sia nel '700 sia nel periodo feliciano, Carlino Sole, riferendosi all'opera didascalica agronomica di Andrea Manca dell'Arca, la quale può essere considerata il contr'altare di quella erroneamente più famosa di Francesco Gemelli, afferma che l'estrema arretratezza dell'agricoltura sarda risulta evidente, più che dalle

camente buona» si può obiettare che la politica e quindi la Storia non si fanno, o meglio, non si svolgono, in teoria.

Naturalmente non potevano accettarla i pastori, in particolare, poiché dovevano pagare per i pascoli di cui prima avevano goduto gratuitamente; di conseguenza presero subito ad invadere le proprietà appena costituitesi, giungendo a liti spesso sanguinose con i proprietari.

La mancanza di capitali aggravava ulteriormente la situazione provocando maggiori sperequazioni nello svolgersi del processo di privatizzazione: poiché le terre lottizzate per essere messe a coltura venivano acquistate prevalentemente dai pochi detentori di capitali o ricadevano nelle loro mani dopo che i piccoli fallivano, esse finivano con l'essere nuovamente usate per il pascolo, ed i boschi, invece d'essere meglio curati, venivano distrutti da torme di speculatori che ne acquistavano vaste estensioni a basso prezzo col solo scopo di far legna e carbone e poi di vendere i terreni spogli a prezzi più alti⁴². Inoltre il caos era totale anche per via delle ir-

chimeriche suggestioni del Gemelli, proprio dalle realistiche pagine del Manca; dispiace quindi che in quel tempo, un'opera così utile e meritoria, pur nel suo tono dimesso, non abbia trovato tra i conterranei dell'autore il credito e la diffusione che meritava. C. Sole, *La Sardegna di Carlo Felice ed il problema della terra*, Cagliari 1967, p. 8. Nello stesso volume, a p. 368, nell'articolo intitolato: *Effetti delle chiudende in Sardegna* di G. A. Sanna, tratto dal giornale cagliaritano "Il Popolo", nn. 5, 8 e 10 del 26 aprile, 10 e 20 maggio 1848, tra l'altro si legge: «Chi volesse però rintracciare alcune delle cause che affliggono i nostri popolani e che gli hanno scomposti a tante perturbazioni d'ordine che sono avvenute nell'Isola da pochi mesi in qua [...], non tarderà a rinvenirle nell'intemperività e nell'applicazione inesatta di tante buone leggi». Dal canto suo "La Gazzetta Popolare", nei numeri 89 e 95 del 1857, dopo aver messo in luce cause ed effetti della cattiva conoscenza dell'Isola a tutti i livelli, intorno alle leggi inadeguate alla situazione socio-economica sarda, scriveva: «L'ammodernamento delle strutture politiche ed amministrative si tenta di realizzarlo senza la collaborazione della popolazione, con provvedimenti dall'alto che si propongono di estendere la legislazione piemontese, la quale, scaturita da una diversa realtà storica ed economica, è del tutto inadeguata alle condizioni dell'Isola»; Cfr. G. Sotgiu, *Alle origini della Questione sarda*, Fossataro, Cagliari 1967, pp. 15-16.

⁴² Cfr. "La Gazzetta Popolare", n° 26 del 6 aprile 1864 e G. Lei Spano, *La Questione sarda*, Fratelli Bocca, Torino 1962, p. 243. L. Del Piano, in *Proprietà collettiva e proprietà privata della terra in Sardegna. Il caso di Orune*, Della Torre, Cagliari 1979, cit. pp. 16-18 così scrive: «In un paese non troppo lontano dal Nuorese, ad Alà di Sardi, i terreni comunali vennero usurpati, come del resto accadde anche altrove innanzitutto dai consiglieri comunali. Le foreste – scriveva nel 1882 il Prefetto di Sassari Fiorentini – erano da lunghi anni preda di continue usurpazioni, sicché in ultimo quel Municipio non ricavava più alcun frutto dai suoi beni patrimoniali. I più ricchi e sicuri d'imporsi impunemente all'Amministrazione del proprio paese erano quelli che già usurpavano e pretendevano conservare il frutto delle loro rapine. Giunta la notizia che gli usurpatori delle foreste, della estensione di 300 ettari avessero fin dallo scorso anno venduto le piante a speculatori continentali che, arrivati con gli operai per eseguire il taglio e carbonizzare le piante reci-

regolarità, delle prepotenze e degli abusi dei consiglieri comunali. Costoro o acquistavano direttamente o, ancor peggio, sfruttavano i pascoli, come se fossero stati di loro proprietà⁴³. Per tutto ciò, specialmente i comuni a prevalente economia pastorale, come quella dell'Ogliastra e, in generale, del nuorese, erano decisamente contrari alla vendita dei terreni.

La stessa tenace opposizione si levava da più parti nei confronti dei terreni che spettavano alla Compagnia ferroviaria, benché i direttori di essa, fin dal 12 gennaio '64, avessero rivolto un pressante appello ai comuni invitandoli a cederli. Due giorni dopo la Prefettura di Cagliari aveva emanato una circolare sulla procedura da adottare per lo scorporo, che doveva essere guidata da un gruppo di geometri di nomina governativa⁴⁴. Se, alla fine delle operazioni, l'estensione delle terre fosse stata inferiore ai 200.000 ettari previsti, i comuni avrebbero dovuto integrarla, ricevendo un compenso in contropartita.

se, già eransi posti all'opera distruggitrice, la parte sana della popolazione ne riceveva una triste e profonda impressione».

⁴³ Ciò accadeva, ad esempio a Masullas e a Terralba. Cfr. "La Gazzetta Popolare", nn. 105 e 294 del 3 maggio e 21 dicembre 1864. Ma valgono, per tutti, i moti popolari «de su connottu», scoppiati a Nuoro nel 1868. Per comprendere l'ostilità della maggior parte dei consiglieri, nei vari comuni dell'Isola, di fronte a qualsiasi innovazione è sufficiente ricordare quanto diceva Carlo Baudi di Vesme, nel 1848, sulla netta opposizione, nei confronti delle leggi contrarie alla pastorizia errante, da parte dei «principali dei villaggi, i quali soli hanno numerosi bestiami, che vogliono pascolare sulle terre della parte più indegente della popolazione. E siccome di tali persone sono composti i consigli comunali, [...], spesso avviene che vengano presentate alla pubblica autorità petizioni del tutto contrarie allo interesse di quelli che rappresentano, [...] Diceva il Conte Prospero Balbo, [...] che le pretese dei sardi, in questa materia, sono più assurde di quelle degli antichi demagoghi, i quali domandavano la legge agraria; poiché se questi chiedevano che fosse tolto a chi possedeva per darne ai non possidenti, in Sardegna si pretende quasi una comunione generale dei beni. Ma la conoscenza del paese fa sì che egli, quantunque persona di grandi talenti, e sommo delle cose di stato, suppose il male assai minore del vero. Pretendono in Sardegna i difensori del pascolo di avere in proprio le terre loro, che perciò chiudono e coltivano; e godono inoltre per mezzo del diritto di pascolo, le terre altrui, e principalmente le terre dei poveri privati dei bestiami. Tale in ogni parte è la condizione di quell'Isola, che più vi sia gravato chi meno ha, e che il povero debba essere oppresso in favore del ricco, [...]». Su tutto l'argomento cfr. G. Sorgia, *La Sardegna nel 1848*, Fossataro, Cagliari 1968, pp. 85-86.

⁴⁴ "L'Avvisatore sardo", n° 6 del 15 gennaio 1864. Un'opposizione così tenace può essere compresa meglio se si considera che quello fu l'anno della prima "esplosione di collera popolare delle quali è ricca la storia della Sardegna dei primi decenni dopo «l'unità, anche se fu determinata da un'altra legge, quella sui dazi di consumo. Mi riferisco ai fatti di Sassari del 22 e 23 agosto 1864». Cfr. G. Sotgiu, *Lotte sociali e politiche nella Sardegna contemporanea*, Edes, Cagliari 1974, pp. 70 e segg.

I primi terreni di cui la Compagnia poté appropriarsi furono quelli di San Pietro di Pula e di Sarroch. Il 16 agosto il Consiglio comunale di Cagliari, dal canto suo, cedette gratuitamente un terreno adiacente allo stradone tra il Carmine e San Pietro⁴⁵. Nel periodo tra l'agosto e l'ottobre la Compagnia entrò in possesso dei terreni tra Cagliari ed Assemini, di quelli di Oristano e di quelli di Pula. Questi si estendevano per 4.500 ettari e, oltre ai soliti boschivi e pascolativi, comprendevano anche buoni seminativi. Nella provincia di Cagliari, veramente, le cose parevano ben avviate; non così in quella di Sassari, ove i proprietari si opponevano alla cessione; ma, in seguito all'intervento del prefetto, nell'agosto furono espropriati i terreni tra Sassari e Portotorres, lungo il tracciato della ferrovia, che alcuni proprietari riuscirono a far modificare⁴⁶.

Intanto il malcontento dell'opinione pubblica per lo svolgersi a rilento dei lavori giungeva fino al governo ed il ministro Cadolini lo fece conoscere al parlamento mentre presentava una interpellanza sulle ferrovie meridionali. Addossò la responsabilità alla società appaltatrice, perché aveva proposto variazioni inaccettabili al tracciato, e ad alcuni Comuni, per le loro pretese campanilistiche, sostenute purtroppo da certi deputati i quali facevano capo alle "camorre" comunali⁴⁷. Anche "Il Corriere di Sardegna", dal canto suo, accusava l'impresa costruttrice, scrivendo che essa procedeva con esasperante lentezza per risparmiare; i cottimisti poi usavano frasche ed arbusti ricoperti di terra, al posto della terra battuta, nel costruire i rialzi per le rotaie; per sovrappiù lasciavano nei campi solchi tanto profondi che d'inverno si trasformavano in veri e propri «canali navigabili».

Insomma già nel '64 appariva con evidenza che la legge sulla privatizzazione non aveva dato i risultati previsti perché la riforma giuridica non era stata fornita, sul piano pratico, degli strumenti tecnici più idonei per

⁴⁵ Cfr. "Il Corriere di Sardegna", nn. 44 e 95 del 29 agosto e 18 ottobre 1864 e "La Gazzetta Popolare", n. 239 dell'11 ottobre dello stesso anno.

⁴⁶ Cfr. "Il Popolano", nn. 32 e 50 del 6 giugno e 10 dicembre 1864. Ancora più accesi furono i contrasti per il tratto Porto Torres - Ozieri. Vennero presentati due progetti: quello del Semenza e quello del Sarti. Il primo, per evitare una galleria in Scala di Giocca, prevedeva l'allungamento del tracciato. Ma il 10 aprile gli si oppose anche la Camera di Commercio. Essa prevedendo che l'allungamento avrebbe deluso anche le aspettative di molti paesi, come Codrongianus, Florinas, Muros, Ossi, Ploaghe, votò per il progetto Sarti.

⁴⁷ In quel momento era in corso una vivace polemica, al riguardo, tra "La Gazzetta" ed "Il Popolano". Cfr. "Il Popolano", n° 24 dell'11 giugno 1864. Gli interventi dei giornali e di molti deputati erano spesso collegati a «quelle camorre comunali delle quali Giovanni Battista Tuveri, [...] denunciò l'esistenza e la pericolosità in termini che sembrano anticipare il Salvemini», come scrive L. Del Piano in *Proprietà collettiva e proprietà privata*, cit., p. 18.

l'Isola. Infatti si era pensato di trasformare la pastorizia nomade in quella stabulata in poco tempo, senza realizzare dapprima le infrastrutture economiche ed i servizi necessari, come, ad esempio, le grandi opere di irrigazione indispensabili per la creazione dei prati artificiali. Quella legge tanto decantata stava determinando soltanto la rovina del patrimonio forestale, l'ulteriore depauperamento dei contadini e dei pastori, aggravandone anche i contrasti⁴⁸, e, d'altro canto, non rendeva possibile la costruzione della ferrovia, proprio perché l'opera era stata collegata al complesso problema degli ademprivi. Numerosi comuni non volevano cedere i terreni alla Compagnia, perché temevano di restarne completamente privi, non essendo stata ancora definita la questione dei terreni restanti, sui quali il demanio continuava ad esercitare i suoi diritti, benché la legge li avesse considerati propri dei Comuni⁴⁹.

La legge n. 2232 fu approvata il 23 aprile 1865; con essa furono aboliti «tutti gli usi conosciuti nell'Isola di Sardegna sotto il nome di ademprivi nonché i diritti di cussorgia» (art. 1) e ai comuni furono devoluti tutti i terreni ademprivili e cussorgiali, «detratti gli ettari 200.000 assegnati con legge 4 gennaio 1862 ai concessionari delle ferrovie sarde» (art.2). I comuni avrebbero dovuto cedere i terreni con modalità espresse in un regolamento che venne pubblicato il 26 luglio 1865. Il nodo dei terreni ademprivili associato alla costruzione delle ferrovie meriterebbe una più ampia lettura; la legge del 1865 causò numerose liti, e danneggiò i due strati sociali sui quali si basava l'economia dell'Isola: quello dei contadini e quello dei pastori. Essi, con la nuova legge, non potevano più usufruire delle terre pubbliche e soprattutto non erano in possesso dei capitali necessari per acquistarle. I terreni, in base al terzo comma dell'articolo 2, dovevano essere venduti dai comuni nel termine di tre anni; una simile scelta non poteva che favorire così il loro deprezzamento a causa di un'offerta di vaste estensioni di terreno che superavano di gran lunga la domanda. Essi finirono nelle mani dei nuovi borghesi arricchiti dalla speculazione sul carbone e sul legname.

⁴⁸ L. Del Piano (a cura di), *Antologia storica della Questione sarda*, Cedam, Padova 1959; cfr., in particolare, la *Prefazione* di L. Bulferetti.

⁴⁹ Sulle difficoltà della Compagnia cfr. L. Del Piano, *La Compagnia reale delle ferrovie sarde*, cit., pp. 512-516.

6. Le reazioni attraverso la stampa e le lotte operaie

La maggior parte della stampa isolana, soprattutto “Il Corriere di Sardegna”⁵⁰, accese ed inasprì la polemica sul tema, contro le due leggi del ‘63 e del ‘65, che avrebbero dovuto favorire la viabilità e la sistemazione definitiva della proprietà stabile, ma dalle quali invece scaturirono due funeste conseguenze: «si tolse al paese un mezzo gratuito di ricchezza e si crearono moltissime liti»⁵¹. E tutto ciò non poteva che spingere la numerosissima e povera classe dei piccolissimi proprietari «nell’ispida strada del proletariato»⁵².

L’inopportuna applicazione delle leggi conduceva, dunque, al moltiplicarsi delle liti, costringendo i sardi a spendere per difendere i loro averi; infatti il demanio spesso includeva tra gli ademprivi vaste estensioni di terreni comunali e numerose proprietà private. Il “Corriere” ascriveva, dunque, la questione ademprivile alla questione sarda rimarcando come in un certo senso, non vi fosse stata soluzione di continuità nella trasformazione istituzionale che nel recente passato aveva investito l’Isola con la «perfetta fusione»: «i sardi si erano opposti ma il processo continuava nel suo corso perverso; si trattava in sostanza della continuazione dei soliti sintomi autoritari del viceregnato, adottati sotto le nuove spoglie dei decreti prefettizi e, insomma, del regime costituzionale»⁵³.

Lo stesso Salaris nel marzo del 1865 criticò il progetto, ma poi non propose di modificare la legge per evitare un ulteriore ritardo nella costruzione delle ferrovie. La stampa affrontò l’argomento degli ademprivi per anni, protestando vivacemente contro la concessione di quei terreni alla Società ferroviaria, rifacendosi, più volte e in forme diverse, a quanto sostenuto dal Cattaneo qualche anno prima. Proprio la pubblicistica contri-

⁵⁰ Opinione del tutto discordante da quella sostenuta dalla “Gazzetta” sarebbe stata espressa sulle colonne del “Corriere di Sardegna” che proprio il 2 agosto del 1864 aveva iniziato le sue pubblicazioni. Il nuovo giornale (fondato da Gavino Scano e che vide succedersi alla direzione personaggi di spicco quali lo stesso Scano, Stara, De Francesco, Lazzarini e Tuveri) era nato proprio in contrapposizione alla “Gazzetta Popolare” ed all’utilizzo privatistico che dell’ex foglio democratico aveva fatto proprio Sanna Sanna accusato, per le sue mire affaristiche, di aver alienato al giornale l’appoggio di parte della borghesia e dei funzionari pubblici. L’inasprirsi dell’antagonismo tra i due maggiori quotidiani sardi è testimoniato dal trasferimento di buona parte della redazione della “Gazzetta” (tra cui Giovan Battista Tuveri e Antioco Cadoni) a quella del “Corriere”; cfr. “Il Corriere di Sardegna”, nn. 67, 69, 92, 96 e 109 del 1864.

⁵¹ Cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 6 dell’8 gennaio 1870.

⁵² Cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 8 dell’11 gennaio 1870.

⁵³ Cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 38 dell’11 febbraio 1870.

bui a sollevare e ad alimentare, per tutta la seconda metà degli anni sessanta e per buona parte del decennio successivo, un movimento d'opinione che si propose di riprendere in esame, alla luce dei nuovi eventi, il percorso e le cause che avevano condotto alla «fusione» e gli effetti che, a breve termine, essa aveva generato nell'Isola.

Come segnalato nel paragrafo precedente “Il Corriere di Sardegna”, prendendo posizione contro la Compagnia, denunciava la lentezza dei lavori scrivendo che l'impresa costruttrice faceva ricorso a qualsiasi espediente pur di risparmiare. La accusava, inoltre, di avidità e, dietro le sue pretese, scorgeva una minaccia per il futuro dell'Isola⁵⁴.

Per la verità le difficoltà della Compagnia erano state aggravate dalla sospensione dei lavori nel giugno 1865, dovuta al pericolo della malaria. La stagione lavorativa andava da novembre a giugno, mentre tutti i lavori pubblici venivano sospesi durante i mesi estivi⁵⁵. A ciò va aggiunto lo stato di frequente agitazione tra gli operai, a causa del sistema di reclutamento e del trattamento loro riservato. Le maestranze, reclutate in continente con la garanzia di una determinata retribuzione, una volta giunte nell'Isola non vedevano corrisposta la cifra pattuita. Dai rapporti ricevuti dal prefetto di Cagliari, dal sottoprefetto di Oristano e dal sindaco del capoluogo la preoccupazione per le proteste era grande, e crebbe ancora quando alcuni tumulti sfociarono in tragici episodi di violenza, conclusisi con l'intervento delle forze dell'ordine e la morte di alcuni operai manifestanti⁵⁶.

⁵⁴ Cfr. “Il Corriere di Sardegna” n. 20 del 24 gennaio 1866.

⁵⁵ Robert Tennant la definisce una «consuetudine» dell'Isola «che durò finché la Compagnia non la interruppe»; così «quando, all'avvicinarsi di giugno, mancava poco per il completamento, tutti i lavoratori italiani, in sintonia con il costume prevalente, lasciarono l'Isola per le loro case nel continente»; inoltre l'autore ritiene che «se la stagione lavorativa fosse durata altre sei settimane sarebbe stata completata la ferrovia tra Cagliari ed Oristano, per una lunghezza di 94 Km. La cosa, tuttavia, non avvenne e fu uno di quei contrattempi i quali, spesso, cambiano il corso degli eventi»; cfr. R. Tennant, *Le ferrovie sarde* (traduzione e note di L. Ortu), in “Quaderni Bolotanesi”, vol. 13, 1987, p. 197.

⁵⁶ Oltre che dagli esposti inviati dagli stessi operai al prefetto ed alle altre autorità competenti, le agitazioni degli operai impegnati nella costruzione delle linee ferroviarie sono ricostruibili anche dalle cronache dei giornali dell'epoca. Nei primi mesi di lavoro, tra il 1864 e il 1865, sollecitavano alla Compagnia Reale e alla Smith, Knight e C. il pagamento di compensi dovuti e il rimpatrio gratuito, dato che la maggior parte degli operai, provenienti dal settentrione, non disponevano delle cifre necessarie per l'imbarco; cfr. L. Del Piano, *La Compagnia reale e delle ferrovie sarde*, cit., pp. 516-533.

I reclami dei lavoratori erano originati non solo dalle promesse disattese, ma anche dal fatto che, avendo l'impresa sospeso l'attività, essi spesso si trovavano senza lavoro e dunque senza mezzi per provvedere alla propria sussistenza. Dal canto suo la società ferroviaria non si impegnava per eliminare le ragioni di malcontento, esercitando nei loro confronti molteplici forme di ricatto: i salari erano pagati con grande ritardo e veniva imposto il lavoro a cottimo con ritmi di lavoro inaccettabili per gli operai⁵⁷. La causa principale delle proteste era, ad ogni modo, il trattamento quasi coloniale al quale gli operai erano sottoposti, il che contribuì ad esacerbare il rapporto con i dirigenti⁵⁸. I disordini continuarono per alcuni mesi e terminarono soltanto quando la società sospese definitivamente i lavori che sarebbero stati ripresi solo dopo la firma della nuova convenzione, a distanza cioè di alcuni anni.

7. Le nuove convenzioni

In seguito alle sollecitazioni del Consiglio provinciale di Cagliari, ed alla mobilitazione di vari consigli comunali nel febbraio 1866 si giunse ad una nuova convenzione, secondo la quale la Compagnia, invece delle 240 miglia di strada ferrata da costruirsi entro il 1867 avrebbe potuto limitarsi a costruirne subito 94, costituite dalle linee Cagliari-Oristano, Decimomannu-Iglesias e Sassari-Porto Torres; il governo avrebbe restituito i tre milioni di cauzione. Le altre linee progettate sarebbero state costruite in seguito in vari tronchi successivi, quando il ricavo netto delle linee in esercizio e dei terreni avesse assicurato alla Compagnia non meno di 15.000 lire per chilometro di linea in esercizio⁵⁹.

⁵⁷ Notizie estratte da una lettera del Comandante della 3° divisione dei carabinieri di Cagliari al Prefetto di Cagliari, datata 7 gennaio 1865, rivelano che la società, a fronte della cifra di 2 lire pattuita al momento del reclutamento, non avrebbe mai corrisposto più di 1,75 lire e senza mai pagare a saldo, lasciando così gli operai in credito di diverse giornate. La trasformazione della forma di pagamento da giornaliera a cottimo non fece altro che aggravare le già precarie condizioni dei lavoratori. L'impresa non si assumeva la responsabilità di quanto accadeva e ogni responsabilità veniva attribuita alla società di Londra e a coloro che avevano reclutato la manodopera promettendo quanto sapevano di non poter poi mantenere.

⁵⁸ I due episodi delle morti di Nicolò Brunetti e Tommaso Riva, avvenuti rispettivamente a Decimomannu e Cagliari, testimoniano l'asprezza e la drammaticità in cui, talvolta, si conclusero le agitazioni dei lavoratori.

⁵⁹ F. Ogliari, *La sospirata rete*, cit., p. 210.

La convenzione non venne approvata dal Parlamento, anche in seguito all'ostilità che suscitò in molti ambienti dell'Isola quando se ne conobbero i termini.

“Il Corriere di Sardegna” del 16 marzo 1866 esprime la propria indignazione nei confronti della nuova convenzione, «piena di menzogne e di frodi» per la clausola che rinviava «la costruzione dei tronchi più vitali» ad un ipotetico secondo periodo. Il giornale sollecitava la protesta prima per la mancata ripresa dei lavori, poi contro le pretese della Compagnia, dietro le quali scorgeva una minaccia per il futuro dell'Isola⁶⁰.

Un altro dei problemi che la Compagnia si trovò a dover fronteggiare, e sul quale il giornale di Giuseppe Sanna Sanna non mancò di soffermarsi per attenuare se non coprire del tutto responsabilità della Compagnia stessa, era l'impossibilità di questa di disporre a discrezione dei 18.200 ettari che le erano stati già consegnati. Secondo il capitolato, infatti, prima di decidere su quali terreni seminare e su quali lasciare a bosco ceduo o di alto fusto, si sarebbe dovuto conoscere il parere di una Commissione di cui avrebbe fatto parte un rappresentante dell'amministrazione forestale, al quale sarebbe stata addossata la responsabilità della perdita di alcuni mesi.

Di conseguenza, oltre all'interruzione dei lavori, la Compagnia reale attraversò un lungo periodo di gravi difficoltà, ed a carico della Smith, Knight e C. venne aperta la procedura fallimentare⁶¹.

⁶⁰ Il “Corriere” si scagliava ancora una volta contro il Giornale del Sanna Sanna, definendolo «monitore ufficiale od ufficioso della Compagnia» e contro il direttore del foglio Giuseppe Todde accusato di essere «lautamente stipendiato» dai concessionari; cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 43 del 23 febbraio 1866. Dal canto suo “La Gazzetta Popolare” continuava nella sua strenua difesa della Compagnia, le cui difficoltà, secondo il giornale sarebbero esistite fin dal principio a causa sia del tracciato sia della mancata consegna dei terreni adempribili. Guardandosi bene dall'affrontare non più che marginalmente le agitazioni operaie e le difficoltà finanziarie “La Gazzetta” continuò, in nome del progresso dell'Isola, a sostenere e ad incoraggiare iniziative finanziate da capitali continentali e stranieri.

⁶¹ In servizio venne mantenuto solo il funzionario Antonio Canessa che doveva controllare gli ettari di terreno adempribile consegnati alla Compagnia, assicurando la custodia dei lavori interrotti e dei materiali abbandonati. Di notevole interesse per ricostruire le difficoltà affrontate dalla Compagnia, sono le memorie dello stesso Canessa, che ne rimase alla guida per nove anni. Egli individuava il nodo cardine della questione nell'errata valutazione dei terreni assegnati alla Compagnia dal governo. Egli osservava che i terreni adempribili avevano reso in tutto 75.000 lire, poiché la Compagnia non ne aveva totale disponibilità. L'errata valutazione dei terreni da parte degli amministratori sarebbe stato, a suo avviso, l'elemento frenante per la realizzazione dei quattrocento chilometri di ferrovia che si sarebbero dovuti realizzare; cfr. A. Canessa, *Nove anni nell'amministrazione delle ferrovie sarde*, Cagliari 1872, pp. 20-22.

Il periodo successivo vide il governo, nonostante la crisi politico-finanziaria legata al conflitto con l'Austria, impegnato con la Compagnia in negoziati che produssero alcune nuove convenzioni, nessuna delle quali, tuttavia, risolutiva⁶². Le elezioni politiche del 1867 intanto avevano aperto gli animi a nuove speranze sul futuro dell'Isola e Giuseppe Garibaldi, nominato deputato di Ozieri, inoltrò delle interpellanze che divennero oggetto di esame governativo. La questione sarda rese necessaria la nomina di una Commissione d'inchiesta (giugno 1868), alla quale fu attribuito un ampio mandato (condizioni morali, finanziarie ed economiche, con speciale riguardo allo stato d'istruzione pubblica e all'agricoltura, alle arti e ai commerci, all'assetto dei tributi e all'esattezza dei catasti, alle strade e ai ponti).

Nonostante le speranze nutrite dal "Corriere" che nella nomina della Commissione d'inchiesta individuava «un aspetto di italianità che fa ben sperare» le nuove convenzioni stipulate fallirono sul nascere.

In seguito al sopralluogo dell'ingegnere Ottavio Coletti, un primo compromesso fu stipulato il 7 aprile con il cavalier Marsaglia, per le opere da eseguirsi insieme alle linee. La direzione di Londra, tuttavia, non approvò e lo fece disdire. Una nuova convenzione firmata a Firenze il 9 marzo 1868, esonerava la Compagnia dalla costruzione delle linee Oristano-Ozieri, Ozieri-Sassari e Ozieri-Terranova, e stabiliva che i tronchi del primo periodo si sarebbero dovuti ultimare entro il 1872, dando la precedenza al tratto Cagliari-Oristano, entro il giugno 1869⁶³. Inoltre la Compagnia avrebbe dovuto restituire allo Stato i pochi terreni ademprivili che le erano stati consegnati fino ad allora, ottenendo come corrispettivo un aumento della garanzia chilometrica da 9.000 a 12.000 lire. La convenzione tuttavia venne bocciata dalla Camera dei Deputati.

Una terza convenzione venne stipulata il 25 luglio 1868 ma si dovette aspettare l'anno successivo, il 24 marzo 1869, perché un'ulteriore convenzione, la quarta, potesse rendere auspicabile una normalizzazione. Il nuovo trattato del 1869 stabilì nuovi termini di costruzione: il 30 giugno 1869 per la Cagliari-Oristano, il 30 giugno 1870 per la Decimomannu-Iglesias, il 31 dicembre 1869 per la Sassari-Porto Torres, e il 31 dicembre 1872 per

⁶² R. Tennant, *Le ferrovie sarde*, cit., pp. 196-197.

⁶³ Cfr. "Il Corriere di Sardegna" contestò la condotta del governo reo di non aver consultato i deputati e i senatori sardi sulla convenzione; cfr. "Il Corriere di Sardegna", n. 52 del 29 febbraio, nn. 66, 67, 69 e 70 del 17, 18, 20 e 21 marzo 1868.

la Sassari-Ozieri⁶⁴. Le nuove proposte ebbero il merito di consentire la ripresa dei lavori, per la verità già avviati, ma con scarsa convinzione e irrisori risultati, fin dalle precedenti trattative⁶⁵. La convocazione per le sottoscrizioni degli azionisti, pubblicata sui quotidiani sardi e nazionali, venne fissata per il 1 febbraio 1870 a Londra. La convenzione, convertita in legge il 28 agosto 1870, sembrava aver aperto uno spiraglio e la ripresa non fu ostacolata neppure dai problemi che si dovettero affrontare a causa dei danni provocati dalle intemperie e dalle piene seguiti al lungo abbandono. La nuova convenzione permise alla Compagnia di costituire abbastanza rapidamente il proprio capitale, collocando 90.000 azioni al 3% per complessivi 12 milioni, che le consentirono di attuare entro il 1874 la prima parte del programma previsto. Vennero così aperti al traffico tra il 1871 e il 1872 il tratto Cagliari-Oristano, nel 1872 quello Sassari-Porto Torres, nello stesso anno quello Decimomannu-Iglesias e nel 1874 quello Sassari-Chilivani.

In quest'ultimo scorcio di tempo, Quintino Sella tentava di analizzare con un diverso convincimento statistico le avere fonti economiche dell'Isola, centrando le sue osservazioni sull'industria mineraria. Dalla sua relazione emergeva che gli ostacoli più robusti che si frapponavano ad uno sfruttamento redditizio di quel settore continuavano a derivare in definitiva dall'alto costo dei trasporti. Il documento, del maggio 1871, era concepito nello stesso momento in cui si aprivano all'esercizio pubblico i primi tronchi ferroviari. Sella dichiarò che il treno, raggiunta Iglesias, avrebbe sicuramente assorbito la maggior parte dei trasporti minerari, provocando,

⁶⁴ Sulla convenzione e sulle reazioni della stampa periodica isolana cfr. "Il Corriere di Sardegna", nn. 156, 157, 160, 162, 171, 172, 176 e 177 del 6, 7, 10, 13, 23, 24, 29 e 30 luglio, nn. 180, 184, 185 e 197 del 3, 7, 9 e 23 agosto, nn. 216 e 224 del 17 e 24 settembre, n. 245 del 19 ottobre, n. 300 del 23 dicembre 1869; cfr. anche *Alla Camera dei deputati ed al Senato del regno. Petizione del Municipio di Ozieri contro la nuova convenzione sulle ferrovie sarde firmata in Firenze nel 9 marzo 1868*, Sassari 1868.

⁶⁵ Il discredito nei confronti della nuova convenzione che contribuiva a logorare le speranze di giungere all'ultimazione delle linee ferroviarie, ebbe i suoi riflessi sulla stampa. "La Cronaca", periodico fondato e diretto dall'avvocato Gavino Fara, che già dal 1867 aveva espresso le sue invettive nei confronti dell'inefficienza del governo e della Compagnia reale il 27 marzo 1870, in un articolo intitolato «Ferrovie e palloni aerostatici» sosteneva: «siamo ad una nuova convenzione sulle ferrovie sarde; quindi a nuove chiacchiere, a nuove recriminazioni e forse a illusioni nuove»; cfr. "La Cronaca", n. 13 del 27 marzo. Sulla questione ferroviaria ed adempirle cfr. anche nn. 6, 27, 29, 30, 34 e 37 del 1867; nn. 16, 18, 20, 27, 29, 30, 34 e 37 del 1868; n. 47, 1870; nn. 4, 14, 18, 21 e 53 del 1871.

di conseguenza, la rapida caduta dei costi a 4, forse 3 lire per tonnellata, in luogo delle 12, ed anche 15, pagate in quel periodo. Dunque l'importanza che la ferrovia rivestiva per l'industria mineraria era evidente, e proprio alcune brevi linee ferroviarie che dovevano servire le miniere furono realizzate ancora prima delle Ferrovie Reali⁶⁶. Le società minerarie, quindi, non si erano limitate a estrarre il minerale, ma entro il 1870 avevano costruito 30 Km di ferrovie e 181 Km di strade⁶⁷.

Un diffuso entusiasmo contagiò per la prima volta anche la stampa isolana, fino ad allora, con qualche interessata eccezione, severa e critica verso l'operato della Compagnia⁶⁸.

Nel gennaio 1872 veniva completato il tratto Cagliari-Oristano grazie al raccordo di S. Gavino⁶⁹, e tra aprile e maggio dello stesso anno venne ultimata anche la Cagliari-Iglesias con l'apertura degli ultimi due tronchi. Porto Torres fu collegata con Sassari il 9 aprile 1872⁷⁰.

⁶⁶ La prima era entrata in esercizio il 17 marzo 1864 con 15,4 chilometri di linea, da San Leone al mare, con locomotive al servizio della miniera di San Leone presso Cagliari. La seconda, da Montevecchio a San Gavino, a servizio della miniera di Montevecchio, il 16 novembre 1865, di 15 chilometri. La terza, a cavalli, da Gennamari al mare, il 10 giugno 1873, per il trasporto dei prodotti della miniera di Gennamari.

⁶⁷ Sella affermava: «certo farà meraviglia l'udire che la privata industria delle miniere costruisce in Sardegna tanti chilometri di strada che valgono un'aliquota notevole della rete deliberata dal parlamento a spese della nazione»

⁶⁸ «Il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzato il Commissario governativo per le ferrovie sarde a permettere l'apertura al pubblico servizio del tronco Cagliari-Decimomannu pel giorno 30 corrente aprile. Finalmente anche queste province possono godere del beneficio delle ferrovie! La Società delle ferrovie suddette si adopera con grande energia perché i lavori siano sviluppati su ampia scala onde poter dar ultimata pel mese di luglio l'intera linea da Cagliari ad Oristano»; cfr. «Il Corriere di Sardegna», n. 97 del 26 aprile 1871; «Una delle cause per le quali la nostra Sardegna ha a trovarsi nelle squilibratissime sue condizioni economiche, in rapporto al resto d'Italia, una delle cause per le quali la terra nostra è tanto mal conosciuta, e tanto peggio, poi giudicata, si è l'isolamento, la distanza, la mancanza di comunicazioni interne. Ma anche l'isolamento, la distanza, la mancanza di interne comunicazioni, tutto, tutto noi sapremo debellare; e valga a provarlo, quel simpatico fischio della locomotiva che, inusitatamente, colpisce le nostre orecchie; che annunzia l'arrivo del nostro progresso; che è all'avanguardia del nostro avvenire. Non più distanze; questo deve essere il nostro grido di guerra; questa voce risuoni alta, in Parlamento, ne' nostri consessi provinciali, in seno ai nostri consigli dei Comuni, i più miseri; questa voce valga a ricordarci ciò che siamo, ciò che vogliamo; valga a farci vedere il porto sospirato e festante dove vogliamo, dopo le mille burrasche, gettar l'ancora dei nostri destini»; cfr. «Il Corriere di Sardegna» n. 124 del 27 aprile 1871.

⁶⁹ L'episodio dell'arrivo del primo convoglio ad Oristano è citato anche da C. Lacchè, *L'Ottocento ferroviario italiano dopo il settanta. Politica ed economia delle strade ferrate (1871-1905)*, Agnesotti, Viterbo 1977, p. 32.

⁷⁰ Il 15 agosto del 1874 venne aperto il tratto di 27 chilometri che collegava Sassari a Ploaghe: esso si staccava al chilometro 19 della linea Sassari-Porto Torres, passava vicino allo stabilimento

A quella data erano complessivamente in esercizio 197.192 chilometri di ferrovie e il Consiglio di amministrazione della Compagnia ebbe modo di dichiararsi soddisfatto dei risultati conseguiti⁷¹.

8. Il completamento delle linee ferroviarie

A tener viva nell'Isola la questione ferroviaria sarda fu l'impegno, veramente notevole, profuso dal senatore Ignazio Aymerich, marchese di Laconi, che aveva dato vita ad un comitato in grado di promuovere nei mesi tra marzo ed aprile del 1875 un ampio coinvolgimento della popolazione isolana⁷². Le ragioni di questo fenomeno di mobilitazione cittadina vennero analizzate da Giovan Battista Tuveri su "L'Economista" di Firen-

Carrega, dove veniva attivata una fermata per la strada di Alghero, entrava nella vallata del Rio Mascari, seguiva il corso del fiume, rimontava l'altipiano di Ploaghe e giungeva infine al Campo Ozieri dove era sistemata la stazione. Questa linea, costata 130.000 lire il chilometro, si presentava con pendenza del 25 per mille e curve minime di 450 metri il raggio. Curiosamente la linea venne inaugurata in assoluta clandestinità. Le autorità giustificarono la strana decisione con l'intento di salvaguardare l'ordine pubblico per il timore di torbidi popolari a causa dell'esagerata distanza della stazione da Ploaghe; vennero rassicurati tuttavia i cittadini che la stazione sarebbe stata provvisoria, dovendosi ancora scegliere la località definitiva, che doveva tenere conto della direzione migliore da dare alla linea che avrebbe unito Ozieri ad Oristano. Il 6 dicembre 1874 veniva, infine, aperta all'esercizio pubblico la tratta da Ploaghe a Chilivani, località quest'ultima posta al crocevia ferroviario dell'Isola, dove confluivano la trasversale da Sassari a Terranova e la longitudinale per Cagliari.

⁷¹ Per le tariffe applicate dalla Compagnia all'inizio dell'attività e per le varie disposizioni ferroviarie cfr. E. Corda, *Le contrastate vaporiere*, cit., p. 41.

⁷² Significativo fu, a questo proposito, l'imponente comizio organizzato a Cagliari il 29 marzo 1875 al teatro Cerruti, presieduto dall'avvocato Michele Carboni, affiancato dal vice-presidente della Camera di Commercio di Cagliari Luigi Dedoni, Pietro Ghiani Mameli rappresentante del Credito Fondiario, l'avvocato G. Saggiante direttore del Banco di Cagliari, il Cavalier A. Satta Musio, il prof. Filippo Vivante e l'avvocato Francesco Cocco Ortu oltre a numerose associazioni popolari ed ai giovani universitari; cfr. "Il Corriere di Sardegna", nn. 70, 73 e 74 del 24, 27 e 29 marzo e nn. 78, 80, 82, 84, 85, 86, 88, 90, 92 del 2, 5, 7, 9, 10, 12, 14, 16, 19 aprile 1875. Sull'attività dell'Aymerich in merito alle ferrovie sarde negli anni sessanta e settanta cfr. I. Aymerich, *Lettera del marchese di Laconi senatore del regno al marchese di Cavour deputato al parlamento sul tracciato delle ferrovie della Sardegna*, [186?]; Id., *Considerazioni al tracciato di ferrovia nell'Isola di Sardegna* Cagliari 1861; Id., *Nuovi riflessi sul tracciato delle ferrovie di Sardegna*, Cagliari 1862; Id., *Lettera di Ignazio Aymerich al canonico Salvatore Angelo De Castro sul tracciato di ferrovia dell'isola di Sardegna*, Cagliari [18..?]; Id., *Lettera diretta al signor presidente del comitato sulle ferrovie sarde in questa città di Cagliari*, Cagliari 1866; *Lettera di A. S. di Cagliari al Signore Ignazio Aymerich marchese ed ex feudatario di Laconi*, Cagliari 1862.

ze. L'articolo, riproposto sul "Corriere"⁷³, intendeva segnalare l'atteggiamento discriminatorio riservato dal Governo alla Sardegna e presentare all'opinione pubblica nazionale la questione ferroviaria sarda come una delle componenti della questione sarda. L'attività del comitato, le delibere del consiglio comunale di Cagliari, le quotidiane denunce del "Corriere di Sardegna" diretto dallo stesso Tuveri e le interpellanze parlamentari dei deputati Francesco Salaris e Pasquale Umana contribuirono a creare nell'Isola un clima di profonda ostilità nei confronti del Ministero Minghetti che nell'arco di pochi mesi sarebbe caduto⁷⁴.

L'ascesa al governo della Sinistra storica coincise con il completamento della rete ferroviaria in Sardegna. L'elemento sintomatico e determinante per sbloccare la situazione fu proprio la caduta della Destra, conseguita anche grazie al voto dei deputati sardi Asproni, Cugia, Murgia, Parpaglia, Roberti, Salaris, Serpi, Sulis e Umana⁷⁵.

⁷³ Cfr. "Il Corriere di Sardegna", nn. 96 e 97 del 23 e 24 aprile 1875; per alcune delle più espresse requisitorie di Tuveri sulla questione ferroviaria cfr. "Il Corriere di Sardegna" n. 187 del 9 agosto 1873 e nn. 230-231 del 1 e 2 ottobre 1874 (cfr. Appendice).

⁷⁴ In quell'occasione tra i due si verificò una frattura che coinvolse l'intero gruppo dei deputati isolani. Mentre la posizione di Umana era improntata ad una «dovuta prudenza», come lui stesso ebbe modo di affermare, il Salaris, che ebbe l'appoggio dell'adunata popolare e della maggior parte dei parlamentari sardi, assunse toni decisamente più intransigenti nei confronti del Ministero, invitandolo a non indugiare oltre nel completamento delle linee ferroviarie. Sulle due interpellanze e sullo scontro che ne seguì cfr. "Il Corriere di Sardegna", nn. 132, 133, 134, 135 e 136 del 7, 8, 9, 10 e 11 giugno, nn. 151, 152, 153 del 1, 2, 6 luglio 1875.

⁷⁵ Questo l'auspicio di Tuveri nel "Corriere": «[...] e adesso che dieci sopra undici convennero in una votazione, e trovansi impegnati a sostenere e dividere le idee del nuovo Gabinetto, sarà lecito sperare che smesse le sciocche e deplorevoli contese si accordino tutti esplicitamente o tacitamente nel curare il bene dello Stato intero, ed anche li interessi di questa povera Isola?»; cfr. "Il Corriere di Sardegna", n. 84 del 11 aprile 1876. I discorsi parlamentari e le opinioni di alcuni deputati sardi relative alla questione ferroviaria furono anche pubblicati e diffusi con l'intento di sensibilizzare l'opinione pubblica. Cfr. S. Parpaglia, *Le ferrovie della Sardegna. Cenni del deputato Salvatore Parpaglia*, Roma 1875; F. Salaris, *Le ferrovie sarde. Considerazioni del deputato Francesco Salaris*, Roma 1875. Per una più completa visuale del movimento d'opinione che si sviluppò in quegli anni intorno alla costruzione delle ferrovie sarde, oltre alla vastissima e poco nota pubblicistica comparsa sulla stampa periodica e che sarebbe opportuno analizzare in maniera sistematica, cfr. anche *Discorsi pronunciati dal commendatore Francesco Maria Serra avanti al Senato del Regno d'Italia nella discussione sul progetto di legge per le ferrovie della Sardegna*, Torino 1862; A. Fais, *Le ferrovie sarde*, Cagliari 1866; *Petizione del municipio di Cagliari per la ferrovia sarda*, Cagliari 1868; P. Salis, *Le ferrovie sarde. Ragioni giuridiche che obbligano il governo al loro compimento*, Roma 1875; G. Musio, *Lettera del senatore Giuseppe Musio al comitato permanente per le ferrovie sarde in Cagliari*, Cagliari 1875; B. Piercy, *Relazione sul progetto particolareggiato della ferrovia da Terranova al Golfo degli aranci*, Sassari 1882; *Relazione del deputato provinciale Carboni Boy Enrico sulle ferrovie complementari e deliberazione del consiglio provinciale di Cagliari*, Cagliari 1883; *Per le ferrovie complementari in Ogliastro*, Lanusei

Zanardelli, nuovo ministro dei Lavori Pubblici, poco tempo dopo essere entrato in carica, affermava: «Assicuro agli amici sardi che ho già discusso e trattato colle persone che hanno eseguito le linee del primo periodo, per trovare modo di rendermi ragione dei pretesi loro diritti, e vedere se ed in quanto possano dirsi fondati, e se giovi di evitare liti, il tutto per affrettarne l'esecuzione [...] Sono del parere però, che al fine di evitare contestazioni tra Stato e Compagnia Reale, sia preferibile cercare un componimento che riuscisse, in pari tempo, a condurre ad una soluzione che fosse in armonia colla opinione sia del Ministero che della Camera; ecco perché, dietro maturo esame di tutte le questioni giuridiche, tecniche ed economiche, e dopo non brevi trattative, si è concordata una nuova convenzione sottoscritta il 1° maggio 1877»⁷⁶.

In fase di programmazione, ad una prima stima, il completamento delle linee si era rivelato un pessimo affare per la Compagnia, poiché il prodotto a chilometro (meno di 5.000 lire) era ritenuto inferiore alla cifra che si sarebbe voluta ottenere.

Ad ogni modo il governo mise la Compagnia nelle condizioni di completare le linee, modificando, tuttavia, il tracciato e dando così origine ad aspre polemiche. In breve si intendeva applicare una variante al percorso originale, elaborata da Benjamin Piercy, e dirigere la linea, dopo Oristano, verso Macomer, anziché su Ozieri seguendo la valle del Tirso, accorciando il percorso di 7 chilometri e consentendo un risparmio di 10 milioni. Il tracciato originale, che attraversava la valle del Tirso, era stato concepito con l'intento di stimolare lo sviluppo economico della zona, mentre la modifica apportata dal Piercy, passando per Macomer, non avrebbe neppure sfiorato il circondario di Nuoro⁷⁷. L'on. Pirisi Siotto, succeduto all'Asproni appena deceduto, avversò la variante, accusando il Piercy di

1884; *Cenni delle trattative fra il Governo e la Compagnia intorno alle Ferrovie Complementari della Sardegna*, Roma 1886; *Esame di un parere che combatte le ragioni di privilegio e di preferenza della Compagnia Reale delle ferrovie sarde, per la concessione delle strade ferrate secondarie della Sardegna*, Roma 1886; S. Cavanna, *La Sardegna e le sue ferrovie complementari. Loro storia. Considerazioni e proposte*, Sassari 1885; Id., *Il ministro Genala e le ferrovie complementari della Sardegna. Considerazioni e note del negoziante Stefano Capanna*, Sassari 1886; G. De Francesco, *Per la storia. Le agitazioni ferroviarie di Sardegna nel 1875-76 e nel 1910*, Cagliari 1910.

⁷⁶ E. Corda, *Le contrastate vaporiere*, cit., p. 44.

⁷⁷ Il percorso studiato dall'ingegnere inglese risultò, inoltre, più lungo del necessario tanto che, dopo pochi anni, i circa venti chilometri di linea realizzati tra Terranova e Golfo Aranci vennero abbandonati perché improduttivi; cfr. E. Altara, *Binari a Golfo Aranci*, cit., pp. 33 e segg.

aver modificato il tracciato per interessi personali⁷⁸ e pronosticava che «il trattamento di esclusione al quale il centro della Sardegna è fatto segno, dovrà esser causa permanente di irritazione fra le varie regioni dell'Isola, renderà meno confidenti i rapporti fra quelle popolazioni, aumenterà quindi l'isolamento ed infine rinfocolerà lo spirito di lotta»⁷⁹.

Anche nella fase che precedette la firma della quinta convenzione l'opportunismo politico e l'abilità di alcuni deputati e senatori sardi, tra i quali iniziava a distinguersi Francesco Cocco Ortu, consentì di giungere alla stipula dell'accordo.

La Camera approvò dapprima un ordine nel giorno col quale si dichiarava che, non appena la situazione finanziaria lo avesse consentito, il governo avrebbe promosso la costruzione di una diramazione che congiungesse il circondario di Nuoro e la vasta zona del Goceano alla linea principale. La quinta convenzione venne, infine, stipulata a Roma il 1° maggio 1877, tra Depretis e Zanardelli da una parte, e la Società delle Strade Ferrate Sarde, rappresentate dal comm. Epaminonda Segrè, consigliere delegato⁸⁰.

⁷⁸ In quel periodo gli inglesi si erano dati all'acquisto di grandi estensioni di terreni e Benjamin Piercy avrebbe creato tra l'altopiano di Campeda ed il Margine una grande azienda agraria. Cfr. nota 31.

⁷⁹ *Discorso del deputato Pirisi-Siotto pronunciato alla Camera dei deputati nelle tornate del 3 e 4 giugno 1879. Sulla discussione del progetto di legge per costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno*, Roma 1879; cfr. anche E. Corda, *Le contrastate vaporiere*, cit., pp. 44-45.

⁸⁰ La quinta convenzione prevedeva:

Art. 1 - È mantenuta alla Società delle strade ferrate Sarde la concessione della costruzione e dell'esercizio delle linee da Cagliari ad Oristano, da Decimomannu a Iglesias, da Porto Torres a Sassari ed alla stazione di Ozieri;

Art. 2 - È pure mantenuta alla predetta Società, che definitivamente accetta, la concessione della costruzione e dell'esercizio, a spese, rischio e pericolo, delle altre linee di ferrovia, da Oristano per Macomer all'attuale stazione di Ozieri, e da questa a Terranova;

Art. 3 - Per effetto di questa convenzione restano pienamente definite, transate e soddisfatte tutte le differenze, questioni, pretese o diritti esistenti o che potessero esistere di qualsiasi natura fra lo Stato e la Società, alla loro concessione ed al loro esercizio.

Art. 4 - Dal 1° luglio 1877 fino a che saranno aperti all'esercizio i tronchi, dall'attuale stazione di Ozieri a quella definitiva di Ozieri da una parte ed a Giave dall'altra, la garanzia di annuo prodotto netto chilometrico, resta stabilita in 12 mila; che aumenterà a 14 mila ottocento lire dal giorno in cui saranno aperti all'esercizio i due tronchi;

Art. 5 - La linea di Oristano all'attuale stazione di Ozieri dovrà essere compiuta ed aperta al traffico entro il termine di cinque anni dalla data della legge di approvazione della presente convenzione.

La scelta del governo di realizzare anche in Sardegna, fin dal 1879, linee a scartamento ridotto, genericamente definite ferrovie complementari, che integrassero la linea principale, mise fuori gioco la Compagnia, il cui progetto venne scartato; la legge n. 3011, del 22 marzo 1885, diede al Governo la facoltà di concedere ai privati la costruzione, in tre periodi di 4 anni ciascuno, e l'esercizio per 60 anni, di dieci linee a scartamento ridotto. La gara per la concessione delle ferrovie secondarie vide concorrere tre società: la Compagnia Reale, la Società Italiana formata dalla Banca di Torino, e una società belga. Con l'esclusione di quest'ultima l'appalto venne affidato per 466 chilometri alla Società Italiana e per 114 alla Compagnia. Nacque così, il 28 luglio 1886, sotto la responsabilità degli ingegneri Alfredo Cottrau, Giovanni Marmaglia e Antonio Vivant, la "Società italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna" dotata di un capitale di 15 milioni e finanziata dalla Banca di Torino. Anche se le linee vennero costruite rapidamente, i diversi tronchi non vennero collegati né tra loro né con la linea principale. Mancava completamente un coordinamento e le incongruenze si susseguirono⁸¹.

Le ferrovie secondarie lasciarono profonda insoddisfazione sia per i tracciati seguiti, ma soprattutto perché non ci si curò di prolungarle fino ai porti, ai quali avrebbero dovuto naturalmente fare capo. Alla fine del secolo sarebbero comunque entrati in esercizio 421,305 chilometri di linee principali, con 30 locomotive, e 592,220 chilometri di linee secondarie, con 49 locomotive.

⁸¹ A Macomer ed a Monti si costruirono due stazioni a cinquanta metri l'una dall'altra, mentre a Cagliari furono costruite alle parti opposte della città. Si cercò di evitare al massimo le spese per ponti e gallerie, e le stazioni vennero in qualche caso costruite a notevole distanza dai paesi che avrebbero dovuto servire.

9. «Le ferrovie economiche»: una proposta di Giuseppe Sanna Sanna

*«Isolano, quando sdraiato in un vagone
tu percorri la Sardegna in ferrovia,
ricordati per debito di riconoscenza,
che se hai conosciuto la locomozione
adottata dalla civiltà, in gran parte
lo devi a Giuseppe Sanna Sanna».*

Mongibello (Giovanni De Francesco), “Il Mazziere” 24 luglio 1906.

Nel periodo tra gli anni trenta e gli anni settanta dell'Ottocento, quando si tentò di creare le premesse che consentissero all'Isola di uscire definitivamente da una situazione ancora feudale e di sviluppare un modello di società moderna, a farsi portavoce dei problemi della media borghesia rurale e cittadina divennero gruppi di intellettuali che sostennero intense campagne di stampa per caldeggiare scelte alternative rispetto a quelle che intendeva realizzare il governo. Dai giornali e dalla pubblicistica minore emerge, infatti, non solo una concreta descrizione della realtà isolana ma anche un'immagine di come la Sardegna avrebbe potuto essere se il Governo e l'amministrazione avessero tenuto conto anche delle esigenze dei suoi abitanti.

Anche dopo l'Unità il Governo e la classe dirigente, in perfetta continuità quanto al metodo, continuarono ad esercitare, seppur in forme diverse, un condizionamento in tutti campi, soprattutto in quello economico-finanziario, attraverso un'iniqua fiscalizzazione che annullò in partenza ogni speranza di miglioramento. Già negli anni Cinquanta, la politica sostanzialmente illiberale perseguita dai governanti nei riguardi della Sardegna, caratterizzata dalle repressioni militaresche, dagli stati d'assedio e dall'invio nell'Isola di un commissario straordinario investito di ampi poteri militari e civili, assieme ai pesanti gravami fiscali imposti dalla nuova legislazione, portò alla caduta delle speranze riposte nella «fusione».

A distanza di tempo, nel 1872, Giuseppe Sanna Sanna, che era stato tra i più ferventi sostenitori della «fusione», pubblicò sul “Corriere di Sardegna” uno scritto intitolato «Le grandi utopie sulla Sardegna»⁸², quasi a vo-

⁸² Gli articoli, pubblicati sul “Corriere di Sardegna” nel gennaio e febbraio del 1872, furono nello stesso anno rilegati e pubblicati in un'unica monografia dal titolo *Le grandi utopie della Sardegna*, Cagliari 1872.

ler fare un bilancio delle cose sperate e di quelle effettivamente ottenute, con un'interessante e lucida analisi degli effetti della «fusione», da lui e da quasi tutti i maggiori intellettuali del tempo auspicata e sostenuta nel 1847-1848.

Anticipando di qualche anno le riflessioni di Giovanni Siotto-Pintor, che nella sua *Storia civile dei popoli sardi* avrebbe scritto che promovendo la «fusione», «avevamo sbagliato tutti», e che si era trattato di un atto di «pazzia collettiva», Sanna Sanna ebbe modo di constatare amaramente che «la Sardegna fu trattata ne più né meno che una colonia di tipo francese, facendone finanche una terra di deportazione». Entrambi conclusero, quindi, che non si era raggiunta la sperata parificazione ed integrazione, ma piuttosto un «assorbimento» di schietto stampo piemontese che non avrebbe consentito una svolta concreta.

Il taglio che Sanna Sanna diede al giornale da lui fondato consente, con le dovute riserve, di rintracciare nella “Gazzetta Popolare” l’origine, o meglio le prime chiare proposte, del «regionalismo», non inteso come gretto provincialismo, ma come capacità, almeno da parte dei compilatori del giornale, di sentirsi allo stesso tempo sardi e anche italiani, ingiustamente trascurati e penalizzati. La popolarità guadagnata valse al giornale molti riconoscimenti, ma anche profonde ostilità ed inimicizie, le quali gli si levarono contro quando, negli anni Sessanta, cambiò orientamento procedendo in senso moderato, anche perché l’editore era entrato in affari con la Società cui era stata affidata la costruzione delle ferrovie. Molto severo appare il giudizio del suo vecchio amico Asproni che alla sua morte così lo ricordava: «Lascia un 200 mila franchi di debito, e di tutto in disordine con numerosa famiglia. Ecco la fine della libidine di arricchire e di barattare anima e corpo. È morto nel disprezzo. A me ha fatto sensazione, ricordandomi dell’amicizia intima che passò per lunghi anni tra lui e me quando simulava di essere un buon cittadino»⁸³.

⁸³ G. Asproni, *Diario Politico 1855-1876*, a cura di C. Sole e T. Orrù, Giuffrè, Milano 1991, vol. VII, p. 117. L’annotazione, presente nel *Diario* e datata 10 settembre 1874, non deve comunque portare a credere che tra i due fosse avvenuta una vera e propria rottura sul piano dei rapporti personali. I due continuarono ad avere un’intensa corrispondenza epistolare, dalla quale si evince il tono di cordialità e di vicendevole affetto che continuava a legarli nonostante le divergenze politiche insorte. E come in una vera amicizia i due, a dir la verità in misura maggiore l’Asproni, non lesinarono di scambiarsi pesanti offese. È noto il caso in cui l’Asproni, molti anni prima, aveva criticato pesantemente l’amico che, in occasione della morte di Cavour aveva sospeso la pubblicazione a puntate degli articoli di Mazzini sulla Sardegna per far posto alla commemorazione del Ministro piemontese: «La Gazzetta Popolare di Cagliari si è listata a lutto in lungo e in largo per

Ad ogni modo il Sanna Sanna, figura poliedrica e multiforme, fu uno dei primi a intuire che la strada da percorrere per il rinnovamento isolano sarebbe dovuta passare attraverso una imprenditoria commerciale e industriale intesa in termini adeguati ai nuovi tempi, pur in mezzo alle storture che essa avrebbe manifestato sul nascere⁸⁴.

L'idea del Sanna (una delle tante «utopie») era quella di un più razionale assetto fondiario, inteso come punto di partenza per il rifiorimento dell'agricoltura, legato non solo alla produttività ma anche al commercio dei prodotti agricoli e alla loro collocazione sul mercato interno ed esterno. A tal fine proponeva la creazione di infrastrutture adeguate: una rete viaria efficiente, un sistema ferroviario che facesse capo ai vari approdi marittimi, l'impianto di industrie e manifatture, il potenziamento dei porti e la riattivazione delle miniere. All'interno di questa lucida visione egli avrebbe riservato un'attenzione particolare ai suoi interessi imprenditoriali.

Rispetto a quello dell'Asproni diverso fu l'atteggiamento di Giovanni Battista Tuveri nei confronti del Sanna Sanna. Quando questi si allontanò dalla redazione della "Gazzetta Popolare" in seguito alle insanabili divergenze con le posizioni che il Sanna Sanna aveva manifestato sulle pagine del suo giornale, non alimentò astio verso colui che egli continuava a definire «un suo antico commilitone della stampa periodica». Alla direzione del "Corriere" ininterrottamente dal settembre 1871 a tutto il 1875 egli accettò l'appoggio offertogli dal Sanna Sanna, che si sobbarcò l'acquisto di buona parte delle azioni appartenenti alla società proprietaria della tipografia editrice del foglio. Diversi azionisti erano impiegati regi, che per sfuggire a qualche fastidio che il timbro acceso del "Corriere di Sardegna", in questa fase, anche per via delle concezioni repubblicane del suo direttore, poteva loro procurare, si erano ritirati. Un modesto numero di

la morte del conte di Cavour, e dichiarando che per questo avvenimento la politica è cambiata, cessa dal riprodurre gli articoli stupendi e fulminanti di Giuseppe Mazzini. Così la pensa quel povero omiciattolo ch'è il deputato Giuseppe Sanna Sanna. [...] ora è tutto tenerezza per i Piemontesi e per il governo, per mercè lo appalto delle ghiaie. Che uomini!», cfr. G. Asproni, *Diario Politico*, cit., vol. III, p. 94.

⁸⁴ Non va trascurato che le sue qualità imprenditoriali e il suo impegno finanziario nella Tipografia Nazionale da lui stesso fondata, consentì la pubblicazione di opere di fondamentale importanza quali il *Vocabolario sardo-italiano* di Giovanni Spano, *Delle speranze vere d'Italia* di Giovanni Siotto Pintor e soprattutto il *Trattato teologico-politico del diritto dell'uomo alla distruzione dei cattivi governi* di Giovanni Battista Tuveri.

azioni rimasero in possesso del Tuveri, il resto andò ad un «oscuro amico», ritenuto da tutti l'ex editore della "Gazzetta Popolare".

Pur rimanendo sulle proprie posizioni Sanna Sanna iniziò a collaborare attivamente alla stesura del "Corriere di Sardegna" realizzando una serie di articoli; oltre a "Le grandi utopie della Sardegna", pubblicato tra il gennaio e febbraio del 1872, alla fine dello stesso anno egli presentò all'opinione pubblica uno scritto pubblicato a puntate dal titolo "Ferrovie economiche nella Provincia di Cagliari", articoli successivamente raccolti in un opuscolo⁸⁵.

Se ne "Le grandi utopie della Sardegna" si era occupato degli effetti perversi della «fusione» e della mancata integrazione dell'Isola, nello scritto sulle "Ferrovie economiche nella Provincia di Cagliari" affrontò un tema a lui molto vicino, che lo chiamava in causa in prima persona per i suoi interessi imprenditoriali ed per legame con la Compagnia delle ferrovie sarde.

La sua proposta fu accompagnata da altri articoli sulle ferrovie sarde e in particolare sulle ferrovie economiche con il sistema Larmanjat, brevettate in Francia e di cui egli era titolare del brevetto per l'Italia⁸⁶. Egli era

⁸⁵ L'opuscolo, pubblicato a puntate sui dal 25 ottobre al 6 novembre sul "Corriere" si articola in tre parti: la proposta formulata per la Provincia di Cagliari, che prevedeva la costruzione di due tronchi ferroviari con il sistema Larmanjat; l'allegato A che comprendeva le spese previste d'esercizio; l'allegato B, firmato dall'ingegnere Francesco Sanna, in cui si affrontava la parte tecnica dell'impresa; cfr. G. Sanna Sanna, *Ferrovie economiche nella Provincia di Cagliari: proposta dell'avvocato Giuseppe Sanna Sanna ex-deputato alla rappresentanza provinciale*, Cagliari 1872 (cfr. Appendice); *Ferrovie economiche nella Provincia di Cagliari: articoli estratti dai giornali L'Avvenire ed Il Corriere di Sardegna*, Cagliari 1872.

⁸⁶ Cfr. "Il Corriere di Sardegna" nn. 212, 215, 217, 219 e 227 del 7, 11, 13, 16 e 25 settembre 1872; si legge sul n. 215: «La Sardegna, a causa della sua lunghezza e delle accidentalità del suo suolo, è uno dei paesi dove la costruzione delle strade riesca assai difficile e dispendiosa. Queste circostanze topografiche fecero sì, che le regioni che più bisognavano di strade ne restassero lungamente senza. E quando si costruisse la cosiddetta strada centrale, anziché aversi riguardo alle popolazioni o che sono sita a breve distanza. Ma posto pure che sieno ultimate, gran parte dell'Isola, lungi dal profittare, ne risentirà del danno. Sanluri a mo' d'esempio non dista forse, che un'ora dalla ferrovia: eppure il suo commercio è grandemente decaduto. Né era da sperare, che l'isolamento in cui sono poste la parte centrale ed orientale dell'Isola fosse per cessare, seguendo un sistema ferroviario che non ammettendo né curve né pendenze al di là d'un *maximum* assai ristretto per la costruzione delle ferrovie richiederebbe delle spese alle quali il governo è lungi dal sottoporsi e che le Province e i comuni non sono in grado di sopportare, stanti i 20 o 25 milioni

convinto del fatto che l'adozione di tale sistema economico per la costruzione di due nuove linee ferroviarie avrebbe giovato rapidamente all'industria e al commercio dell'Isola.

Fece uscire dapprima alcuni articoli di preparazione, che compaiono a partire dal numero 215 dell'11 settembre, e introducono lo stato delle costruzioni ferroviarie in Sardegna, mettendo in luce le difficoltà che si incontrano a causa delle particolari condizioni topografiche dell'Isola. Successivamente trattava del nuovo sistema, detto appunto di Larmanjat, che avrebbe consentito di superare le difficoltà tecniche ed economiche nella costruzione delle linee ferroviarie. L'avvocato Giuseppe Sanna Sanna, avendo ottenuto dall'inventore la cessione del suo brevetto per tutta l'Italia, formulava così la sua proposta per la costruzione delle due linee ferroviarie, la prima di 110 km da Cagliari a Laconi, che sarebbe passata per Pirri, Pauli-Pirri, Soleminis, Donori, Mandas, Serri, Isili e Nurallao, la seconda di 140 km che avrebbe unito Cagliari al porto di Tortolì, attraversando Tertenia, San Vito, Muravera, Quartu e Selargius⁸⁷.

Il progetto da lui concepito, appariva ben articolato e, a suo avviso, poggiava su solide basi economiche; egli contava, infatti, su un prestito votato dalla Provincia che ammontava a 12 milioni⁸⁸. L'aspetto fondamentale della proposta, col quale egli intendeva far presa sull'opinione pubblica, si basava proprio sul lato economico, e precisamente sulla tesi secondo cui con i soldi del prestito si poteva prevedere la costruzione sia di due importanti tronchi ferroviari, sia delle strade ordinarie.

“Il Corriere di Sardegna”, che sempre si era mostrato critico nei confronti del deputato e dell'utilizzo che egli faceva della stampa periodica per promuovere interessi personali, stavolta, probabilmente anche per via del peso economico che Sanna Sanna poteva esercitare sulla linea del giornale in qualità di azionista di maggioranza, si sbilanciò nel diffondere e nel dare ampio credito alla proposta. Parve nuovamente presentarsi il problema del rapporto tra interesse pubblico e privato, e l'ex direttore della “Gazzetta”, continuò ad essere osteggiato, anche all'interno della stessa

che paghiamo allo Stato. Mentre il sistema ferroviario Larmanjat gran parte delle accennate difficoltà diminuiscono grandemente»

⁸⁷ Cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 215 del 11 settembre 1872.

⁸⁸ L'autore dimostrava che «impiegandovi tre quarti del prestito, e supposto un prodotto modico, rimarrà a favore della Provincia una somma per la quale sia posta in grado non solo di pagare gli interessi del mutuo contratto, ma anche di costruire le strade carreggiabili»; Cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 215 del 11 settembre 1872.

redazione del “Corriere” per la sua condotta. Ad ogni modo egli, essendo titolare del brevetto per l'Italia delle ferrovie economiche col sistema Larmanjat, e, contemporaneamente interessato e coinvolto anche nella Compagnia Reale delle ferrovie sarde, si impegnò a consolidare anche questa.

La sua esperienza imprenditoriale gli aveva fatto intuire che le difficoltà da superare per uscire dalla crisi stavano essenzialmente nelle remore derivanti dalla mentalità degli isolani e nella debolezza in cui si dibatteva l'economia della regione, remore che contribuivano, per effetto anche della concorrenza esterna e delle referenze clientelistiche, ad accentuare per gli imprenditori sardi le difficoltà di accedere alle commesse governative, che costituivano un fattore cardine della buona fortuna dell'imprenditoria privata nei settori dei servizi pubblici e delle infrastrutture. La sua proposta per la costruzione di ferrovie economiche nella Provincia di Cagliari non prevedeva, tuttavia, la richiesta di un contributo governativo, bensì l'utilizzo di un prestito votato dalla Provincia.

Al di là dei sospetti che da più parti lambivano le sue iniziative imprenditoriali, pare opportuno sottolineare che egli seppe, nella maggior parte dei casi, coniugare sapientemente l'utile individuale ai vantaggi collettivi. Nella fattispecie è lampante che il progetto avrebbe prodotto enormi agevolazioni al sistema dei trasporti isolani, visto che la parte orientale della Sardegna avrebbe finalmente potuto sfruttare le proprie potenzialità economiche uscendo dall'isolamento nel quale era stata relegata dal tracciato geografico che era stato scelto per le linee ferroviarie, tutto fortemente spostato ad Ovest.

L'idea di «far da sé», di non delegare, come era avvenuto in passato, e come ancora avveniva, all'ingerenza governativa la risoluzione delle grandi questioni, lasciava trasparire un punto di vista, in un certo senso, intriso ed ispirato dal pensiero federalista, con ogni probabilità assimilato dall'amicizia e dall'assidua frequentazione con Tuveri⁸⁹.

L'interesse principale che l'imprenditore mostrava di avere non consisteva tanto nella bontà del sistema ferroviario da lui proposto, per altro giudicato positivamente da più parti, ma piuttosto nel riuscire a sottrarre la par-

⁸⁹ «Quasi sempre si è trattato, nelle grandi questioni, di stimolare soltanto il Governo a provvedere con urgenza e giustizia a certi bisogni dell'Isola [...] ora si tratta di fare da sé, promuovere noi stessi colle nostre forze, col nostro senno ed energia il bene del Paese, e dare un luminoso esempio foriero di più avventurosi destini per tutta l'Isola»; cfr. “Il Corriere di Sardegna”, n. 263 del 6 novembre 1872.

te orientale dell'Isola ad un improduttivo e dannoso isolamento. Egli sosteneva che le linee Cagliari-Laconi e Cagliari-Tortolì avrebbero fornito un prodotto chilometrico abbastanza alto che avrebbe favorito la realizzazione di strade ordinarie, e quindi una rapida circolazione di uomini e mezzi nella parte orientale della provincia. I proventi di queste due linee, nelle sue speranze, avrebbero potuto essere addirittura superiori a quelli garantiti dalla linea Cagliari-Oristano, che, neppure ad un anno dalla sua inaugurazione, aveva già raggiunto un prodotto chilometrico di 6.000 lire. La linea Cagliari-Laconi, con diramazione a Villamar, avrebbe dovuto attraversare le regioni più popolate e più ricche della provincia, e avrebbe fatto di Laconi il polo del commercio della parte centrale dell'Isola; la linea Cagliari-Tortolì, invece, avrebbe salvato dall'isolamento a cui erano condannate le fertili regioni del Sarrabus e dell'Ogliastra, con la ripresa dell'industria mineraria che, per la mancanza di sollecite comunicazioni, era paralizzata.

Mentre il "Corriere" gli lasciava campo pressoché libero di esprimere in maniera articolata ed esauriente la proposta, non presentando eventuali contestazioni o richieste di chiarimenti in merito, "L'Avvenire di Sardegna", al contrario, accoglieva negativamente l'idea, giudicando le sue previsioni economiche troppo ottimistiche e asserendo che il prodotto chilometrico delle ferrovie in questione non avrebbe potuto essere così alto, e che soprattutto potevano esserci in agguato imprevisti, come l'aumento del carbone o le difficoltà tecniche del sistema, che "L'Avvenire" giudicava idoneo solamente per il trasporto urbano⁹⁰. Giuseppe Sanna Sanna re-

⁹⁰ Va sottolineato che se a questa proposta "Il Corriere di Sardegna" dedicò ampio spazio, lo stesso discorso non valse per quella del marchese di Laconi. Nel n. 243 del 14 ottobre 1872 del "Corriere", la proposta di quest'ultimo per un tracciato con capo a Laconi venne scartata e considerata solamente come dettata dai suoi interessi personali. La proposta dell'Aymerich era stata già avanzata dall'epoca della prima convenzione per la costruzione delle strade ferrate in Sardegna, quando i propositi di tutti i sardi erano volti alla ricerca del miglior tracciato da seguire. La sua linea avrebbe raggiunto il comune di Laconi, dove egli possedeva un vastissimo patrimonio; a tal fine aveva inviato un memoriale a Depretis (di cui il "Corriere" dà notizia) e costituito un consorzio di comuni che avrebbe assunto l'onere di una garanzia chilometrica. Egli osservava, tra l'altro, che i prodotti della linea Oristano-Terranova sarebbero stati inferiori a quelli della linea da lui proposta. Differente il punto di vista del "Corriere": «A noi importa, ed interessa tutti generalmente, che si costruisca al più presto il resto delle linee concesse fino a Terranova, punto curando che se ne aiuti la costruzione con quella od altra garanzia chilometrica; che si costruiscano dalla Compagnia Reale, o in sua mancanza dallo stesso Governo, che vi è obbligato per legge. Importa poi più di tutto che senz'altri riguardi sia sollecitamente e interamente costruita la linea da Oristano a Terranova senza un'interruzione che sarebbe fatale all'Isola, e di danno immenso ed incalcolabile alle stesse finanze dello Stato. Lasciamo dunque le fallaci speranze, e concentriamo al presente tutti i nostri sforzi onde la linea Sassari-Ozieri, e l'altra da Oristano a Terranova sia sollecitamente

spinse le obiezioni del giornale, preoccupandosi di dimostrare che il progetto presentato al Consiglio Provinciale avrebbe costituito una concreta occasione di riscatto per l'Isola, ribadendo il valore sostanziale di poter evitare di far conto sul sostegno economico del governo. La base economica dell'impresa avrebbe potuto essere rappresentata dal prestito di 12 milioni votato dal Consiglio Provinciale, anche se aggiungeva che si sarebbe potuta studiare una formula differente.

Uno dei problemi che furono sollevati per la concreta applicabilità della proposta, era rappresentato dai presunti diritti della Compagnia Reale sulle linee ferroviarie della Sardegna. I legami di Giuseppe Sanna Sanna con la società concessionaria delle ferrovie sarde non erano un mistero, ma questo progetto non sembrava essere di competenza della Compagnia. Come ribadito dallo stesso proponente, la Compagnia godeva del diritto di preferenza solamente per le ferrovie in diramazione dalla linea principale, e solo qualora le ferrovie fossero state costruite per conto del governo. In quel caso si trattava invece di linee che non avrebbero avuto alcun collegamento con la principale e non si trattava neppure di «ferrovie da costruirsi con garanzia o per conto del governo»⁹¹.

L'intera proposta, schematizzata dallo stesso imprenditore in 8 punti⁹²,

compita, e così sieno al più presto soddisfatti i voti di tutti e i bisogni della Sardegna»; cfr. "Il Corriere di Sardegna", n. 243 del 14 ottobre 1872.

⁹¹ Solo in quei casi, a parità di progetti, la Compagnia avrebbe avuto la preferenza, e sarebbe stato quantomeno assurdo, secondo Sanna Sanna, «un privilegio che obbligasse un privato o un corpo morale che volesse coi suoi denari costruire una ferrovia, a fornire i propri capitali alla stessa Compagnia», avrebbe rappresentato «una vera spoliazione inconciliabile coi diritti d'una civile società». Pareva evidente dunque che «ove voglia un privato o la Provincia costruire con propri capitali una qualunque ferrovia in diramazione della linea principale, non possa neppure opporvisi la Compagnia Reale, a meno che essa non voglia costruirla per proprio conto, con propri mezzi e a suo rischio e pericolo»; cfr. G. Sanna Sanna, *Ferrovie economiche nella Provincia di Cagliari*, cit., p. 14.

⁹² Gli otto punti della proposta erano i seguenti:

1 - Si costruirebbe sul sistema Larmanjat ad una sola rotaia la linea da Cagliari a Tortolì fino al porto passando per Selargius, Quarto, Muravera, San Vito, Tertenia e Bari Sardo della lunghezza di circa 140 chilometri; e l'altra da Cagliari a Laconi passando per Pirri, Pauli-Pirri, Soleminis, fra Sicci e Serdiana, Donori, Mandas, Serri, Isili e Nurallao con diramazione per Ortacesus, Guasila e Villamar della lunghezza di circa 110 chilometri.

2 - Nella costruzione si comprendono:

a) Le stazioni, le rimesse, le officine, le cantoniere alla distanza di circa 2 chilometri una dall'altra, e i casotti di guardia nei passaggi a livello e negli scambi in conformità ai disegni che si presenterebbero;

b) La fornitura e posa di tutto il materiale fisso, e delle macchine ed utensili occorrenti per le officine, come anche la fornitura di tutto il materiale mobile, che consisterebbe in: n. 30 locomotive, n. 16 vetture miste di 1° e 2° classe, n. 20 vetture di 2°, n. 32 vetture di 3°, n. 8 carri a bagagli, n. 150 carri per merci di diverse qualità.

venne discussa dal Consiglio Provinciale che ritenne opportuno, a testimonianza della serietà e dell'interesse suscitati, creare a tal proposito una commissione incaricata di esaminare il progetto, con Ravot presidente, Palomba, Ghiani Mameli e Musu membri del Consiglio, Chiavacci ingegnere capo del Genio Civile, Bertolotto ingegnere capo dell'ufficio tecnico provinciale e Cadeddu assistente presso lo stesso ufficio.

Il problema principale era rappresentato ancora una volta dall'aspetto economico, ritenuto troppo oneroso per la sola Provincia. Il Consiglio deliberò di lasciare aperta la pratica per l'assunzione del prestito di 12 milioni in attesa di condizioni più accettabili, ma su proposta del consigliere Ghiani Mameli, accettata all'unanimità, optò per un prestito immediato di un milione per le opere stradali più urgenti. Appariva improbabile, in quel momento, la costruzione di nuove linee, come auspicato dal Sanna Sanna, e per di più sovvenzionate dalle casse provinciali. Lo stesso Depretis, nel 1876 avrebbe affermato che «la Sardegna ha ancora la sua rete principale in costruzione ed in verità mi pare che sarebbe stato prematuro dar opera alla costruzione di linee minori; ma vi è anche un'altra considerazione, e cioè che mancano gli studi e non si hanno quindi notizie delle relative spese»⁹⁴.

c) La linea telegrafica fornita delle macchine e utensili occorrenti.

d) I mobili necessari per tutte le stazioni, compresi i casellari pei biglietti.

3 - Dal giorno del collaudo e dell'apertura all'esercizio d'ogni tronco di ferrovia, resterà a carico dell'impresa costruttrice la manutenzione di ciaschedun tronco per lo spazio d'un anno.

4 - La consegna del materiale mobile si farà proporzionato al bisogno per l'esercizio d'ogni tronco di ferrovia.

5 - A misura che ogni tronco sarà compiuto e collaudato, e pronto all'esercizio, se ne farà la consegna, e immediatamente dopo il pagamento dell'importo del tronco medesimo in ragione chilometrica sulla complessiva somma di 9 milioni del totale dei chilometri costrutti e da costruire.

6 - La costruzione dovrà incominciare non più tardi di quattro mesi dal giorno che la Provincia avrà ottenuto dal Governo la concessione delle ferrovie, e dovranno essere interamente compiute entro lo spazio di quattro anni dal giorno che se ne sarà incominciata la costruzione.

7 - Sarà in facoltà dell'impresa costruttrice di occupare, per trasformarle in ferrovie, le strade nazionali da Quarto al porto di Tortolì, e l'altra fino a Laconi, come anche la strada da Pauli-Pirri a Siccì.

8 - La Provincia dovrà provocare dai comuni nei cui territori traverserà la ferrovia, una deliberazione che l'impegni ad assumersi l'obbligo di concedere gratuitamente il terreno rispettivo necessario alla costruzione della strada, delle stazioni, delle cantoniere e dei casotti di guardia.

⁹⁴ E. Corda, *Le contrastate vaporiere*, cit., p. 62.

Appendice

La Sardegna e le sue ferrovie*

Sotto un tal titolo leggiamo nel N. 5 della *Finance Italienne* un articolo affettuoso ed interessante per la nostra Isola. Ei sono pochi paesi in Europa, secondo il detto giornale, che avuto riguardo all'estensione, possiedano tante ricchezze naturali come la Sardegna.... Benché trascurata, essa presenta una cifra rilevante nella produzione e si attira l'attenzione della maggior parte delle industrie metallurgiche straniere. L'esportazione dei suoi prodotti mineralogici va ciascun anno a 63 mil., malgrado delle difficoltà che incontrano le comunicazioni. «La Sardegna figura annualmente per 21 mila tonnellate nella produzione generale del piombo, e per 35 mila in quella de zinco. Or siccome la produzione generale del piombo va a 225 mila tonnellate, della quali la Spagna fornisce 73; l'Inghilterra 72; la Germania, 48; e la Francia 17, la Sardegna occupa il quarto posto tra i paesi produttivi di quel minerale. In quanto alla produzione del zinco, essa occupa il terzo posto: mentre, dopo la Germania che è rappresentata da 66 mila tonnellate ed il Belgio da 45, viene la Russia con sole 5 mila: e la produzione generale non va che ad annue 126 mila».

Oltracciò, l'articolista crede che un grande avvenire sia riservato alle altre miniere, di lignite, antimonio, galena ecc. il cui prodotto va sempre crescendo, sicché il valore che nel 1851 non era che di 148 mila franchi, nel 1868 e 69 si elevava già 13 milioni e mezzo.

In quanto alle *ricchezze enormi che costituiscono le immense foreste che coprono l'Isola, e che rimangono senza impiego*, crediamo che sieno state in gran parte sciupate.

L'articolista dopo avere menzionato i pochi tronchi di ferrovia che sono in esercizio, esclama: «Bastano essi? Niuno oserebbe asserirlo. Tutto il nord dell'Isola si trova senza comunicazioni coll'interno e non è posto in relazione col sud per mezzo d'una via rapida. Intanto gli è per mezzo del nord, gli è per mezzo di Terranova, che la Sardegna è chiamata a comunicare direttamente. Come adunque avviene, che ancor si trascuri di mettere in comunicazione Terranova e la costa nord-est coll'interno dell'Isola? Com'è che quel porto rimane isolato, benché destinato dalla natura stessa delle cose a raccogliere tutti i prodotti dell'interno e della parte nord-est, la più ricca in minerali, per trasportarli al continente? Terranova è sita quasi d'incontro a Civitavecchia. Che si stabilisca una linea di navigazione a vapore entro i due porti, e la Sardegna non sarà più lontana dal continente che otto o dieci ore.»

L'articolista dopo avere notato gl'incomodi e dispendiosi giri per Livorno, Genova ecc. che or conviene subire, mentre si potrebbe fare il viaggio da Roma a Terranova in 15 ore, si maraviglia dell'inerzia del governo nel por mano almeno alla continuazione

* «Il Corriere di Sardegna», n. 187 del 9 agosto 1873.

delle linee decretate dal Parlamento. Si dice, ei soggiunge, che il governo esiti per ragioni d'economia, non potendo indursi ad aumentare la garanzia kilometrica che si pretende per le nuove linee. «In tal caso, ei continua, è da deplorare che intenda sì male il suo vero interesse, e che si faccia un'idea sì meschina della vera economia. È forse un atto di cattiva amministrazione spendere 50 per aver cento? Ebbene! Lo Stato si trova appunto nella situazione di dover sborsare 50 per incassar cento. Compiendo la rete ferroviaria, non solamente egli creerà un nuove cespiti di ricchezze, che aumenterà i suoi proventi e l'indennizzerà largamente delle somme che dovrà sborsare per pagare la nuova garanzia, ma egli vedrà altresì aumentare la rendita delle altre linee, ed affretterà il momento in cui le medesime cesseranno dall'essere passive.»

Il giornale di Roma adempi con zelo al patrocinio che assunse della nostra Isola e noi il ringraziamo della sua benevolenza. Temiamo però, che se economie male intese si hanno da fare, non si facciano in gran parte a danno della Sardegna.

Le nostre ferrovie*

Qualche anno prima della così detta *fusione* , si era sparsa la voce che una compagnia inglese avesse proposto al Governo di Torino di costruire non ricordiamo che linee ferroviarie in Sardegna. Il ministro Villamarina si affrettava a smentire quella notizia, onde i Sardi non fossero baloccati da un'illusione sì strana.

Nel 1860, il nostro Consiglio provinciale deliberava di fare gli studj d'una ferrovia che legasse Cagliari a Portofino. Il Governatore Mathieu, che apparteneva ad una delle regioni che il Ministro Cavour chiamava le Isole del Piemonte e che si proponeva di barattare, onde allargare la sua Inghilterra, caldeggiava la proposta. Ma si dice che venisse assai redarguito di quella sua avventaggine. Ed è un fatto che non ebbe più bene, finché, forse per le amarezze sofferte, passò tra i più. Prima della fusione gli uomini di Stato del Piemonte avevano per massima di *non abbellire la sposa* , onde non facesse gola alla Gran-Bretagna od alla Francia; indi si vagheggiò l'idea di poterla mercatare con qualche più ricca provincia della Penisola. Gli effetti ne furono presso a poco gli stessi.

Venuto al ministero il Depretis, un uomo cioè della sinistra, il solo partito presso il quale la Sardegna abbia trovato sempre favore, l'utopia parve divenire una realtà: ma perché la legge incontrasse minori opposizioni, fu stabilito, che in supplemento della minore garanzia chilometrica assegnata per le nostre ferrovie, cedessimo 200 mila ettari di terreni, così detti *ademprivili* . I Sardi fecero grandi feste all'udire approvata quella legge: ma trattandosi d'una legge emanata a loro favore, l'esperienza avrebbe dovuto ammaestrarli, che l'esecuzione avrebbe dovuto subire tutte le oscillazioni dipendenti da mezzi impari all'impresa e dal succedersi di ministri poco curantisi di favorirla. Dall'approvazione infatti della legge sono scorsi già oltre a 10 anni; e le linee Cagliari-Sassari e Cagliari-Terranova sono tuttavia un desiderio. E quando il signor Piercy dichiarava poco *fa* , che anche adottandosi la linea Macomer, come più facile e meno di-

* «Il Corriere di Sardegna», nn. 230-231 del 1 e 2 ottobre 1874

spendiosa, ci vorranno altri cinque anni, chi sa quando le due città principali dell'Isola potranno comunicare fra loro ed avere uno sbocco pel porto più vicino all'Italia.

Altri governi fanno delle ferrovie anche in deserti, non in vista d'immediati vantaggi, ma per lo svolgimento che ne sperano per la popolazione, per la produzione e per i commerci. In Sardegna quasi non si pensò che al prodotto che avrebbe dato il trasporto dei minerali ed alla minor garanzia chilometrica. Quindi fu adottata la linea Cagliari-Oristano. Contro quella linea protestarono oltre a quaranta Comuni. Chi scrive, senza impugnare l'accennata linea, come quella che era stata già stabilita dalla legge, si faceva iniziatore d'una petizione al Ministro Menabrea, onde, evitando possibilmente le tante ed inutili curve che se le diedero, fosse avvicinata a Monastir, Sanluri, Sardara e Mogoro, che sono i naturali sbocchi d'un gran numero di villaggi. Nulla ostava alla dimanda, mentre se per l'invocato tracciato si aveva a superare qualche ondulazione di terreno, si evitavano i tanti ponti e colmate che occorreivano nell'altro, se risparmiavano parecchi chilometri di costruzione e si potevano fabbricare le stazioni in siti meno malsani. Quella petizione era appoggiata da un centinaio di Comuni, per mezzo delle loro rappresentanze: ma non fu degnata né anche d'un decreto sfavorevole. Ostavano alla dimanda la grettezza del governo, gl'interessi delle miniere e di altri stabilimenti, gl'intrighi da campanile, ed infine l'egoismo dei nostri Consigli provinciali e dei Municipi delle città di Cagliari, d'Oristano, Ozieri e Sassari, ai quali bastava che la linea avvicinasse i loro Comuni, poco curandosi dovunque passasse. Ozieri si scuote ora, che è minacciata, malgrado la legge, di averla ad otto chilometri di distanza. A quanti discutevano di tracciato si dava in sulla voce, come se per colpa loro, il governo fosse impacciato nella gran premura che aveva per la costruzione delle nostre ferrovie.

Si ebbe pertanto una linea ferroviaria, attraversante una delle parti più deserte dell'Isola, pericolosa anche per le persone di basso servizio a causa dell'insalubrità di quelle bassure, e che per i suoi così detti sviluppi, è riuscita più lunga della tortuosa strada centrale. E poiché abbiamo accennato a sviluppi, quando ad una Compagnia si assegna una rendita per chilometro, e il governo non esamina se gli sviluppi sieno necessari, è naturale, che dove la ferrovia costa meno, se le facciano fare delle curve nell'interesse degli'intraprenditori. Né si evitarono i temuti ritardi: anzi i medesimi, come dimostreremo in altro articolo, provennero in gran parte, dalla cattiva scelta del tracciato.

II.

Abbiamo detto, che la scelta del tracciato delle ferrovie già costrutte influì non poco sugli indugi che si frappongono alla costruzione delle altre. Trattandosi di Sardegna, non ci si vorrà negare, che il governo suol considerare la questione delle opere pubbliche dal lato della spesa e del tornaconto; e questo anche immediato. Quindi grettezza nello spendere e tergiversazioni, quando qualche saggio non corrisponde alle concepite speranze. Or quale è il prodotto chilometrico delle nostre ferrovie? Dalla statistica del primo semestre di quest'anno risulta che nel mentre quelle dello Stato produssero 6,861; le meridionali, 8,695; le romane, 9,273; quelle dell'Alta Italia, 16,012; la Torino-Ciriè, 8,661; la Torino-Rivoli, 5,175; le nostre non produssero che 3,405. Gli è vero, che le nostre sono tuttavia come membra disgregate; che, malgrado ciò, sono in continuo aumento; che laddove le linee meridionali, Alta-Italia e Torino-Ciriè presen-

tano pel mese di luglio una diminuzione di prodotto, le nostre ebbero un aumento di L. 67,137; ma tali ragioni non possono bastare a dissipare le grette preoccupazioni di chi non vorrebbe avventurare uno scudo, se non colla certezza di riaverlo di subito.

E da che dipende in gran parte se il prodotto non è quale si sperava? Non da altro, che dal tracciato. I passeggeri possono rassegnarsi a viaggiare per lunghi tratti, ora a cavallo, ora in vettura, per portarsi alla meno lontana stazione: ma pel commercio, una linea eccentrica, come quella di Cagliari-Oristano, e che, per 20 e più chilometri attraversa un deserto, ben poco può giovare al commercio. Fu detto che le ferrovie farebbero sparire i carrettoni. Noi dubitiamo, che per quella causa ne sia sparito pur uno. Ciò avviene, perché ove non si tratti di comuni assai vicini, e non si prenda un vagone a proprio conto, il trasporto per la ferrovia, riesce più dispendioso e più incomodo. Un carrettone parte dalla casa del proprietario, per esempio, col suo carico di cereali e va difilato sino alla sua destinazione, e poi può caricare merci d'importazione. Ma volendosi far uso della ferrovia, la merce dev'essere caricata sur un veicolo qualunque per essere trasportata alla stazione, scaricata, e poi ricaricata sul vagone; scaricata finito il viaggio e nuovamente trasportata su veicoli al mercato od ai granaj, dove deve farsi l'ultimo scaricamento.

Ecco la parcella presentatici per trasportare a Cagliari cento ettolitri grano da un villaggio che dista circa 12 chilometri dalla stazione di 5. Gavino:

Per vagne	L.	25
Trasporto del grano a 5. Gavino	“	100
Spese di facchinaggio a Cagliari	“	14
Trasporto dalla stazione del magazzino	“	10
Dazio	“	10
Totale		L. 159

Or quando si pensa, che senza tante noie, senza essere obbligati, per economia a trasportare d'un tratto, tanta quantità di grano, i carrettonieri si contentano d'un franco ed anche meno per istarello, è naturale che il trasporto dei cereali per le ferrovie debba essere insignificante, finché presso le stazioni non saranno fabbricati dei magazzini di deposito e vi saranno dei commessi o dei capitalisti che incettino la merce per proprio conto. Che se si tratti d'oggetti facili a guastarsi i tanti caricamenti e scaricamenti che abbiamo accennato sono un ostacolo anco maggiore.

Né il nostro Consiglio provinciale pare granfatto occuparsi di strade che facilitino l'accesso alle ferrovie. Già da oltre due anni, chi scrive fu incaricato di presentare una petizione sottoscritta da ben 43 comuni per la costruzione d'una strada di circa 25 chilometri, ed egli effettivamente la raccomandava ad un gran promettitore: ma il Consiglio provinciale, nel mentre fa delle strade anche dove niuno le chiede, non tenne neppure parola di quella petizione!

La costruzione delle nostre ferrovie continua come fu cominciata, senza alcun riguardo all'interesse delle popolazioni: non si bada tanto al prodotto, quanto al costo: e a chi si mostra scontento di certi tracciati e di certi sviluppi, si risponde coll'esagerare le difficoltà da superarsi e si contrappone lo spettro dell'eternità. Nel momento in cui scriviamo, ci si trasmette un lungo articolo sull'argomento di cui abbiamo preso a di-

scorrere: epperò ci limiteremo a notare una delle esagerazioni riguardo alla supposta altezza d'Ozieri, in un lungo articolo della "Cosa Pubblica" di Sassari: «Noi, scrive quel giornale, non abbiamo fatto studi sull'altezza delle nostre montagne, perché non ne abbiamo avuto il tempo né i mezzi, ma prima di venire in Sardegna il signor Borgnini piemontese, che ama tanto la Sardegna, per quanto ne dice la *Gazzetta* ed il rappresentante della costruttrice, era venuto a farci visita un altro piemontese, il cui nome non dimenticheremo mai perché i Sardi non sono ingrati verso i loro benefattori, e questo piemontese è Alberto Lamarmora. E Alberto Lamarmora dice che Ozieri è *all'altezza di duecento ventiquattro metri sul livello del mare*, e che il monte di *Monserrato*, uno dei più alti di quelli che dominano la città, ha sul livello del mare l'altezza di 616 metri, più alto quindi della città 271 metri [sic].

«Riflettete poscia che i 224 m. d'altezza della città sono ragguagliati al livello del mare, e non a quello della pianura, come volete; e che nella pianura vi è un fiume che prima di raggiungere il mare percorre una china della lunghezza di oltre 70 chilometri.

«Ora ci par chiaro che se Ozieri dalla pianura manda le sue acque al mare per sì lungo corso bisogna che questa pianura sia alta dal livello del mare almeno un centinaio di metri, supposto che la pendenza del fiume non sia neppure del due per mille. Quindi Ozieri, che sta a 224 metri sul livello del mare, dovrebbe essere solo un 124 metri sul livello della pianura. E se così è dove sono le immense difficoltà di accedervi colla ferrovia? Il capitolato peraltro porta che le pendenze *potranno essere tollerate nel limite massimo del 25 per 1.000 in quei tratti in cui per le naturali condizioni dei luoghi non si potesse farne a meno*; e noi ci troviamo nel caso di una pendenza che non supererebbe forse neppure il 15 per mille, ritenuto che per vincere 124 metri si può approfittare dello sviluppo di 8 chilometri. E poi, se la stazione si è potuta fare alle porte di Sassari, che Lamarmora dice di essere a 200 metri circa sul livello del mare, chi può credere che non si potesse anche fare in Ozieri, che secondo lo stesso autore sta a 224 metri dallo stesso livello?

«Il paese più alto della Sardegna, che è Fonni, non raggiunge i mille metri di altezza che voi volete dare ad Ozieri, ma solo 998,82».

Ferrovie economiche nella Provincia di Cagliari **Proposta dell'avvocato Giuseppe Sanna Sanna ex-deputato alla rappresentanza provinciale**

Fin da quando il Consiglio Provinciale deliberò di contrarre un prestito di 12 milioni di lire onde impiegarli nella costruzione delle strade carreggiabili che restano ancor a compiersi nel territorio della Provincia, mi sono preoccupato del seguente problema: «Sarebbe possibile impiegare utilmente una parte di quei milioni nella costruzione di ferrovie economiche a modo che gli utili provenienti dal loro esercizio o facilitassero il rimborso del prestito, o impiegati nel primitivo scopo, cioè nella costruzione di strade carreggiabili, potessero in breve tempo soddisfarsi pienamente e meglio i bisogni della Provincia?»

Allo scioglimento del problema occorreva si verificassero due circostanze:

1. Trovare un sistema di ferrovie che con una tenuissima spesa ne facilitasse la costruzione; e quindi, data una somma, potesse in confronto ad altri sistemi, costruirsi un maggior numero di chilometri.

2. Costrurre tal numero di chilometri e in tali regioni per cui potesse avverarsi che al beneficio delle strade ferrate partecipassero dal più al meno anche le parti delle Provincie, le più lontane.

Sulla prima circostanza nell'esaminare i vari sistemi di ferrovie economiche adottati in diverse parti del globo ebbi notizia d'un nuovo sistema inventato in Francia fin dal 1869 dall'ing. Larmanjat, che ne fece l'esperimento in una ferrovia di circa 5 chilometri costruita a sue spese presso Parigi fra Montfermeil e Rainey.

L'esperimento fu così felice, la stampa si pronunciò così favorevole, che già nei Consigli Dipartimentali si discuteva d'applicare tal sistema alle ferrovie secondarie. Il Governo francese non ebbe difficoltà di dare al Larmanjat, con speciale Decreto, l'autorizzazione di mettere in pratica il suo sistema. Se non che, sopraggiunta la guerra colla Prussia non solo quello slancio fu paralizzato, ma i prussiani distrussero la stessa ferrovia d'esperimento.

Ora che la Francia incomincia a riaversi, il Larmanjat ricomincia anch'esso a far apprezzare il suo sistema e già ottenne la concessione, per facilitare i trasporti di diversi canali fluviali che traversano la Francia, di costruire di tali ferrovie che colle locomotive rimorchiando i battelli carichi di mercanzie, fan presto giungere le merci al loro destino.

Altra concessione ha ottenuto dal Governo Svizzero per una ferrovia col suo sistema fra Losanna ed Echellens.

Fin dal 1869 si costituì una Compagnia Inglese per la costruzione di 110 chilometri di tali ferrovie in Portogallo, che al presente sono in gran parte in esercizio, facendo capo a Lisbona, capitale del Regno.

Ed al momento in cui scrivo la presente, altro nuovo esperimento per incarico del Municipio si è fatto a Parigi onde applicare il sistema alle contrade principali e nei dintorni della capitale della Francia. Assisteranno all'esperimento molti rappresentanti della stampa, i Sindaci dei diversi quartieri, e molte notabilità tecniche e industriali. L'esperimento fu coronato da felice successo, come si rileva dai vari articoli pubblicati nei giornali; e pare non possa dubitarsi che al Larmanjat si conceda la privativa della

costruzione e dell'esercizio di tali ferrovie, che durante il giorno si eserciterebbero a cavalli nelle contrade di Parigi pel trasporto di passeggeri, e di notte e nei dintorni colla locomotiva pel trasporto di passeggeri e merci.

Il grande pregio di questo sistema consiste nel poter superare pendenze anche al di là del 6 p. %, e di potere con tutta facilità e sicurezza circolare in curve di raggi anche di sei metri rallentando di poco la velocità del treno, per cui questo sistema di ferrovie può applicarsi alle strade carreggiabili regolarmente costrutte. E siccome il sistema è ad un solo rail e quindi occuperebbe poco spazio la spesa di costruzione a nuovo, o per adattamento delle strade esistenti non può essere che lieve in confronto ad altri sistemi così detti economici.

In quanto alla velocità se il piano è orizzontale o con pendenze fino al 0,5 p. %, il Larmanjat fornisce locomotive da percorrere 35 chilometri all'ora.

Dal 1870 in qua il Larmanjat ha perfezionato il suo sistema rispondendo così alle varie obiezioni che gli furono fatte, e specialmente dall'Ing. Biglia, che per incarico del nostro Governo esaminò il sistema nella ferrovia di saggio fra Montfarmeil e Rainey, come risulta dalla sua relazione fatta al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 23 Luglio 1870.

Fra i miglioramenti introdotti al suo sistema, oltre quello di rendere più economico l'esercizio v'ha quello che i vagoni delle mercanzie non han bisogno d'essere caricati o scaricati alla stazione, potendo caricarsi e scaricarsi nei magazzini dei privati che spediscono o ritirano le merci: poiché questi vagoni sono costrutti in un modo speciale che permette di abbandonare le due ruote che circolano sulla rotaia rendendo così libero il carro per essere tirato da cavalli fino al luogo definitivo di carico e scarico.

Quale e quanta sia l'importanza di questa nuova invenzione, è facile immaginarselo. Queste ed altre innovazioni e perfezionamenti al primo sistema valsero al Larmanjat un altro Brevetto di privativa in Italia esteso a 15 anni, a datare dal 1 Gennaio corrente anno*.

Qualunque mio progetto per applicare tal sistema nell'Isola sarebbe stato vano se prima non avessi ottenuto la cessione del suo Brevetto, ed è ciò che avvenne. Io son libero d'applicare il suo sistema non solo in Sardegna ma anche nel Continente Italiano, ove fra poco dovrà sorgere una Società che specialmente si varrà di tal sistema per estendere in Italia la costruzione di ferrovie economiche, di cui tanto si diffetta in tutte le parti della Penisola.

Ma per la Provincia di Cagliari quali sono le ferrovie che reclama l'interesse del paese, e per le quali non può sperarsi il concorso del Governo? Quali quelle che maggiormente dovranno contribuire a svolgere l'industria ed il commercio, e quindi a far crescere rapidamente il benessere della Provincia? Quali quelle che possono utilmente esercitarsi, e colla prospettiva di proventi sempre soddisfacenti e progressivi?

A mio avviso son due *queste* linee: una é quella che da Cagliari direttamente farebbe capo a Laconi per Donori, Mandas, Isili con diramazione per Guasila e Villamar della lunghezza complessiva di circa 110 chilometri: e l'altra da Cagliari a Tortolì fino al porto passando per Quarto, e Muravera, seguendo cioè presso poco la strada già in

* Per la parte tecnica del sistema vedi allegato B.

gran parte costrutta e presso a costruirsi interamente, della lunghezza di circa 140 chilometri.

Sulla grande utilità di questa linea e sull'influenza immediata e rapida che eserciterebbero a pro dell'industria e del commercio, è inutile discutere quando il progetto si sottopone ad uomini meglio di me versati nella cognizione delle condizioni economiche del paese. Però in quanto all'utilità della linea da Cagliari a Tortolì mi permetto far osservare che senza trasformare in ferrovia la strada carreggiabile nazionale che si sta costruendo una lunga serie d'anni dovrà trascorrere prima che la strada medesima sia battuta e trafficata; e che reso inutile il servizio dei vapori fra Cagliari e Tortolì, il governo sarà costretto di aumentare le corse fra Tortolì, Orosei, Siniscola e Terranova per cui gran parte del nuorese dovrà servirsi di quelle ferrovie per le sue più facili e dirette comunicazioni con Cagliari, e finalmente che solo tal mezzo dovrà contribuire a svolgere le ricchezze mineralogiche che finora trovansi quasi inesplorate nelle regioni del Sarraus.

Ma queste due ferrovie, resa possibile la costruzione con una parte del prestito dei 12 milioni, saranno veramente utili nel loro esercizio?

L'utilità che proviene dalle regolari, frequenti e rapide comunicazioni da uno ad altro paese per mezzo della locomotiva è indiscutibile ed incalcolabile. È solo discutibile se dedotte le spese d'esercizio, i proventi presumibili possano essere tali da assicurare fin dai suoi primordi un utile corrispondente alla quota che anche per l'ammortamento del capitale, dovrà rimborsare la Provincia in conseguenza del fatto imprestito.

A ciò non si può rispondere senza conoscere la somma precisa che richiederebbe la costruzione completa di quei 250 circa chilometri di ferrovie, compresa la fornitura di tutto il materiale mobile, e di quant'altro si abbisognerebbe per l'esercizio, e quindi stazioni, rimesse, case cantoniere, officine, telegrafo etc. etc. e senza conoscere in pari tempo la cifra presumibilmente necessaria per la manutenzione ed esercizio della strada.

La Somma complessiva che si richiede per la costruzione di quelle linee, dandole completamente finite e fornite largamente del materiale mobile necessario e di quant'altro si abbisogna per un regolare esercizio, è di lire *nove* milioni coll'obbligo per lo spazio d'un anno della manutenzione della strada e dei fabbricati d'ogni tronco di ferrovia aperto all'esercizio, e in conseguenza tronco per tronco dalla data dell'apertura.

In quanto alla spesa di manutenzione e d'esercizio, seguendo il Larmanjat nei suoi calcoli, dovrebbe ritenersi che con un provento chilometrico di lire 5 m se ne avrebbe, abbastanza per rendere utile e vantaggiosa la speculazione.

Né questo calcolo del Larmanjat è contrario alla regola generale che stabilisce al 50 % dell'introito lordo la spesa d'esercizio nelle ferrovie, pur ritenendola suscettibile di diminuzione fino al 35 e 40 % quando i proventi aumentassero considerevolmente. Poiché è indubitato che la spesa d'esercizio per un provento di sole lire 5 m. per kil. non potrà oltrepassare le lire 3000, come per proventi fino a lire 10 m. basterebbero sole lire 4 m per spese d'esercizio, in cui si comprende la spesa della manutenzione della strada, la quota di rinnovamento del materiale, il personale, consumo del carbone, ed altre impreviste.

Queste massime Coincidono col calcolo dettagliato, che unisco alla presente, della spesa d'esercizio che occorrerebbe pei 250 chilometri proposti*. Esso mi dà il risultato di lire 4 m. per kil., stabilito però tale servizio che basti per un introito di circa L. 10 m. Il calcolo infatti è basato supponendo sei treni giornalieri per ogni tronco, mentre per qualche tempo forse potranno essere sufficienti soli quattro. Ho fissato il prezzo del carbone a lire 50 per tonnellata, mentre può senza alcun dubbio acquistarsi ad un prezzo minore; ed è appunto in vista di questa diminuzione e di altre possibili economie sulla cifra totale, che non ho indicato in dettaglio le spese per l'olio, grasso, stoppa ecc; contentandomi d'aggiungere per spese impreviste la somma di L. 17,745.

Ora se le spese d'esercizio per molti anni dovranno oscillare da L. 3 a L. 4 m. per chilometro, sarebbe utile per la Provincia impiegare nei 250 kil. I nove milioni che si richiedono?

Per rispondere negativamente dovrebbe suporsi che tali linee non sieno al presente né possano per molto tempo essere suscettibili neppure d'un provento chilometrico che valga a sopperire convenientemente alla spesa d'esercizio.

Ma ciò è assurdo. Si può supporre, ma non concedere che l'esercizio parziale dei tronchi non dia nel primo anno un provento corrispondente alle spese d'esercizio e all'interesse del capitale impiegato; considerando però che in quel primo anno resterebbe a carico dell'Impresa costruttrice la spesa di manutenzione della strada e dei fabbricati, si può ritenere che anche in quel primo anno l'esercizio sarebbe utile.

Ma dopo un anno d'esercizio di ciaschedun tronco i proventi dovranno progressivamente aumentare a misura che l'esercizio s'avvia al compimento delle linee facendo capo ai centri di maggiore produzione.

Ora, chi può contrastare che quelle due linee, dopo un anno di regolare esercizio, non abbiano a dare in complesso un provento chilometrico almeno di 5, o 6 m. lire?

Vediamo la linea Cagliari-Oristano che senza oltrepassare l'anno della sua intera apertura, il che avverrà nel 15 gennaio del venturo anno 1873, ha già raggiunto il provento mensile di L. 47,703 10 nel maggio, di L. 43,809 95 nel giugno, e di L. 44,559 05 nel luglio che in media, sostenendosi o aumentando per poco nel secondo anno d'esercizio, darebbe sui 93 chil. non meno di L. 6 m. per chilometro.

E si può presumere che quelle due linee non abbiano a rispondere in complesso allo stesso risultato?

Io anzi credo fermamente che i risultati saranno più proficui e più soddisfacenti.

La linea Cagliari-Laconi con diramazione a Villamar traverserebbe le regioni della Provincia più popolate e più ubertose, e col far capo a Laconi richiamerebbe a quel punto tutto il commercio della parte centrale dell'Isola - La linea Cagliari-Tortolì mentre farebbe immediatamente cessare l'isolamento cui finora furono condannate le fertili regioni del Sarrabus e dell'Ogliastra, isolamento cui dovrebbero ancora sottostare per lunghissimi anni, darebbe pur vita e risorgimento all'industria mineralogica che appunto per la mancanza di facili e celeri comunicazioni, si può dire paralizzata e depressa a fronte delle immense ricchezze che ancora stanno inesplorate in quelle regioni. E col

* V. l'Allegato A

far capo a Tortolì ed al suo porto vi sarebbe anche chiamata tutta la parte orientale del Nuorese.

Insomma con queste due linee, concorrendo esse pur anche a dare maggiore sviluppo alle altre due linee Cagliari-Oristano, Cagliari-Iglesias, l'intera Provincia avrebbe mezzo di estendere la sua industria ed il suo commercio, e quindi di potere più agevolmente sopportare i pesi dello Stato, della Provincia e del Comune.

In conseguenza non si può mettere in dubbio l'utilità del loro esercizio. E ritenuto che anche fin dal 1° anno possa la Provincia avere un provento poco più di L. 2 m. al chil. dedotte le spese d'esercizio, avrebbe già un reddito quasi corrispondente alla somma che si dovrebbe annualmente pagare come quota d'interesse e d'ammortamento dei 9 milioni impiegati, ritenendola, al 7 % per 40 anni, in L. 630 m., reddito che negli anni successivi dovrebbe aumentare; e tanto più sollecitamente se i tre milioni che rimarrebbero del prestito dei 12 milioni, s'impiegassero nella costruzione di strade carreggiabili, che facendo capo direttamente o indirettamente a queste ferrovie, dessero loro maggior alimento in passeggeri e merci.

Ma se la Provincia a vece di destinare questo provento al pagamento della quota relativa d'interesse e d'ammortizzazione del capitale impiegato, la destinasse all'impiego delle opere per cui l'imprestito fu votato, ne seguirebbe che la somma impiegata mentre varrebbe a costruire 250 chilo di ferrovie, servirebbe anche, impiegando gli utili nella costruzione di strade carreggiabili, a dotare la Provincia, in un breve periodo di tempo, delle strade carrettieri di cui abbisogna. E siccome questi utili sarebbero durevoli per tutto il tempo della concessione che dovrà essere non minore di 90 anni, e quel che più importa, volgendo necessariamente all'aumento, ne segue che per tutta la durata della concessione la Provincia potrebbe contare d'avere annualmente un reddito considerevole da impiegare in opere pubbliche, e col tempo fors'anche suscettibile a sopportare in tutto od in gran parte i pesi della Provincia senza bisogno di gravame tant'oltre i contribuenti.

Ciò che è più evidente si è, che l'impiego d'una parte; del prestito nella costruzione di quei 250 chilo di ferrovie, farebbe rendere meno sensibile ai contribuenti il pagamento dell'annuità d'interesse e d'ammortamento del prestito medesimo, perché dovrebbe rapidamente aumentare il benessere della Provincia; e quando dico della Provincia, intendo di tutte le sue parti, che dal più al meno ne fruirebbero i benefici.

Ma la Provincia può essa, dimandare al Governo la concessione di queste ferrovie senza ledere i diritti di preferenza, della Compagnia Reale? Se essa nello scorso anno non avesse protestato contro un mio pur troppo generico ma consimile progetto presentato alla Provincia, io non mi preoccuperei punto di questa questione.

La Compagnia Reale ha il diritto di preferenza per le ferrovie in diramazione alla linea principale, e quando in pari tempo si costruiscano con garanzia o per conto del Governo. Ma nel caso attuale trattasi di linee che alla principale non fan capo in alcun punto. Non trattasi neppure di ferrovie da costruirsi con garanzia o per conto del Governo. E se solo in questi casi, a parità di progetti, è preferita la Compagnia Reale, sarebbe strano ed assurdo un privilegio che obbligasse un privato o un corpo morale che volesse coi suoi denari costruire una ferrovia, a fornire i propri capitali alla stessa Compagnia. Sarebbe una vera spoliazione inconciliabile coi diritti d'una civile Società. E perciò non può neppure dubitarsi che ove voglia un privato un privato o la Provincia

costrurre con propri capitali una qualunque ferrovia in diramazione delle linea principale, non possa neppure opporvisi la Compagnia Reale, a meno che essa non voglia costruirla per proprio conto, con propri mezzi e a suo rischio e pericolo.

L'espropriazione dei terreni necessari per la costruzione delle strade, delle stazioni e delle cantoniere dovrebbe, stare a carico dei comuni per la lunghezza del proprio territorio traversata dalla ferrovia. Anche di ciò non può dubitarsi, perché il sacrificio richiesto avrebbe lievissimo, e massime in confronto al beneficio che ciaschedun comune ne riavrebbe. Quanto ho esposto basta a dare un'idea delle basi accettate, abiliterebbero una Compagnia ad assumere la costruzione di quei 250 chilometri di ferrovia.

Ma perché tali basi sieno meglio intese e formulate le riassumo come segue:

1. Si costurrebbe sul sistema Larmanjat ad una sola rotaia la linea da Cagliari a Tortolì fino al porto passando per Selargius, Quarto, Muravera, S.Vito, Tertenia e Bari Sardo della lunghezza: di circa 140 chilometri; e l'altra da Cagliari a Laconi passando, per Pirri, Pauli-Pirri, Soleminis, fra Sicci e Serdiana, Donori, Mandas, Serri, Isili, e Nurallao con diramazione per Ortacesus, Guasila, e Villamar della lunghezza di circa 110 chilometri.

2. Nella costruzione si comprendono:

(a) Le stazioni, le rimesse, le officine, le cantoniete alla distanza di circa 2 chilometri l'una dall'altra, e i casotti di guardia nei passaggi a livello e negli scambi di conformità ai disegni che si presenterebbero.

(b) La fornitura e posa di tutto il materiale fisso, e delle macchine ed utensili occorrenti per le officine, come anche la fornitura di tutto il materiale mobile che consisterebbe in

- N. 30 locomotive
- » 16 vetture miste di 1° e 2° classe
- » 20 id. di seconda
- » 32 id. di terza
- » 8 carri a bagagli
- » 150 per merci di diversa qualità

(c) La linea telegrafica fornita delle macchine e utensili occorrenti.

(d) I mobili necessari per tutte le stazioni, compresi i casellari pei biglietti

3. Dal giorno del collaudo e dell'apertura all'esercizio d'ogni tronco di ferrovia, resterà a carico dell'Impresa costruttrice la manutenzione di ciaschedun tronco per lo spazio d'un anno.

4. La consegna del materiale mobile si farà proporzionato al bisogno per l'esercizio d'ogni tronco di ferrovia.

5. A misura che ogni tronco sarà compiuto e collaudato, e pronto all'esercizio, sa ne farà la consegna, e immediatamente dopo il pagamento dell'importo del tronco medesimo in ragione chilometrica sulla complessiva somma di 9 milioni del totale dei chilometri costruiti e da costruire.

6. La costruzione dovrà, incominciare non più tardi di quattro mesi dal giorno che la Provincia avrà ottenuto dal Governo la concessione delle ferrovie, e dovranno essere interamente compiute entro lo spazio, di quattro anni dal giorno che se ne sarà incominciata la costruzione.

7. Sarà in facoltà dell'Impresa costruttrice di occupare, per trasformarle in ferrovie, le strade nazionali da Quarto al porto di Tortolì, e l'altra fino a Laconi, come anche la strada da Pauli-Pirri a Sicci.

8. La Provincia dovrà provocare dai comuni nei cui territori traverserà la ferrovia, una deliberazione che l'impegni ad assumersi l'obbligo di concedere gratuitamente il terreno rispettivo necessario alla costruzione della strada, delle stazioni, delle cantoniere e dei casotti di guardia.

Tre mesi dopo che la Provincia avrà accettato queste basi, previo un compromesso, io m'impegno di costituire o presentare una solida Compagnia che dovrà assumere gli obblighi suindicati con quelle altre clausole che si combineranno d'accordo, e con quelle altre garanzie che si reputeranno necessarie*.

Giuseppe Sanna Sanna

* Sebbene nel fare questa proposta io abbia ritenuto come base della medesima il prestito dei 12 milioni votato dal Consiglio, pure essa può considerarsi e ritenersi affatto indipendente dalla questione del prestito, e come tale esaminarsi, discutersi ed adattarsi con riserva di provvedere a suo tempo agl'impegni nel modo che il Consiglio stimerà più conveniente.

Allegato A**Spese d'esercizio****Articolo 1.
Manutenzione**

Manutenzione dei 250 Kilom. di strada	L. it. 130000,00
» dei fabbricati Stazioni, rimesse,	
» officine, case cantoniere e casotti di guardia	» 7000,00
» del materiale mobile	» 58400,00
» del Telegrafo	» 1500,00
Quota annua per la Manutenzione	L. it. 196900,00

**Articolo 2.
Quote di rinnovamento**

Pel materiale fisso (rotaie, traversine ecc.)	L. it. 195000,00
Pel fabbricati	» 14000,00
Pel materiale mobile	» 87600,00
Pel telegrafo	» 2500,00
Quota totale annua di Rinnovamento	» 299100,00

**Articolo 3.
Combustibile**

N. 4 Treni per viaggiatori fra Cagliari e Tortolì,	
» 4 Treni per viaggiatori fra Cagliari e Laconi,	
» 4 Treni per viaggiatori per la diramazione a Villamar, comprese le manovre in stazione, formano una percorrenza giornaliera di circa $(145 + 98 + 17) \cdot 4 =$ Kilom. 1040. Essendo di Kilog. 7 il consumo di combustibile al Kilom. pel treno viaggiatori, si ha un consumo giornaliero di tonnellate 7,28 ed all'anno di tonn. 2657,20, le quali valutate a L. it. 50 per tonnellata,	
danno un totale annuo di	L. it. 132860,00
N. 2 Treni-merci al giorno per ogni tronco danno una percorrenza giornaliera, comprese le manovre, di Kilom. 520 - Essendo di Kilog. 11,5 il consumo kilometrico di combustibile pel treno-merci, si ha un consumo giornaliero di tonnellate 5,98, ed all'anno di tonnellate 2182,70, le quali, valutate a L. it. 50 caduna, formano un totale annuo di	L. it. 109135,00
Consumo totale annuo del Carbone	L. it. 241995,00

Articolo 4. Personale

n. 1.	Direttore amministrativo	L. 8000,00
» 6.	Commessi a L. 150 mensili (in media)	« 10800,00
» 1.	Cassiere	« 3600,00
	Ispettore, Controllore, etc.	« 10400,00

» 1.	Capo del Movimento e traffico	« 4000,00
» 27.	Capi Stazione a L. 125 mensili (in media)	« 40500,00
» 30.	Guardie di stazione a L. 75 mensili	« 27000,00
» 8.	Facchini a L. 90 mensili	« 8640,00

» 1.	Ingegnere Capo	« 10000,00
» 2.	Ingegneri a L. 3600	« 7200,00
» 2.	Assistenti a L. 2400	« 4800,00
» 1.	Capo meccanico	« 4000,00
» 18.	Macchinisti a L. 200 mensili (in media)	« 43200,00
» 18.	Fuochisti a L. 100 mensili	« 1600,00
» 8.	Conduttori a L. 100 mensili	« 9600,00
» 6.	Operai macchinisti a L. 150 mensili	« 10800,00
» 14.	Operai fabbri e falegnami a L. 90 mensili	« 15120,00

Spese d'ufficio 5000,00

Totale 244260,00

Riepilogo

Manutenzione	L. 196900,00
Quota di rinnovamento	« 299100,00
Consumo del carbone	« 241995,00
Personale	« 244260,00
Imprevisti	« 17745,00

Spesa totale annua d'esercizio « 1000000,00

Spesa annua d'esercizio per ogni kilom. L. 4000,00

Allegato B**Sistema Larmanjat**

Nello studio sul tracciato d'una ferrovia ordinaria due sono le condizioni alle quali l'ingegnere deve soddisfare per rendere l'opera utile al paese, che dovrà fruirne i vantaggi, e proficua al concessionario. Queste condizioni sono:

1. Che le pendenze non superino quei limiti oltre i quali, non bastando l'aderenza sviluppata dalle ordinarie locomotive, sia necessario adottare macchine pesanti con ruote accoppiate, le quali richiedono un materiale fisso capace di sopportarle e quindi soverchiamente dispendioso, o ricorrere a sistemi i quali, indipendentemente dal peso della macchina, possano artificialmente sviluppare, con ingegnose disposizioni, l'aderenza necessaria alla locomozione.

2. Che il raggio delle curve sia abbastanza grande per rapporto alla larghezza del binario ed alla velocità dei treni da non creare, per gli effetti dovuti al maggior percorso della ruota esterna, al parallelismo delle sale ed alla forza centrifuga, una somma tale di resistenze, che rendano gravoso l'esercizio della linea pel rapido consumo del materiale, e per la minore sicurezza del transito.

Dalle difficoltà che suscitano queste due condizioni, più che qualunque altro sistema finora ideato, si svincola il sistema monoguida dell'Ing. Larmanjat, di cui darò rapidamente alcuni cenni, che valgano a farlo conoscere ed apprezzare.

Si tratta d'un sistema ad una sola rotaia. Questa è situata nel mezzo della strada, allo stesso livello del terreno, ed è collocata su piccole traversine distanti circa 1 metro da asse ad asse. La rotaia è del sistema Vignolles, cioè come quella delle Ferrovie Sarde, dalle quali differisce solamente per il peso; identico è pure il modo di congiunzione d'un regolo coll'altro e del regolo colle traversine. Queste, per la disposizione accennata della guida, vanno naturalmente nascoste nel suolo - Da una parte e dall'altra della rotaia ed alla distanza di m. 0,68 sono collocate due striscie di macadam sulle quali appoggiano le ruote motrici della locomotiva. In alcuni casi si sostituiscono longarine di legno alle due striscie di macadam; questo sistema si adotta per le strade costrutte su fondo poco resistente, o per quei tratti nei quali il prezzo della ghiaia sia molto elevato, o quando questa non sia di buona qualità. In questo caso si mettono due traversine piccole e poi una grande (e così di seguito) sulla quale vengono inchiodate le longarine con chiodi a capo nascosto - Allorquando si permette ai concessionari l'occupazione d'una *piccola* striscia delle stive carrettieri, si colloca presso l'orlo del fosso una longarina, e dall'altra parte si stabilisce una solida rotaia in macadam. Si ha così un sistema misto; sistema forse poco conveniente per una ferrovia, che, per rendersi maggiormente fruttifera, dovrebbe assorbire ogni e qualunque trasporto.

§ 2.

Motore - La Locomotiva è a quattro ruote: due sono situate in direzione dell'asse longitudinale, cioè una sul davanti e l'altra nella parte posteriore della macchina, le quali, avendo il cerchione fatto a gola, cuoprono il fungo della rotaia, sulla quale scorrono, e

servono a dirigere il cammino, poich , essendo girevoli sul loro asse verticale, si dispongono facilmente nel senso delle curve, rendendone facile e punto pericoloso il passaggio: le altre due ruote sono collocate lateralmente e proprio sotto il centro di gravit  della macchina. Sono queste le ruote motrici, sulle quali gravita quasi tutto il peso della locomotiva, e che, scorrendo sul terreno, sviluppano un'aderenza la quale certamente, a parit  di peso della macchina, non avrebbero potuto sviluppare su regoli di ferro. Ne viene di conseguenza che la forza di trazione   considerevolmente aumentata.

A chi ben rifletta su tale disposizione di ruote, non isfuggir  per certo l'inconveniente, che nascerebbe belle forti pendenze, nelle quali pi  che in altre circostanze, deve potersi utilizzare tutto il peso della macchina.

Difatto siccome con queste locomotive possono superarsi pendenze anche del 7%, avviene, che appunto in queste salite il peso della macchina, per la sua considerevole inclinazione, verrebbe in gran parte a gravitare sulla ruota centrale posteriore, e non pi  sulle ruote motrici; quindi diminuirebbe l'aderenza e per conseguenza naturale anche la forza di trazione, per la qual cosa le ruote motrici finirebbero (alla peggio) per scivolare, non altrimenti di quanto avviene nelle ferrovie ordinarie, quando in giornate umide e con un treno pesante si vuol superare una salita dell'1½ e spesso dell'1%.

A ci  ha provveduto l'inventore con una lunga vite che trovasi nell'avantreno, manovrata dal macchinista per mezzo d'una ruota. Con questo congegno il peso della macchina viene ad essere interamente riportato sulle ruote motrici. Parlando di questo meccanismo, il Cav. Biglia, Ispettore delle ferrovie italiane, dice: *  questa una buona disposizione per proporzionare l'aderenza al carico ed al coefficiente eventuale d'attrito.*

Le ruote motrici possono fino ad un certo punto girare, come nelle carrozze ordinarie, indipendentemente l'una dall'altra sul loro asse; per tal modo nelle curve si evitano le resistenze dovute al maggior percorso che la ruota esterna fa in confronto della ruota interna, ed in pari tempo si scema il consumo del materiale. Ad ottenere ci  valgono due molle: a spirale, una estremit  delle quali   fissa all'asse e l'altra al mozzo della ruota. Ne avviene, che la ruota non fa corpo coll'albero finch  la molla non sia del tutto ravvolta intorno ad esso. Si ottengono cos  due vantaggi: prima di tutto si mette in moto il treno con maggior facilit , in secondo luogo poi si agevola il passaggio nelle curve, poich  una ruota pu  girare indipendentemente dall'altra e rendere cos  nulla la torsione sull'albero e lo strisciamento sul suolo.

Come avviene nelle locomobili, i gambi degli stantuffi invece di comunicare direttamente il moto alle ruote motrici, il che produrrebbe frequenti guasti, dovendo esse correre sul terreno e non su guide di ferro, trasmettono il movimento ad un albero sul quale stanno infilzati due rocchetti di diverso diametro, ciascuno dei quali ingrana a volont  del macchinista in una ruota dentata calettata sull'albero motore.

Siccome diverso   il raggio degli anzidetti rocchetti e delle ruote corrispondenti, ne viene che si avranno due velocit  - limiti per la macchina, senza che vi sia bisogno di aumentare o diminuire il numero dei colpi dello stantuffo. Succede da ci  che dovendosi esercitare uno sforzo considerevole in salita, baster  fare ingranare l'apparato di piccola velocit ; per tal modo l'eccedenza del numero dei colpi dello stantuffo sul numero di giri del rocchetto va tutto in vantaggio della forza di trazione della macchina.

Alcuni rispettabili Ingegneri francesi mossero al Sig. Larmanjat una obbiezione sul pericolo, che potrebbe presentare un servizio impiantato con questo genere di macchine, a cagione della disposizione particolare delle quattro ruote. Ecco come rispondeva loro l'inventore:

«Questa disposizione potrebbe difatto dar luogo a gravi accidenti, qualora avvenisse la rottura dell'albero (trasversale); io credo però aver risposto a questa obbiezione in modo da distruggere a tal riguardo ogni timore, dimostrando la facilità di applicare alla macchina un congegno unito al suo telaio, il quale, nel caso di rottura dell'asse, verrebbe a sdrucchiolare sul suolo, e producendo l'effetto d'un freno, toglierebbe alla macchina ogni possibilità di rovesciarsi sul fianco».

Ed il già citato Cav. Biglia, nella sua relazione al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 23 luglio 1870, riconosce tal sistema dal lato tecnico come *plausibile ed atto a presentare la necessaria garanzia di sicurezza pel pubblico*.

Aggiungasi a tutto ciò il regolare esercizio della linea fra Raincy e Montfermeil* per lo spazio d'un anno operatosi senza inconvenienti, e quello della linea Portoghese, che mette capo alla capitale del Regno, e si vedrà quanto sia infondato il timore di pericoli maggiormente possibili con questo sistema, che con qualunque altro.

* Ecco il prospetto delle pendenze su questa linea, partendo da Montfermeil:

Lunghezza	140 m.	salita	3,36	Per 100
»	130	»	1,09	»
»	230	»	5,2	»
»	40	»	7,7	»
»	210	»	6,55	»
»	60	»	5,1	»
»	100	»	7,5	»
»	90	»	5,6	»
»	50	»	3,9	»
»	50	discesa	2,5	»
»	100	»	0,59	»
»	140	»	1,00	»
»	60	salita	2,7	»
»	260	»	0,9	»
»	60	»	0,2	»
»	200	»	0,77	»
»	80	discesa	0,88	»
»	320	salita	0,28	»
»	230	»	0,7	»
»	250	discesa	0,7	»
»	50	»	0,85	»
»	50	salita	0,9	»
»	200	discesa	1,9	»
»	200	salita	0,75	»
»	200	discesa	0,65	»
»	200	salita	0,56	»
»	300	discesa	0,21	»
»	500	orizzontale		»
Totale	m. 4500			

Le curve lungo la strada erano di 50, 40 e 25 metri, alcune di 15 metri ed in stazione una curva di soli m. 5, 90.

Gli si fece anche un'altra obiezione riguardo al rapido deterioramento, che si avrebbe, della massicciata, sulla quale scorrono continuamente le ruote motrici, e vi rispose accerchiando quelle ruote con gomma elastica (caoutchou), il che fece già buona prova nelle locomobili Thompson.

Dietro lo Scaccia-pietre, che è fissato alla parte anteriore del telaio della macchina, sta una piccola scopa di fil di ferro destinata a mantener netta la superficie convessa del fungo della rotaia.

§ 3.

Vetture. Le vetture hanno quattro ruote disposte come quelle della locomotiva; però, mentre per il motore si richiede, che il peso graviti sul terreno, onde ottenere una considerevole aderenza; per le carrozze deve essere piccolissima la resistenza d'atrito; per ottenere il massimo risultato col minimo sforzo Possibile; perciò il Larmanjat ha dato alle molle una disposizione particolare, per mezzo della quale, richiamando continuamente il peso sulle ruote che scorrono sulla guida centrale, consegue l'accennato scopo. L'intero treno, scorsi alcuni istanti dal momento della partenza, si mantiene addirittura in equilibrio sulle due ruote anzidette, comportandosi precisamente come un velocipede.

Le ruote laterali, interamente indipendenti sulla loro sala, servono soltanto per assicurare l'equilibrio e ricacciare, quando occorra, il peso del vagone sull'asse della strada. Essendo l'atrito di queste ruote col macadam o colle longarine discontinuo, e dovuto solo ad una piccola parte del peso totale, ne risulta che la resistenza alla trazione da esso sviluppata è debolissima e pressoché trascurabile.

Le carrozze per viaggiatori contengono 20 posti collocati, longitudinalmente (al contrario di quanto si osserva nelle ferrovie ordinarie, nelle quali sono disposti trasversalmente alla direzione del cammino), ed in modo tale, che i 10 viaggiatori seduti da una parte diano le spalle a quelli dell'altra parte, potendo così tutti avere un finestrino a loro disposizione. Fra i posti di destra e di sinistra vi è un dossiere, più o meno elegante, secondo la classe a cui la vettura appartiene.

Come in gran parte delle carrozze, così dette Americane, che circolano sulle linee del Lombardo Veneto, si accede al proprio posto non dalle due parti laterali del vagone, ma dalle due fronti, in cui son aperte le porte munite d'un pianerotolo coperto e di alcuni scalini; i quali, giungendo molto vicini al suolo, rendono più facile la salita e la discesa ai passeggeri, specialmente quando il treno non trovasi fermo presso lo scalo.

A differenza dei veicoli delle ordinarie ferrovie, i vagoni Larmanjat sono muniti d'un solo paracolpo centrale. La ragione è ovvia. Con questo sistema si possono percorrere curve di minimi raggi (6 m.); ora se due fossero i paracolpi, ad ogni urto che succedesse in una curva ristretta, la risultante delle due forze sviluppate dai repulsori interni sarebbe considerevole per rapporto alla piccolezza dei raggi, e rendendo facile l'uscita del vagone dalla rotaia; ovvero, concorrendo con altre cause a distruggere l'equilibrio del sistema, comprometterebbe la sicurezza del transito.

Da quanto si è detto, appaiono chiaramente i due vantaggi incontrastabili, che presenta questo sistema, cioè:

1. Superare forti pendenze senza bisogno di un materiale di gran mole, il quale, oltre allo esser caro per se stesso, rende molto più gravose le spese di costruzione;
2. Vincere la ristrettezza delle curve, rendendo possibile lo sviluppo della strada in regioni montuose, e facile l'applicazione di tal sistema alle strade carrettiere già costruite.

Parlando di questo secondo vantaggio, ecco come si esprime l'Ingegnere Biglia nella già citata relazione* :

«Intanto si può già sin d'ora asserire che, scendendo il raggio (*nelle ferrovie ordinarie*) a meno di 300 metri, la resistenza delle curve arriva presto a raddoppiare tutti gli attriti del treno; epperò si sente l'importanza del sistema Larmanjat, il quale colla sala unita e le ruote indipendenti, evita la massima parte di quelle resistenze. Taluno volle obbiettare a questo vantaggio gli urti, che risentono i viaggiatori passando nelle più ristrette curve dell'accennata linea; ma io osservo, che ogni volta si voglia passare per una curva, gli effetti della forza centrifuga sono inevitabili. Anche scendendo in vettura per le strette risvolte delle nostre strade dell'Alpi, si sentono eguali scosse, e non v'è altro modo di diminuirle, che quello di camminare adagio. Nel sistema Larmanjat questa forza avrà per unico effetto di creare un po' d'attrito fra le ruote centrali e la rotaia; ma evitandosi le altre resistenze, vien reso possibile, come lo dimostrò anche l'esperienza, il cammino per curve ristrettissime, col vantaggio grandissimo che può derivare in risparmi nelle spese di costruzione e dall'adozione di tali curve e dalla possibilità di applicare la ferrovia ad una strada qualunque carrettiera...».

A questi due vantaggi inerenti al sistema di locomozione se ne aggiunge un'altro, che se non è dello stesso peso, presenta tuttavia un'evidenza di utilità la cui importanza non potrà sfuggire all'occhio di coloro, i quali, dediti alle industrie ed al commercio, operano giornaliere spedizioni e conoscono quanta parte di spesa assorbano gli scarichi ed i carichi ripetuti. Ecco in che consiste: i carri per merci di nuovo modello* sono costrutti in un modo speciale, che permette di abbandonare con tutta facilità sul piazzale della Stazione il meccanismo delle ruote anteriore e posteriore e rendere così il carro del tutto simile ai veicoli, che circolano nelle vie carrettiere. Per conseguenza, attaccandovi una o due bestie da tiro, secondo il bisogno, si può fare il carico al magazzino del mittente, e lo scarico a domicilio del destinatario, evitando così i danni e le spese di due trasbordi.

Ingegnere Francesco Sanna

* Giornale del Genio Civile (P. non Ufficiale) N. 7 - 1870.

* La portata netta di questi vagoni è di 4 o 5 tonnellate

CAPITOLO QUARTO

L'emigrazione

Quando gli “albanesi” eravamo noi, espatriavamo illegalmente a centinaia di migliaia, ci linciavano come ladri di posti di lavoro, ci accusavano di essere tutti mafiosi e criminali. Quando gli “albanesi” eravamo noi, vendevamo i nostri bambini agli orchi girovaghi, gestivamo la tratta delle bianche, seminavamo il terrore anarchico ammazzando capi di Stato e poveri passanti ed eravamo così sporchi che ci era interdetta la sala d'aspetto di terza classe. Quando gli “albanesi” eravamo noi ci pesavano addosso secoli di fame, ignoranza, stereotipi infamanti.

*Quando gli “albanesi” eravamo noi, era solo ieri.
(G.A. Stella, L'orda. Quando gli albanesi eravamo noi, 2003)*

1. Le prime testimonianze

Così come si sentiva nell'ultimo ventennio del secolo passato, ancora oggi si avverte l'esigenza di una storia dell'emigrazione sarda che non consista soltanto in una pur ricca e bella esposizione di dati psicopatologici individuali e collettivi, oppure, e ancora meno, in una lunga, accurata ma arida serie di dati statistici. È da molto maturo il tempo in cui essa deve rientrare a pieno titolo e in spazi ben più ampi nella storia dei sardi o della “questione sarda” che dir si voglia, oppure, ancora più ampiamente, della “questione meridionale” entro la storia degli italiani; e ciò rimane ugualmente valido, vuoi in riferimento al primo periodo, quando essa è piuttosto sfasata rispetto ai cicli migratori della penisola, vuoi in riferimento a quelli più recenti, quando entra più o meno in sintonia con essi. Le ragioni di quanto si afferma consistono nel fatto che il fenomeno migratorio si presenta sempre in Sardegna come una delle conseguenze più evidenti di quella condizione difficile, oggi di dipendenza, che scaturisce da una base endemica e complessa che è stata definita, di volta in volta, o simultaneamente, come di sottosviluppo, di incuria o di politica coloniale dei governi, di sottrazione delle risorse e dunque anche di emigrazione, come sottrazione delle forze indispensabili per lo sviluppo del sistema.

A riguardo dell'emigrazione sarda si intende in questa sede avviare il percorso ponendo in evidenza due sue caratteristiche: la prima discende

dall'essersi la "questione sarda" enucleata con ampio anticipo rispetto alla questione meridionale¹, come è ovvio, dato il particolare ed antico percorso del Regno di Sardegna rispetto al successivo Regno d'Italia²; la seconda, invece, fa sì che essa, pur mantenendo una sua precisa fisionomia, momenti di velocità differente ed alcune altre discrasie, possa, in certo qual modo, essere accomunata a quella nazionale.

Relativamente a questo secondo aspetto sembra opportuno ricordare che l'emigrazione italiana in realtà ebbe radici che affondavano nelle forme e nei modi in cui si sviluppava economicamente il paese nuovo il quale, a sua volta, era fortemente sollecitato da quel particolare sviluppo economico, che da europeo stava divenendo mondiale, ed era quello del passaggio dal liberismo al protezionismo fortemente collegato quest'ultimo con l'imperialismo, con i diversi "decolli" industriali, accompagnati dalla lievitazione del nazionalismo per un verso, dell'odio di classe per l'altro, forieri entrambi di imminenti, tragiche sciagure.

Non è inoltre superfluo sottolineare pure che preesisteva già una tradizione migratoria in buona parte d'Europa cui l'Italia, sebbene con un certo ritardo, si adeguò, continuando in qualche modo quelle che erano state le linee di fondo tradizionali della politica sabauda la quale, almeno fino al 1850, pur tenendo presenti alcuni elementi essenziali dell'Illuminismo e poi quelli più moderati ed accentratori dell'età napoleonica, circospetta, si manteneva su posizioni di retroguardia rispetto ai centri economico-culturali più avanzati d'Europa, quali l'Inghilterra, la Francia e financo il Lombardo-Veneto³.

¹ L. Ortu, *Aspetti della questione sarda e della questione meridionale. Note sull'abolizione degli adempri dal 1856 al 1870*, Cagliari, p. 33, nota.

² «Eravamo costituzionali dal 1355!» Così scriveva nel 1852 Stefano Sampol Gandolfo; cfr. *L'Eco della Sardegna di Stefano Sampol Gandolfo*, a cura di L. Ortu, con un saggio introduttivo di G. Marci, CUEC, Cagliari 1998. Su tutto l'argomento, oltre a V. Sulis, *Autobiografia*, a cura di G. Marci, introduzione e note storiche di L. Ortu, CUEC, Cagliari, 2004, fin troppo ampia sarebbe la bibliografia cui fare riferimento; si rimanda pertanto a quella presente nelle due opere citate e alle diverse altre note del presente lavoro.

³ E. Sori, *L'emigrazione italiana dall'unità alla seconda guerra mondiale*, Il Mulino, Bologna 1979, pp. 14-17 «Non a caso, prima dell'Unità, le aree più attratte in questa spirale di mobilitazione territoriale sono quelle centro-settentrionali, più vicine ai poli padani dell'agricoltura capitalistico-mercantile e a quelli transalpini delle migrazioni stagionali. Sono gli alpigiani, che scendono indifferentemente da un versante o dall'altro delle Alpi, i lavoratori che dalla Lombardia e dal Piemonte si dirigono verso le zone della risaia [...] i primi emigranti veri e propri che, con le precoci aperture marittime di Genova, si spandono lungo le direttrici transoceaniche. [...] Il Luzzatto ricorda due correnti di emigrazione temporanea tradizionali, presenti già nel XVIII secolo: quella che dalle Alpi si dirigeva verso la Francia, ove nel 1861 troviamo già 16.000 italiani là viventi

A fronte di tutto ciò non si può neppure dimenticare che le forze politiche e sociali dell'Italia liberale poterono fare molto poco per incidere realmente sulle cause dell'ampiezza, sui modi, sulle direttrici, e sulle conseguenze dell'emigrazione, poiché si trattava di uno degli esiti della notevole debolezza organica del nuovo Stato che, per non andare troppo indietro nel tempo, possiamo far risalire al momento in cui il Risorgimento, da movimento di popolo, federale, come era auspicabile o, almeno, confederale, quale pareva stesse per realizzarsi fino all'allocuzione di Pio IX del 29 aprile 1848, divenne di necessità movimento di una ristretta élite. In altri termini emerse già da allora ciò che definiamo, in termini contemporanei, scollamento tra potere pubblico e società civile; uno scollamento, dunque, anteriore alla stessa nascita del nuovo Stato.

Tuttavia, come talvolta capita, da un elemento negativo ne scaturì un altro che, alla lunga, sarebbe divenuto, in certo qual modo, positivo. L'emigrazione infatti si sviluppò in perfetta autonomia non solo rispetto alle istituzioni borghesi, ma perfino nei confronti delle istituzioni del movimento operaio e contadino che non riuscivano ad esprimere le istanze di tutte le componenti subalterne della società italiana. Secondo questa singolare interpretazione, il fenomeno migratorio venne definito come "atto di autonomia sociale" prima che di classe, intriso di diffidenza profonda

[...], la Svizzera, l'Austria, la Germania e talvolta la Polonia; in Austria immigrano dal Lombardo-Veneto circa un centinaio di persone all'anno tra il 1835 e il 1840, ma nel 1853 sono salite a 2.000 circa. L'altra corrente interessa le province occidentali della Sicilia e si dirige verso le coste settentrionali dell'Africa; ma in Algeria sono presenti, dopo il 1852, anche piemontesi e liguri, e gli italiani là viventi sono già 12.700 nel 1860 [...] Vi è poi una corrente di emigrazione transoceanica che fin dai primi anni dell'800 conduce dalla Liguria ai paesi della Plata [...]; vi sono largamente presenti i liguri e non per agiatezza ed esuberanza economica della regione, come fu ritenuto da alcuni, ma per le crisi e le difficoltà economiche che essa attraversò agli inizi dell'Ottocento e, soprattutto, a metà del XIX secolo. [...] In Uruguay l'immigrazione italiana passa dalle 34 unità del 1835 alle 2.700 circa del 1842, mentre in Argentina, tra il 1857 e il 1860, immigravano annualmente circa 3.000 italiani [...] Negli Stati Uniti gli immigrati italiani salgono gradatamente dalle poche decine l'anno durante gli anni '30, al migliaio circa negli anni che precedono l'Unità. In questa preistoria dell'emigrazione italiana si rintraccia persino uno dei primi progetti di politica emigratoria del Piemonte, nel 1855; con esso, onde scoraggiare l'emigrazione non europea dal Regno, si progettava di colonizzare 60.000 ha. di territorio in Sardegna, ma il progetto fu bocciato dal Senato quando la Compagnia di colonizzazione era già stata costituita.», e Idem, *Il dibattito politico sull'emigrazione italiana dall'Unità alla crisi dello stato liberale*, relazione introduttiva al Convegno Storico Internazionale, organizzato dalla fondazione "Giacomo Brodolini" sul tema: *Gli italiani fuori d'Italia. Gli emigrati nei movimenti operai dei paesi d'adozione, 1880-1940*, Milano 18-20 marzo 1982. Su questi temi impegnativi rimangono fondamentali comunque gli studi di A. Gramsci, G. Salvemini e quelli relativamente più recenti di E. Sereni.

verso un ceto dirigente che si diceva disposto a regolare, orientare e perfino proteggere l'emigrante. Una migrazione di massa, dunque, che a molti parve essere conflitto sociale trasformato, "fenomeno carsico" nello scontro tra le classi, deviazione non accidentale né di breve tratto della nota sequenza "condizioni materiali-coscienza-organizzazione-lotta"; in uno schema questo del resto entro il quale, con sempre maggiore difficoltà, si è tentato di collocare la storia delle classi subalterne e dello stesso movimento operaio e contadino. Tale difficoltà, evidentemente, è determinata dal fatto che gli avvenimenti umani, ciascuno unico e irripetibile, non possono essere imbrigliati entro categorie precostituite poiché, se così fosse, anche il futuro sarebbe prevedibile⁴. Ma esse restano comunque utili almeno per rapide sintesi nel raccontare di storia.

Ancora, nel caso specifico dell'emigrazione sarda, sembra quasi che essa sfugga a qualunque schematizzazione almeno fino agli anni Sessanta del secolo passato: essa non poté produrre alcunché di rilevante per quanto riguarda le condizioni generali dell'Isola né in senso economico né in senso ideologico e di reale crescita sociale, politica e culturale⁵. Ciò avvenne probabilmente perché essa si sviluppò da una base che vedeva insieme due elementi negativi i quali, invece, nella maggior parte dei luoghi e delle volte, non hanno vissuto così strettamente collegati come in Sardegna. Stiamo pensando alla miseria e all'arretratezza da un canto, e alla grave carenza demografica dall'altro. Su questi due elementi, a complicare ulteriormente le cose, si andarono sovrapponendo anche altri particolari fattori di natura varia, non ultimi quelli che scaturivano da usi e costumi millenari.

E proprio su quest'ultima parte che il presente lavoro intende svilupparsi procedendo però sull'ordito della storia dell'Ottocento e del Novecento.

Elementi e dati precisi, o quantomeno significativi, riguardanti l'emigrazione dal Regno di Sardegna prima degli anni trenta dell'Ottocento non sono al momento disponibili. I primi, scarsi invero, prendono le mosse solo da quel decennio. Taluno scrive che nel periodo compreso tra il 1835 e il 1842, su 35.000 stranieri che sbarcarono a Montevideo, 7.894 erano sardi (ovviamente però la maggior parte di questi, se non tutti, erano sudditi

⁴ P. Veyne, *Come si scrive la storia*, Laterza, Bari 1971.

⁵ E. Sori, *Il dibattito*, cit., pp. 1-2.

degli Stati sabaudi di terraferma)⁶. I primi documenti specifici risalgono al 1843, sebbene le fonti documentarie, alle quali attinge Lorenzo Del Piano, la tecnica degli espatri e la loro stagionalità, inducano a supporre che quel particolare tipo di emigrazione risalga addietro nel tempo⁷. Pertanto, se in questa sede si vuole porre come periodo di avvio di una protostoria dell'emigrazione sarda quello indicato, si deve tuttavia aggiungere subito che non si hanno molte notizie su quali e quanti precedenti abbia avuto il fenomeno migratorio quale noi conosciamo, ossia a quando risalga la sua preistoria, come la chiama Ercole Sori⁸.

Scrutando nei secoli precedenti, possiamo tuttavia affermare che le fonti, ad esempio, fanno pensare a scambi di popolazione tra l'Isola del Nord e la vicina Corsica fin dal XV secolo, al quale risalgono documenti che attestano anche la periodica presenza di corallari sardi, assieme a Valenzani e Maiorchini, sulle coste della Tunisia. La presenza di Sardi fuori dall'Isola si può dedurre anche dalla lettura di alcuni lavori di Giancarlo Sorgia, in specie da quello sulle fazioni in Corsica all'epoca di Alfonso il Magnanimo⁹. Non sono pochi, inoltre, gli autori che accennano a movimenti migratori dal Logudoro e dalla Gallura verso la Corsica, e viceversa,

⁶ E. Sori, *L'emigrazione*, cit., pp. 16-17 e Idem, *Il dibattito*, cit., A. Satta Dessolis, *Dati e considerazioni sul problema demografico in Sardegna*, in "Studi Senesi" vol. XLVII, fasc. 3, 1933, pp. 48-50 ove, riportando il quadro della situazione dell'isola, tracciato dal Mazzini nel 1861, tra l'altro si legge: «Vi incontri per ogni dove fiumi senza ponti, sentieri affondati, terre insalubri [...] Le crisi di miseria vi sono tremende. Negli anni 1846-1847 un quinto della popolazione mendicava da Cagliari a Sassari. L'emigrazione deve allora interrompersi per decreto, con diniego di passaporti.» «I sardi, conosciuta la strada, non si fermarono». «Dal 1835 al 1842 (J. Duval, *Histoire de l'Emigration Européenne, Asiatique et Africain au XIX siècle*, Paris, 1861, p. 258) su 33.000 stranieri che sbarcarono a Montevideo, 7.894 erano sardi. Nel 1856 partirono per Buenos Aires 2.738 sardi e caso strano, essi formavano a La Boca (Porto di Panama) un piccolo porto di pescatori, dedicandosi proprio a quell'attività che essi in patria sfuggono. Il sardo emigra per guadagnare fuori quel che la sua terra gli nega, accumula i risparmi che intende usare per una vita meno disagiata in patria. Ritorna meno indolente, più esperto e pronto ad accogliere ed a far sue quelle iniziative utili per la propria regione. Il suo equilibrio, la sua sanità fisica e morale lo tengono lontano da quelle malattie, come la sifilide e l'alcoolismo cronico, che alcuni vorrebbero rese più gravi dall'emigrazione».

Nel leggere queste righe bisogna tuttavia tener presente che in quel tempo erano definiti "sardi" anche i sudditi di terraferma, cioè i Piemontesi, i Genovesi, i Nizzardi, i Valdostani ecc. È facile supporre, pertanto, che entro la cifra indicata, ci fossero ben pochi isolani e, forse, neppure uno.

⁷ L. Del Piano, *Documenti sulla emigrazione sarda in Algeria nel 1843-1848*, in *La Sardegna nel Risorgimento*, Sassari 1962.

⁸ E. Sori, *L'emigrazione*, cit., p. 16.

⁹ P. Tola, *Codex diplomaticus sardiniae*, Tomo II, Torino 1868, pp. 68 e 110; G. Sorgia, *Studi di storia aragonese e spagnola*, Sassari 1962.

nel corso del Seicento e del Settecento, in seguito ai noti fatti storici, al banditismo ed al contrabbando, cioè i due fenomeni endemici di quelle contrade¹⁰.

È facile comunque immaginare che l'interscambio di persone tra le due isole sia stato sempre notevole¹¹, data la breve distanza e la vicinanza etnolinguistica di Gallura e Corsica. Ed è anche ovvio, però, affermare non si trattasse di emigrazione nel senso moderno del termine¹².

Per i motivi sopra indicati, evidentemente, Giovanni Maria Lei Spano avrebbe in seguito potuto scrivere che «dopo il compimento dell'unità italiana», quando «con sconcerto e meraviglia della classe dirigente risorgimentale si cominciò in Italia a parlare di emigrazione»¹³, questa «non era nota nell'isola, se non forse come forma sporadica di una latitanza in Corsica o altrove, per parte di qualche ricercato o condannato dalla Giustizia, onde sottrarsi alle investigazioni od alla pena»¹⁴. Tuttavia indizi che fosse

¹⁰ F. Loddo Canepa, *La Sardegna dal 1478 al 1793*, vol. II, *Gli anni 1720-1793*, a cura di G. Olla Repetto, Gallizzi, Sassari 1975, pp. 205-206, 255-257; C. Sole, *Politica, economia e società in Sardegna nell'età moderna*, Fossataro, Cagliari 1978, pp. 93-122 e Idem, *La Sardegna sabauda nel Settecento*, Gallizzi, Sassari 1984; B. Anatra, *Dall'unificazione aragonese ai Savoia*, in J. Day, B. Anatra, L. Scaraffia, *La Sardegna medievale e moderna*, UTET, Torino 1984, pp. 625-633; N. Sanna, *Il cammino dei Sardi*, vol. III, Cagliari 1986, p. 384; V. Sulis, *Autobiografia*, edizione critica a cura di G. Marci, Introduzione e note storiche di L. Ortu, CUEC, Cagliari, 2004. Non solo sul banditismo e sul contrabbando ma su come la politica sabauda gestì nel suo complesso quello che è stato definito "l'impatto con la diversità", in altre parole su come i Savoia realmente si comportarono (pur mostrando di voler mantenere fede al giuramento loro imposto dal Trattato di Londra nel 1718, poi pronunciato dal primo viceré sabaudo, il barone di Saint Remy, il 2 settembre 1720 nella cattedrale di Cagliari, di rispettare le leggi e le antiche Costituzioni del Regno di Sardegna), bisogna tenere presente che quei sovrani operarono con cautela, "nel segno della continuità", però sempre per modificare, adattandole al loro assolutismo, le istituzioni fondamentali dell'antico "Regno", a cominciare da quella del viceré per giungere lentamente, quasi con circospezione, all'abolizione dell'istituto fondamentale, il feudalesimo stesso, cfr. A. Mattoni, *Istituzioni e riforme nella Sardegna del Settecento*, in *Dal Trono all'Albero della Libertà, Trasformazioni e continuità istituzionali nei territori del Regno di Sardegna dall'antico regime all'età rivoluzionaria*, Atti del Convegno, Torino 11-13 settembre 1989, Tomo I, Ministero per i Beni culturali e ambientali, Roma 1991.

¹¹ A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico della Sardegna dal riformismo settecentesco al "Piano di Rinascita"*, Padova 1962, p. 103 e C. Sole, *Politica, economia e società in Sardegna nell'età moderna*, Cagliari 1978, pp. 95-122.

¹² Se si volesse parlare dei sardi che dovettero andar via dalla loro terra fin dalle prime testimonianze storiche, bisognerebbe tornare molto indietro nel tempo e partire dai "sardi venales" che inflazionavano il mercato degli schiavi di Roma nei vari momenti in cui i generali di questa città celebravano i "trionfi" sui sardi "resistenti", ma non è precisamente questa l'occasione.

¹³ Su tutto l'argomento ancora E. Sori, *L'emigrazione*, cit., e Idem, *Il dibattito*, cit., p. 3.

¹⁴ G. M. Lei Spano, *La questione sarda*, Torino 1922, ora in *Antologia Storica della questione sarda*, a cura di L. Del Piano, Padova 1959, p. 298.

qualcosa di più consistente si potrebbero trarre anche da un esame critico delle fonti utilizzate a suo tempo da Francesco Corridore per i secoli precedenti¹⁵, mentre ulteriori e più precisi riscontri potrebbero derivare da altre ricerche d'Archivio sia in Sardegna, sia nei luoghi di approdo delle correnti migratorie; l'autore auspica ancora, perciò, come auspicava nel precedente lavoro del 1982, che il presente serva per ricerche migliori e più approfondite anche in questa direzione. Si può infatti ancora oggi, affermare che il fenomeno dell'emigrazione dei Sardi è stato guardato con poco interesse e da pochi studiosi, soprattutto per quanto riguarda i secoli passati. Alcuni, tuttavia, hanno già sottolineato questo aspetto proprio nel momento in cui indicavano le opere di quei pochi che si sono specificamente occupati, con profondità e profitto, dell'argomento. Ad ogni modo, è doveroso segnalare subito almeno due studiosi di vaglia, le quali, ciascuna per la sua specialità, hanno studiato l'emigrazione sarda del Novecento: Nereide Rudas e Maria Luisa Gentileschi¹⁶.

A chi scrive risulta, per il momento, che il primo esplicito riferimento all'emigrazione si trovi in Giovanni Siotto Pintor per l'anno 1847 e riguardi gli emigrati di Gonnese e Carloforte¹⁷. Egli pone l'emigrazione in diretta relazione con le annate scarse e con l'endemica miseria delle popolazioni, dimostrando nel contempo che essa aveva preso piede nonostante i provvedimenti contrari adottati dal viceré, il quale aveva messo in atto restrizioni nella concessione di passaporti, vietato l'esportazione delle granaglie, aperto un certo numero di lavori pubblici¹⁸ e fatto organizzare una

¹⁵ F. Corridore, *Storia documentata della popolazione di Sardegna*, A. Forni 1976, ristampa anastatica dell'edizione di Torino del 1902.

¹⁶ A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo*, cit., pp. 1 e 185; N. Rudas, *L'emigrazione sarda*, Roma 1974, della stessa, la "Comunicazione alla conferenza regionale sull'occupazione femminile", Cagliari febbraio 1976, in "La programmazione in Sardegna", n. 55-56, anno X, gennaio-aprile 1976; M. L. Gentileschi, *Il bilancio migratorio*, in R. Pracchi e A. Terrosu Asole (a cura di), *Atlante della Sardegna*, fascicolo II, Kappa, Roma 1980, e in *Sardegna Emigrazione*, a cura della stessa studiosa, Edizioni della Torre, Cagliari 1995.

¹⁷ G. Siotto Pintor, *Storia civile dei popoli sardi*, Torino 1877, p. 414.

¹⁸ Ivi: «Il prodotto infelice produsse la povertà, né valsero a sgominarla i mezzi governativi, il divieto della esportazione di grani [...] Più di duecento carolini abbandonarono l'isola per l'Africa, molti coltivatori del villaggio di Gonnese apprestavano a seguirli. Il governo apriva lavori pubblici. Ma, il rimedio non essendo sufficiente al bisogno, continuava la emigrazione a Philippeville, e sebbene un manifesto assennasse gli isolani della mala sorte che gli attendeva all'estero, pure offerendo le spese per rimpatriare, non perciò la emigrazione all'Algeria cessava o diminuiva». Il passo si può ormai considerare celebre non soltanto perché citato da F. Corridore, cit., pp. 67-68, nota, ma anche da L. Del Piano, *Documenti* cit., p. 226, in N. Rudas, *L'Emigrazione sarda*, cit., p. 10.

vera e propria campagna pubblicitaria sui gravi pericoli cui andava incontro l'emigrante.

Nel suo studio sull'emigrazione sarda in Algeria, Lorenzo Del Piano, a commento del brano del Siotto Pintor, afferma che questi è l'unico ad aver trattato l'argomento in maniera circostanziata¹⁹. Possiamo dunque segnalare che questa emigrazione dalla Sardegna all'Algeria è probabilmente il primo episodio specificatamente documentato, del quale siano indicate chiaramente e le cause contingenti, e quelle generali, e il carattere, che era stagionale; nel contempo esso è quasi certamente il primo, attorno al quale si trovano prove inequivocabili di provvedimenti politici governativi volti ad imbrigliare l'emigrazione. A questo riguardo però, se teniamo nel dovuto conto e nel contempo sia la grama situazione generale dell'Isola, sia le tradizioni amministrative piemontesi, non meraviglia il fatto che quelle misure repressive e quei rimedi risultassero inadeguati rispetto alle condizioni sociali, economiche e perfino istituzionali della Sardegna²⁰. Ecco perché, non solo i carlofortini, le cui radici sarde erano piuttosto recenti²¹, continuarono a cercare lavoro nell'Africa del Nord, ma anche cospicui nuclei di abitanti di Gonnese, centro anche questo di colonizzazione, quindi di legami non saldi perché poco omogenei con l'ambiente sardo giacché l'antica Conesa, rimasta per secoli abbandonata a causa delle incursioni barbaresche, era stata ripopolata solo a partire dal 1774 per l'iniziativa del

¹⁹ L. Del Piano, *Documenti*, cit., p. 226: a riguardo del Siotto Pintor, il Del Piano ricorda come questo autore accenni alla emigrazione sarda in Algeria anche nell'altra sua opera, *Sulle condizioni dell'isola di Sardegna*, Torino, 1848. Sull'emigrazione verso il nord d'Africa, che assunse talvolta anche un carattere permanente, e sulle colonie di sardi che si stanziarono nelle città di Algeri, Bona, Tunisi ed altre, cfr. M.L. Gentileschi, *Sardegna*, cit., pp. 39-40, n. 4; nella stessa nota citando L. Del Piano scrive: «quanto alla presenza nell'Isola di manodopera continentale, si pensi che, nel 1882, un terzo dei minatori del circondario di Iglesias era forestiero. Tra i minatori prevalevano i Piemontesi e i Lombardi e tra i boscaioli i Toscani. I forestieri erano anche largamente presenti nell'imprenditoria, sia nell'industrie che nel commercio, soprattutto nell'esportazione dei prodotti agricoli. In questa attività prevalevano i Napoletani e i Siciliani, e da più tempo i genovesi. (A. Boscolo, M. Brigaglia e L. Del Piano, *La Sardegna contemporanea*, Della Torre, Cagliari, 1971, Gallizzi, rist. Sassari 1981, p. 359)».

²⁰ L. Del Piano, *Documenti*, cit., p. 228. I. Birocchi, *La carta autonomistica della Sardegna tra antico e moderno. Le "leggi fondamentali" nel triennio rivoluzionario (1793-96)*, Giappichelli, Torino 1992. Sulla politica dei governi sabaudi in Sardegna: L. Ortu, *Aspetti*, cit., pp. 11-24. Cfr. anche il capitolo I del presente lavoro e tutta la bibliografia presente negli altri.

²¹ F. Loddo Canepa, *La Sardegna*, Tomo II, cit., pp. 214-216, note 88-92, ove più volte viene citato M. Vinelli, *Un episodio di colonizzazione in Sardegna*, Cagliari, 1896.

visconte Gavino Asquer²². Ma i cognomi presenti in quei documenti sono schiettamente sardi; si potrebbe quindi arguire che Gonnese fosse un punto di raccolta e comunque di passaggio obbligatorio per l'espatrio. Così, attraverso tale via, molti sardi continuano ad emigrare e sono molti di più rispetto al numero dei passaporti rilasciati, in quanto ad ogni passaporto corrisponde nella maggior parte dei casi un intero nucleo familiare²³.

Carlofortini, Gonnese ed altri sardi vanno in prevalenza in Africa settentrionale per svolgervi lavori di carattere stagionale, come il taglio del fieno, per i quali il salario è abbastanza alto, così da permettere l'invio di un po' di denaro alle famiglie²⁴. Nonostante la campagna contraria del viceré, essi si dirigono verso l'Africa solo per aver sentito che altri prima di loro hanno guadagnato da tre a cinque franchi al giorno, cifra povera in sé, ma evidentemente alta per loro. Il provvedimento viceregio di negare il passaporto serve a ben poco, tra l'altro, sia perché questo documento non era necessario per sbarcare a Tunisi, e così sarebbe rimasto finché i Francesi non avessero preso provvedimenti, sia perché quella di richiedere il passaporto non era certamente tra le maggiori preoccupazioni di chi emigrava²⁵. E, ad ogni modo, meritano attenzione le minuziose istruzioni che il viceré impartisce per bloccare l'emigrazione, sia per lettera ai vari funzionari sparsi nelle città sarde, sia tramite l'azione dei suoi diretti subordinati. Da un lato vuole che si accertino le cause specifiche che spingono Carolini e Gonnese ad emigrare, dall'altro che si provveda ad appurare se esistano organizzatori clandestini; evidentemente circolavano anche voci in tal senso²⁶. Nel contempo vuole si faccia sapere a coloro che si accingevano ad emigrare in Algeria per il taglio dei fieni, che l'Ammi-

²² L. Del Piano, *Documenti*, cit., p. 228 e segg., oppure dal documento a p. 237; V. Angius, in *Conesa*, «voce» del *Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, a cura di G. Casalis, Torino, 1833-1856, ora alle pp. 421-424 dell'edizione anastatica che raccoglie in tre volumi le voci riguardanti la Provincia di Cagliari, pubblicato senza data (ma in questi anni Ottanta) a cura dell'Amministrazione provinciale di Cagliari e dell'editrice Sardegna.

²³ L. Del Piano, *La penetrazione italiana in Tunisia (1861-1881)*, Padova 1964, p. 78 nota.

²⁴ Idem, *Documenti*, cit., p. 229.

²⁵ L. Del Piano, *La penetrazione italiana in Tunisia*, cit., p. 78, testo e nota.

²⁶ Idem, *Documenti*, cit., p. 235, Doc. VI (A.S.C., Segreteria di Stato e di Guerra, II serie, vol. 1700. "Emigrazione dei Sardi sulle coste della Barberia" 1843): «Mentre perciò vado con questo corriere ad approvare l'operato dello stesso Giudice, incaricandogli di impedire siffatte malconsigliate emigrazioni, di informarmi dei motivi che vi diedero luogo, con indagare anche destramente e con tutta riserva se per avventura vi sia qualche segreto instigatore che le provochi con lusinghevoli promesse, del quale nel caso lo avverto di indicarmi il nome e la condizione».

nistrazione militare francese non intendeva per l'anno 1848 acquistare fieno, dato che i magazzini erano già saturi²⁷. Aggiunge inoltre anche precise disposizioni per impedire l'emigrazione di un così gran numero di abitanti e affinché si raccolgano dati precisi su coloro che erano già partiti²⁸.

La sua volontà di verificare se nel 1843 operassero in Sardegna organizzatori clandestini di flussi migratori diviene giustificata alla luce di un episodio i cui termini risultano chiari nel 1847. In quell'anno a Carloforte sarebbero emersi forti dissapori tra il vice console di Francia, Rombi, ed il vice console di Marina, Plaisant; si giunge persino alla formazione di due fazioni che fanno circolare e si scambiano accuse e voci malevole. In seguito ad una precisa richiesta del console di Francia a Cagliari, Cottard, interviene la Segreteria di Stato, che comincia a svolgere indagini col concorso della Capitaneria generale. Esse permettono di appurare che alcune accuse del Plaisant al Rombi non erano state calunnie infondate, giacché questi, a detta di testimoni ritenuti certi, aveva estorto agli emigranti, iscritti in ciascun passaporto collettivo, due lire in più della tassa dovuta, realizzando così un guadagno annuo di almeno quattro mila lire. Da questo ultimo dato si potrebbe anche dedurre, sia pure approssimativamente, che il numero degli emigranti era almeno di alcune migliaia²⁹. Lorenzo Del Piano ricorda che la cifra di duemila emigranti era stata fatta dallo stesso Carlo Baudi di Vesme, il quale scriveva pochi mesi dopo i fatti. Il Rombi, prosegue lo stesso autore, era un precursore di quegli agenti clandestini che «nei decenni successivi, come ricorda il Vinelli³⁰, avrebbero mandato alla ventura nelle più desolate località del Mato Grosso migliaia di sardi, anche intere famiglie, non senza realizzare un forte utile per ogni individuo reclutato».

Se dunque, solo per quanto riguarda Carloforte e l'area del Sulcis-Iglesiente si può parlare di alcune migliaia di emigranti per gli anni immediatamente precedenti il 1850, è lecito supporre che il fenomeno migratorio incidesse già sulla fisionomia socio-economica anche di altre zone della Sardegna, e si spiega l'immediatezza dell'intervento del viceré sulla base della sollecitazione del console sardo in Algeri. Questi, a sua volta, do-

²⁷ Ibidem, Doc. XIII; è la circolare indirizzata dal viceré al Governatore di Sassari ed ai Comandi marittimi dipendenti e, per conoscenza, al Console sardo in Algeri (che aveva fornito l'informazione).

²⁸ Ibidem, Doc. VI.

²⁹ Ibidem, pp. 229-230.

³⁰ M. Vinelli, *La popolazione e il fenomeno migratorio in Sardegna*, Cagliari, 1898.

cumenta la situazione al viceré mediante l'estratto di una lettera del vice console di Bona, il quale chiarisce come i sardi praticino una emigrazione stagionale, trasferendosi tra maggio e giugno, traghettati da barche "coralline"³¹ e pagando il prezzo del viaggio e del vitto una volta conclusasi la fienagione, quando rientravano in Sardegna coi proventi del lavoro effettuato³².

Il carattere di stagionalità dell'emigrazione sarda in Algeria è dovuto ad almeno due fattori: il primo è senz'altro costituito dall'avversione a troncare definitivamente i rapporti con la Sardegna; mentre il secondo deve essere stato costituito dall'esistenza di un divieto legale a possedere terreni ed immobili, valido per tutti i componenti delle varie colonie europee, discendente da quel regime giuridico, come documenta, per il 1857 in Tunisia, ancora Lorenzo Del Piano.

Negli anni compresi tra il 1843 ed il 1865, le correnti migratorie, benché in gran parte stagionali, dalla Sardegna verso l'Africa del Nord³³, sono solo un aspetto dei complessi rapporti allora intercorrenti tra la Sardegna e la vicina costa africana. Ad esempio è assai intenso il traffico di bastimenti da carico che esportano cavalli sardi per l'esercito francese, oppure pietre da taglio ed altri manufatti; come è notevole il numero di barche "coralline" che, salpate da Livorno, Napoli, Torre del Greco, fanno tappa a Carloforte e Cagliari, prima di dirigere verso Algeri e Tunisi, sedi di consistenti colonie di sardi³⁴.

Purtroppo le cifre relative all'emigrazione sarda in Algeria e Tunisia sono disponibili con una certa approssimazione solo a partire dall'anno 1876, mentre un primo censimento della popolazione italiana (per gruppi regionali) in Tunisia fu effettuato, sulla base dei registri del consolato, dal

³¹ L. Del Piano, *Documenti*, cit., p. 231.

³² *Ibidem*, pp. 230-231; è il documento XIII già citato, dal quale si deduce che la volontà di contenere l'emigrazione in Algeria si estrinsecava in un tentativo di dissuasione fondato sull'informazione relativa alle condizioni sfavorevoli del mercato del lavoro algerino per quell'anno, e solo in subordine prevedeva il criterio di condizionare il rilascio del passaporto per l'Algeria all'accertamento di «un minimo di capacità finanziaria da parte degli aspiranti all'emigrazione»; e *Idem*, *La penetrazione*, cit., p. 49.

³³ A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., p. 182 dove si afferma che è proprio in questa emigrazione a carattere stagionale degli anni precedenti la metà del secolo «che si deve ricercare la premessa per le future migrazioni che fecero dell'opposta ed assai vicina sponda africana, la sede di numerose colonie di sardi, stanziati ad Algeri, Bona, Tunisi ecc.»

³⁴ Cfr. la nota precedente e L. Del Piano, *Documenti*, cit., p. 231: l'autore trae le notizie relative al movimento nei porti sardi da A.S.C., Segreteria di Stato e di guerra, I serie, voll. 1210 e 1211. "Movimento dei legni mercantili negli anni 1843-44 e 1845-48".

sardo Pinna, Regio Console d'Italia a Tunisi per gli anni immediatamente precedenti il 1865³⁵.

Sulla base delle stime più basse, la comunità italiana in Tunisia negli anni precedenti l'unificazione italiana, oscilla tra i sei-settemila individui, e i "sardi" (sardo-piemontesi) sarebbero stati all'incirca milleseicento. Il Pinna raccoglie accurate notizie anche sulle scuole italiane in Tunisia e sull'Associazione patriottica di mutuo soccorso fra gli operai italiani di Tunisi, fondata nel 1863 e presieduta nel suo sorgere da Giuseppe Garibaldi.

Ad ogni modo le cifre disponibili, anche se approssimative, sono sufficienti a mostrare la rilevanza del fenomeno migratorio e degli interessi economici e commerciali che andavano coagulandosi, fin dagli anni precedenti la metà del secolo, attorno alle comunità di emigrati. Il traffico è così notevole già a cavallo della metà del secolo che, auspice il conte di Cavour, nel 1852, un servizio quindicinale di linea fu svolto da navi da guerra piemontesi sulla tratta Genova - Porto Torres - Cagliari - Tunisi³⁶. Il naviglio italiano che toccava questo porto era di gran lunga superiore a quello francese: così ad esempio per l'anno 1877, su 207 piroscafi arrivati, 102 sono italiani e 49 francesi; su 240 bastimenti a vela, 183 sono italiani e 9 francesi; mentre, per l'anno 1878, su 186 piroscafi, 110 sono italiani e 2 francesi, e su 327 velieri, 227 sono italiani e 2 francesi.

2. *Atteggiamenti incompatibili dinanzi al problema*

Come si è già accennato, il governo del Re di Sardegna, tra il 1840 ed il 1850, mostra di non voler favorire l'emigrazione, anzi la considera un danno economico e sociale per l'Isola e perciò si preoccupa "con paterna sollecitudine", oltre che di aprire cantieri di opere pubbliche straordinarie³⁷, di conoscere anche le cause che provocano questa emigrazione³⁸. E il

³⁵ L. Del Piano, *La penetrazione*, cit., p. 78 nota 1.

³⁶ Ibidem, p. 64, ove l'autore riporta i movimenti del porto di Tunisi.

³⁷ Ibidem, Doc. IV, pp. 233-34; è la minuta di lettera del viceré all'Avv. Cucca, Giudice di Iglesias, del 13 ottobre 1843: «E qualora i postulanti certificati per imbarcarsi, od altri, allegassero di volersi portare in Africa onde procurarsi lavoro, e mezzi di sussistenza, sarà di Lei cura far loro conoscere che il Regio Governo di S. M., considerando la fatalità della presente annata, stassi con paterna sollecitudine occupando col più vivo interessamento di dar occupazioni straordinarie in opere pubbliche ai poveri che non hanno giornata [...] e che da siffatto beneficio non sarà esclusa

comandante della città di Iglesias, alla richiesta del giudice che ne aveva avuta direttiva dal viceré, si premurava di rispondere descrivendo le condizioni di estrema povertà del villaggio di Gonnese anzi la mancanza di mezzi di sussistenza³⁹; anch'egli però, in un'ottica tipicamente piemontese, mostra di ritenere che questo stato di cose dipenda unicamente dal fatto che vi sono "pochi terreni da seminare". Era evidentemente la stessa logica che aveva avuto alla base, ventitré anni prima, la legge delle "chiudende"; eppure, nel frattempo, si era accumulata un'esperienza sufficiente per comprenderne i gravi limiti e quanto fosse stata controproducente rispetto alla situazione socio-economica ed anche in rapporto alle istituzioni dell'Isola⁴⁰. Il governo sabaudo, dunque, si preoccupava del fenomeno migratorio, anzi, per la particolare educazione dei suoi rappresentanti, tendeva ad interpretare quella che il comandante Castelli chiama "evasione" come una sorta di rottura del rapporto di fiducia inespresso che si era certi dovesse intercorrere tra sudditi fedeli e paterno governo; ciò appare con assoluta evidenza dai brani riportati in nota del carteggio edito da Lorenzo Del Piano. Ma le misure, pur definite dal viceré "straordinarie" restavano, tutto sommato, nell'ambito della solita, ordinaria gestione dei problemi della Sardegna, quest'isola che non voleva saperne di ridursi al metro della mentalità efficientista piemontese. Tutto ciò malgrado già nel Settecento, il ministro Bogino (1759-73) avesse capito che le riforme sabaude in Sardegna avrebbero potuto prendere piede solo a partire dalla constatazione che l'Isola costituiva una economia agro-pastorale collassata da lungo tempo e che perciò era possibile rivitalizzarla solo mediante l'uso di strumenti giuridici e tecnici che ne modificassero le condizioni di produzione, trasformando in primo luogo la pastorizia da errante in stanziale⁴¹. Sembra

la provincia di Iglesias, cui è vicina Gonnese, la quale potrà ben approfittare dei lavori stradali che non tarderanno ad aprirsi nella strada della stessa città».

³⁸ Ibidem, p. 235.

³⁹ Ibidem, p. 236, Doc. VII: lettera del Comandante di Iglesias Raffaele Castelli al viceré in data 15 ottobre 1843: «Eccellenza essendomi diretto a questo Giudice di Mandamento sull'affare dell'emigrazione dei Gonnese, il medesimo non conserva nota di quelli che evasero all'Africa, né degli altri individui che si presentarono per chiedere il certificato, ma ne ha scritto al Ministro di Giustizia, e tosto pervenuta me la farà tenere per rimetterla a V.E. Riguardo poi ai motivi (sic) di tal emigrazione me fa osservare che in quel villaggio vi sono pochi terreni da seminare, e perciò la popolazione è misera, e vogliono procurarsi altrove il sostentamento massime in questa annata che è scarsa. Che è quanto per ora ecc.»

⁴⁰ L. Ortu, *Aspetti*, cit., pp. 29-33.

⁴¹ A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., p. 70. Il Ministro Bogino predispose gli atti del governo per risolvere il gravissimo problema della viabilità pressoché

sufficiente in questa sede ricordare solo il Bogino, ma si potrebbero ripetere le ancor più pertinenti osservazioni di esperti sardi a lui quasi contemporanei, come il Cossu o il Manca Dell'Arca⁴².

Ebbene, ancora a un secolo di distanza e nonostante le notevoli, ma inadatte, riforme varate, le condizioni della Sardegna rimanevano misere; ma, con la consapevolezza del poi, il fenomeno non causa meraviglia, poiché appare ormai chiaro che quello piemontese e quello sardo erano due mondi infinitamente distanti tra loro per mentalità, cultura, ambiente. Del resto facendo un salto all'indietro ancora più grande bisogna sempre tenere ben presente che l'atteggiamento, per così dire non ufficiale, di Casa Savoia e del suo *entourage* burocratico e ministeriale nei confronti dell'Isola, fin dal momento del "guadagno" di essa e dell'acquisizione del relativo titolo di Re, era quello di chi si era trovato costretto ad accettare un baratto ineguale con l'ambitissima Sicilia. Il barone di Saint Remy, il quale nel luglio 1720 riceveva in consegna l'Isola da Giuseppe Medici, principe d'Ottajano, scriveva a Vittorio Amedeo II di aver trovato «un pays miserable et depeuplè», rovinato da una nobiltà faziosa e da anni di abbandono.

Per i Savoia risultava pertanto preliminare ad ogni riforma l'eliminazione del pericolo rappresentato dal "partito spagnolo", ancora ben radicato nella nobiltà sarda. Nel frattempo si riorganizzavano le entrate per sanare il cronico passivo e si rifiutavano impieghi alla nobiltà povera, il cui torto era di essere sospetta di filo-spagnolismo⁴³. Tuttavia, apparentemente

inesistente: le 354 ville sarde (più della metà delle quali erano infeudate a nobili che risiedevano fuori della Sardegna e si limitavano ad esportare annualmente capitali per 700-800 mila lire piemontesi) erano d'inverno isolate e quasi irraggiungibili per la mancanza di ponti e lo straripamento dei corsi d'acqua a carattere torrentizio. I passi di montagna erano in mano ai banditi. L'isolamento invernale di moltissimi villaggi, tra l'altro provoca una depressione costante e ciclica del mercato manifatturiero sardo, che deve adeguare la produzione alla chiusura invernale di questi sbocchi di mercato.

⁴² M. Lepori, *Giuseppe Cossu e il riformismo settecentesco in Sardegna, con un'antologia di scritti*, Cooperativa editoriale Polo Sud, Cagliari 1991; G. Cossu, *La coltivazione de' gelsi e propagazione de' filugelli in Sardegna*, a cura di G. Marci, Centro studi filologici sardi, CUEC, Cagliari 2002 e, in particolare pp. IX-LXXIV, *La santa follia del Censore*, introduzione di G. Marci, in Andrea Manca Dell'Arca, *Agricoltura di Sardegna*, Napoli 1780.

⁴³ A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., pp. 35-37; C. Sole, *La Sardegna sabauda*, cit. e G. Sotgiu, *Storia della Sardegna sabauda*, Laterza, Bari 1986, che rimangono fondamentali, così come lo sono, per i periodi successivi, le sue *Storia della Sardegna dopo l'Unità*, Laterza, Bari 1986 e *Storia della Sardegna dalla Grande guerra al fascismo*, Laterza, Bari 1990. Fondamentale non solo sulle reciproche incomprensioni e diffidenze F. Manconi, *Il grano del re. Uomini e sussistenze nella Sardegna d'antico regime*, EDES, Sassari 1992 e F.

per mostrarsi ligi alle clausole del trattato di Londra, in realtà per eliminare gradualmente l'influenza spagnola dall'Isola, scientemente, i sovrani sabaudi divisavano di governarla perpetuando di fatto e semmai soltanto modernizzandone la poco costosa gestione precedente, specie in campo economico. L'essenziale era realizzare anche in Sardegna, nel *Regnum*, la loro ferrea "ragion di Stato" tutta volta all'introduzione del più completo assolutismo, sia pure nel caso specifico entro la cornice del settecentesco paternalismo illuminato, visto che nei loro Stati di terra ferma lo avevano realizzato già prima dell'avvento dell'illuminismo stesso, cioè entro le forme dello Stato assoluto di tipo moderno. Bisognava perciò limitare gradualmente il potere e la struttura feudale, cominciando con una lenta e, possibilmente, invisibile erosione delle sue istituzioni fondamentali, cioè a dire di quella del viceré, del Parlamento e della Reale udienza, procedendo di pari passo con una altrettanto lenta e poco appariscente sostituzione della lingua, degli usi e dei costumi⁴⁴.

Così mentre si cominciava a parlare di riforme (metodi di coltivazione, allevamento in stalla, potenziamento della produzione di olio, ecc.), il clima proibitivo, la malaria che imperversava, l'abulia e la pessimistica diffidenza delle popolazioni rimanevano ostacoli non facilmente superabili. In realtà non si faceva alcun passo per creare le infrastrutture indispensabili per compiere realmente quelle riforme. Ciò anche perché non si doveva entrare in urto con i feudatari, né avversare la piccola nobiltà; si doveva dare a tutti, poveri e non, l'impressione di essere ascoltati e, nel contempo, non inimicarsi né i feudatari, che altrimenti avrebbero invocato la protezione spagnola e austriaca, come era nel loro diritto, né il clero e i vescovi, coi quali si era presto ingaggiata una battaglia sul terreno giurisdizionale⁴⁵. Si prescrive perciò, compatibilmente con le magre risorse finanziarie, la riparazione delle strade principali già esistenti, ben poche per la verità, la

Francioni, *Vespro sardo. Dagli esordi della dominazione piemontese all'insurrezione del 21 aprile 1794*, Condaghes, Cagliari 2001.

⁴⁴ «Vittorio Amedeo II [...] riassumendo le relazioni avute, riconosceva che il "sito della Sardegna ed il genio degli Spagnoli in averne tenuto lontano ogni commercio, hanno reso quei popoli (i Sardi) molto incolti e oziosi" e consigliava, poiché la Spagna aveva sempre controllato l'Isola, "con poco numero di soldatesche, di imitare gli usi de' Spagnuoli, affinché col loro esempio si possa stabilire e mantenere il nostro governo con la medesima facilità», A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., p. 39. Su tutto questo processo si veda V. Sulis, *Autobiografia*, cit., pp. LXXXVII-CLXXXIII e A. Mattone, *Istituzioni e riforme nella Sardegna del Settecento*, cit.

⁴⁵ A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., pp. 47-48.

bonifica dei fondali di alcuni porti e la protezione delle coste dai pirati, mentre le uniche attività fiorenti in Sardegna sembrano essere il banditismo imperversante nelle Barbagie ed in Gallura ed il contrabbando, fiorentissimo tra la Sardegna e la Corsica. Viene istituita una feluca che settimanalmente collega la Sardegna a Villafranca: i Sardi l'avevano sempre chiesta invano, in periodo spagnolo, per avere un collegamento diretto con la penisola iberica e poter esporre di persona problemi e lagnanze al Re, saltando il filtro dei Viceré; ma ora serve al sovrano per contatti assidui col Viceré, poiché bisogna sorvegliare quest'isola «ancora spagnola nei costumi, nelle usanze, nella lingua»⁴⁶.

Bisogna anche aggiungere che quelli erano tempi in cui si sentiva fortemente, in Europa, la necessità di una riorganizzazione della produzione agricola e che ciò discendeva dalla grave depressione economica che aveva travagliato il Vecchio Continente nel secolo precedente, determinando tra l'altro una progressiva obsolescenza della produzione agricola⁴⁷. E il Piemonte del secolo XVIII si era impegnato sulla via della modernizzazione: in esso infatti la trasformazione economico-sociale in senso borghese era ormai un dato di fatto, come il Bulferetti spiega in maniera esauriente quando sostiene che «grandi proprietari fondiari, di miniere, di capitali imprestati usurariamente alle comunità o investiti all'estero o in società con privati, sovente appaltatori, sempre precettori di redditi pubblici, principi e grossa feudalità, costituiscono la classe dirigente politico-economica piemontese, che nella seconda metà del secolo XVIII accrebbe la propria importanza»⁴⁸. Nello stesso tempo numerosi piccoli proprietari terrieri, che conducevano in proprio l'azienda, si avviavano a diventare il nucleo di una certa borghesia agraria, spesso agevolata dal sovrano «contro le pretese di nobili ed ecclesiastici». Altro ceto importante nel processo di trasformazione della società piemontese del Settecento era quello dei «massari» e dei «fattori». «Essi curavano i lavori agricoli per conto dei possessori fondiari, nobili o ecclesiastici e dei detentori a titolo livellario o enfiteutico di grandi appezzamenti. Specie da quei massari, usi a lucrare oltre il pattuito e rivendicanti indennità o franchige all'ombra dei potenti, esce una più intraprendente ed evoluta borghesia agricola paragonabile a

⁴⁶ Ibidem, pp. 49, 51; C. Sole, *Politica, economia e società in Sardegna*, cit., pp. 95-122.

⁴⁷ B. H. Slicher Van Bath, *Storia agraria dell'Europa occidentale (500-1850)*, Torino 1962, p. 289.

⁴⁸ L. Bulferetti, *Agricoltura, industria e commercio in Piemonte nel secolo XVIII*, «Istituto per la storia del Risorgimento Italiano», Torino 1963, p. 19.

quella degli imprenditori agricoli, la quale trovò nel sistema d'affitto la forma giuridica adatta alla propria intraprendenza»⁴⁹. Infine era presente un certo numero di braccianti agricoli che si erano andati emancipando dal servaggio trasformandosi in forza lavoro salariata. Era nei piani dei teorici del riformismo settecentesco ottenere un incremento demografico per aumentare la disponibilità di mano d'opera, realizzare riforme per consentire l'aumento della produttività, favorendo la fine del sistema feudale e come alternativa la nascita della proprietà privata. In Piemonte tale processo era gestito dall'apparato statale riformista, costantemente controllato dai sovrani. Forse ciò fu uno dei tanti motivi per cui non si pose mai in dubbio la validità dell'istituto monarchico, anche quando certi circoli liberali e repubblicani cercarono un loro spazio politico. Nel Piemonte della metà del Settecento, le attività agricole erano abbastanza prospere: la produzione dei beni agricoli di più largo consumo eccedeva il fabbisogno⁵⁰; identico obiettivo, dunque, si doveva raggiungere in Sardegna. Ma ciò che differenziava l'agricoltura delle due regioni, oltre alla diversa qualità dei terreni, era determinato dal fatto che in Piemonte si era in parte eliminata la rendita parassitaria connessa al latifondo, strettamente legata al sistema feudale ed alla produzione agro-pastorale di tipo estensivo. La chiave di volta della trasformazione piemontese era stata la risoluzione dello stato giuridico dei terreni, con la fine dei diritti feudali e dei diritti di uso collettivo delle terre demaniali. Infatti, se da un lato tali diritti consentivano di appagare i fabbisogni più elementari delle comunità, dall'altro congelavano la spinta delle nuove forze produttive, orientate verso la formazione di sistemi economici diversi. In Sardegna, come si dirà più avanti, i diritti feudali e i diritti d'uso collettivo delle terre del sistema pastorale si troveranno congiunti da comuni interessi e schierati in un unico fronte contro qualsiasi tentativo che ne modificasse l'equilibrio. Dal canto suo la legislazione piemontese, emanata per la Sardegna, finì col costituirsi come elemento contraddittorio che lentamente riuscì a rompere tale equilibrio. Questo perché i Piemontesi avevano da tempo risolto simili problemi⁵¹.

Anche in Sardegna, specie nel corso dell'ultimo quarantennio del Settecento, si scrive e si discute molto sui sistemi da adottare per risollevare le condizioni. All'attenzione degli studiosi è il sistema arcaico di produ-

⁴⁹ Ibidem, p. 20.

⁵⁰ Ibidem, pp. 37-41.

⁵¹ M. Atzori, *Per un'interpretazione del riformismo agrario settecentesco in Sardegna*, in «Studi sardi», vol. XXIII, Gallizzi, Sassari 1975.

zione agro-pastorale, legato alle forme di proprietà e d'uso dei pascoli, fortemente caratterizzate da elementi comunitari, i quali a loro volta costituiscono un limite alla "modernizzazione". Per la soluzione di un così radicato problema due atteggiamenti si fronteggiano: quello di chi, restando all'esterno dei problemi, suggerisce un rapido e meccanico adeguamento del settore alle condizioni di produzione esistenti negli Stati di terraferma; e l'altro, politico, che tiene conto dei ruoli sociali e dei conseguenti contraccolpi di qualsiasi repentina riforma.

Il primo è esemplificabile nelle convinzioni del gesuita Francesco Gemelli il quale nel suo *Rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura* dichiara infatti che «Nasce tutto il disordine della comunanza o quasi comunanza della terra. Distruggasi dunque questa comunanza delle terre concedendole in perfetta e libera proprietà alle persone particolari ed otterrassi di certo il desiato rifiorimento in ogni parte della rustica economia»⁵².

Alle affermazioni del Gemelli si opponevano quelle di Efisio Muscas, membro della Reale Società Agraria Economica di Cagliari la quale, istituita nel 1804, era stata voluta dai governanti piemontesi come centro promotore di studi sul rinnovamento delle strutture agricole, sul miglioramento della zootecnia e sulle tecniche stanziali di allevamento⁵³. Il Muscas ammoniva che un provvedimento brutale di chiusura delle terre all'uso comune sarebbe stato un rimedio peggiore del male – e si mostrava buon profeta – e che era possibile prendere quel provvedimento solo se, preliminarmente, si ponevano le basi per mutare le forme di conduzione, creando appunto le infrastrutture necessarie⁵⁴. Ma la maggior parte dei

⁵² F. Gemelli, *Rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura*, Torino, 1776, ora in L. Bulferetti, *Il riformismo Settecentesco in Sardegna*, in *Testi e documenti per la storia della Questione Sarda*, vol. II, Cagliari 1966; I. Pirastu *Il banditismo in Sardegna*, prefazione di Ignazio Delogu, Editori Riuniti, Roma 1973, p. 21; M. Atzori, *Per un'interpretazione*, cit.

⁵³ Per tutti i problemi che toccano la Sardegna nell'Ottocento oltre alle opere di G. Sotgiu sopra citate, cfr. anche L. Del Piano, *La Sardegna nell'Ottocento*, Chiarella, Sassari 1984. Ancora e questo vale fino a tutto il secolo XX, cfr. *La Sardegna*, a cura di L. Berlinguer e A. Mattone, Einaudi, Torino 1998, i contributi in essa presenti risultano utili per un primo approccio a riguardo dei temi che nel presente lavoro vengono toccati, come "Le origini della questione sarda", "La questione autonomistica", "Dalla perfetta fusione in poi", "La criminalità e il banditismo", "La conquista dell'Autonomia", "Società, economia e politica dal secondo dopoguerra ad oggi", "Il Piano di rinascita della Sardegna", ecc.

⁵⁴ E. Muscas nella sua *Memoria sulla dissensione de' Pastori con gli agricoltori*, del 1805, estratta da *Memorie della Reale società Agraria ed Economica di Cagliari*, Cagliari, 1836, vol. I, fasc.

componenti la Reale Società Agraria erano favorevoli all'impostazione pura e semplice del Gemelli, ed il Governo piemontese, per motivazioni tutte estranee alla realtà sociale ed economica dell'Isola, avrebbe scelto di schierarsi coi coltivatori contro i pastori⁵⁵.

Nel 1819 la posizione del Governo era ormai chiara: le terre dell'Isola devono avere dei proprietari certi; il modo di ottenere la certezza della proprietà consiste nel favorire le coltivazioni; ciò tra l'altro permetterà di attenuare gli enormi sbalzi, tra una annata e l'altra, del prodotto lordo. Esso inoltre è ben consapevole del fatto che la proprietà privata della terra permette di conseguire due fondamentali risultati: la creazione di un ceto terriero legato ai suoi interessi, poiché da esso è stato beneficiato e, cosa capitale, la creazione in questo modo di una base certa per l'estrazione di un «cespite certo con la tassazione fissa sui fondi». La posizione del Governo è espressa da Prospero Balbo, Ministro degli Interni: «Le chiudende devono risolvere il contrasto tra i possessori dei terreni e i feudatari a favore dei primi, quello tra pastori e coltivatori a favore dei secondi». Ma, come ricorda il Pirastu, questi “infidi” feudatari devono essere danneggiati il meno possibile poiché i Re di Sardegna, che col Trattato di Londra si sono impegnati al rispetto dei privilegi e delle concessioni feudali, non si sentono ancora abbastanza sicuri del dominio dell'Isola per mettersi contro questo ceto, vecchio, ma in Sardegna ancora potente, che essi comunque, vedono come un ostacolo alla attuazione di grosse riforme di carattere fondiario⁵⁶.

I, afferma «siccome però il tema non è se convenga dividere e chiudere i terreni, bensì come possano conciliarsi i Pastori con gli Agricoltori sono di avviso che, sebbene alla prosperità di ambedue questi rami della pubblica ricchezza sieno necessarie le chiusure e le proprietà dei terreni, non però bisognerebbe incominciare da questo generale rovesciamento di cose, bensì dalla introduzione di prati artificiali e dall'uso del fieno. Ove poi al contrario si chiudessero i terreni destinati alla seminagione un solo momento prima che, accresciuti i pascoli, non fossero i pastori assicurati dell'opportuno sostentamento dei loro armenti, è certo non esservi alcun mezzo che i suddetti pastori lascerebbero intentato per abbattere e distruggere le già fatte chiusure, sempre che mancherebbe altrove il pascolo necessario» citato in I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 25.

⁵⁵ Ivi. Un altro profondo conoscitore “dall'interno” della realtà sarda e delle necessità dell'Isola, soprattutto per quanto attiene all'agricoltura, dunque non precisamente d'accordo con il Gemelli del quale era contemporaneo, fu Andrea Manca Dell'Arca, cfr. A. Manca Dell'Arca, *Agricoltura di Sardegna*, cit.

⁵⁶ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 25-26.

Nasce così, il 6 ottobre 1820, il Regio editto sopra le chiudende⁵⁷ che autorizza i privati a chiudere i terreni di cui è certa la proprietà, salvo quelli gravati da servitù di qualsiasi genere; e in particolare si fa riferimento a servitù di pascolo, di passaggio, di fontana e di abbeveratoio; ad ogni modo le chiudende dei terreni riservati a pascolo comune dovevano essere autorizzate dal Prefetto, dietro parere favorevole del consiglio comunitativo interessato. Le comunità, a loro volta, potevano vendere o affittare i terreni ai privati. Ma poiché i titoli di proprietà erano incerti, gli abusi e le usurpazioni numerosi, mentre le vaste proprietà feudali non risultavano neppure scalfite. È proprio in seguito a quel “Regio editto” che ben tre regioni storiche dell’Isola, Barbagia, Goceano e Marghine, i cui pastori erano per la quasi totalità costretti alla transumanza, nel giro di dieci anni, sono sconvolte da grandi conflitti⁵⁸.

Nel settembre 1832 il Viceré invia al Ministro Guardasigilli una relazione dalla quale si apprende che il numero degli abusi delle chiusure è enorme, e che la tendenza generale è quella di chiudere i pascoli migliori allo scopo di far pagare fitti alti ai pastori. I più attivi in quest’opera di recinzione sono i già ricchi proprietari che, anche con false testimonianze,

⁵⁷ Il titolo esatto è “Regio editto sopra le chiudende, sopra i terreni comuni e della Corona e sopra i tabacchi del Regno di Sardegna”. Eppure Efisio Muscas in una sua memoria pronunciata davanti alla Reale Società Agraria ed Economica, da perfetto conoscitore della realtà sarda, aveva sostenuto che lo scontro maggiore tra pastori e contadini nasceva prevalentemente dalla ridotta quantità d’erba offerta dai pascoli naturali sardi e quindi per converso, dall’eccessivo bisogno dei pastori di vaste zone da destinare a pascolo. «Appartenendo per legge Patria al pascolo del bestiame quell’istesso territorio in cui l’anno precedente vide l’agricoltore biondeggiare le sue messi facilmente comprendesi che inutile sarebbe a quest’ultimo pensare a un continua, ed alternativa coltivazione, non disgiunta dalla tanto desiderata moltitudine degli alberi. Avvezzo, però il Sardo Contadino a riguardar questo sistema come l’unico che a suo modo di pensare possa alle particolari circostanze del paese essere adatto, non trae da quello argomento di lagnanza contro i Pastori. Tutt’altro accade bensì quando rimira i suoi verdi seminati avidamente pasciuti dalle greggi vaganti. Al primo disordine non potrebbesi trovare alcun riparo se non in capo a lunghe discussioni, e a una generale dell’attuale sistema agrario. Del secondo che forma annualmente il soggetto di gravissime risse, e l’occasione somministra a frequenti omicidi io riconosco l’origine principale della scarsenza del pascolo che nei maneggi presentasi, ed ai maggiori ed ai minori armenti. [...] Non già da uno solo ma da parecchi Pastori più volte avrà ognuno udito che volentieri sborserrebbe anche duplicata la pena “prammaticale” quando al loro gregge per una sola notte fosse riuscito saziar l’indomita fame ne’ seminati d’orzo, o di frummento, giacché l’indomani di latte riempiendo abbondante i loro secchi ne verrebbero a sufficienza indennizzati». E. Muscas, *Memoria sulla dissensione de’ Pastori con gli agricoltori*, cit., in M. Atzori, *Per un’interpretazione*, cit., p. 57.

⁵⁸ «Le controversie tra pastori e agricoltori degenerarono in veri e propri conflitti specie dopo il 1830; i più violenti esplosero nelle Barbagie, nel Goceano, nel Marghine dove i pastori, quasi tutti costretti alla transumanza, erano i più gravemente colpiti». I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 27

tendono a crearsi un serbatoio terriero da sfruttare solo mediante il sistema dell'affitto a pascolo, senza alcuna intenzione di miglìoria. L'Editto delle Chiudende si rivela come un attacco senza mezzi termini all'economia pastorale, tendendo non a trasformarla ma a distruggerla, e solo la demolizione violenta di molte recinzioni, nelle zone montane, interrompe il processo⁵⁹. La relazione del Viceré è del 22 settembre 1832, e riguarda appunto i tumulti del Nuorese: «Si chiusero a muro ed a siepe dei boschi ghiandiferi, si chiusero al piano e ai monti i pascoli migliori per obbligare i pastori a pagarne il fitto altissimo e si incorporarono perfino le pubbliche fonti e gli abbeveratoi una legge savissima giovò soltanto nella sua esecuzione ai ricchi e potenti, i quali non ebbero ribrezzo di cingere immense estensioni di terreni di ogni natura senza idea di migliorare il sistema agrario, ma al solo oggetto di far pagare a caro prezzo ai pastori e ai contadini la facoltà di seminarvi ed il diritto di far pascolare i loro armenti».

Nonostante l'istituzione di una commissione militare di nomina Vice-regia, la quale opera in via "economica" e commina diverse condanne a morte, la rivolta si estende da Nuoro ad Oliena, a Mamoiada, a Dorgali, a Sarule, a Fonni, ad Orani e, nel Goceano, a Benetutti, Illorai e Bono: foreste e raccolti sono incendiati, le vigne distrutte. Centinaia di pastori e contadini si danno alla macchia per evitare l'arresto spesso comminato sulla base di delazioni per vendetta. Comunque, nel 1833, altre norme governative vietano la ricostruzione delle chiusure abbattute e autorizzano l'eliminazione di quelle abusive.

La sollevazione contro le chiusure dei pascoli ebbe un certo successo nelle zone di montagna, fenomeno questo ancora oggi visibile dalla presenza di un patrimonio di terreni comunali di oltre 350 mila ettari in tutta la Sardegna. Paesi quali Orune, Siniscola, Orgosolo, Villagrande, conservano proprietà comunali che toccano i ventimila ettari⁶⁰. In pianura, inve-

⁵⁹ Sulle demolizioni violente e sulla repressione, operata in via "economica", cfr. L. Del Piano, *La sollevazione contro le chiudende*, Sardegna Nuova, Cagliari 1971.

⁶⁰ «L'aver concepito quella riforma come rivolta contro la pastorizia e il non averla fatta precedere e accompagnare da provvedimenti idonei a trasformare e migliorare l'assetto della pastorizia, incrementando la produzione di foraggio e ammodernando l'impresa pastorale, determinò una crisi disperata dei pastori, non eliminò ma accentuò la "dissensione" fra pastorizia e agricoltura, suscitò una violenta reazione dei pastori e di intere popolazioni e produsse una lacerazione drammatica del tessuto sociale, consolidò l'impronta di arretratezza dell'economia terriera dell'isola, rese permanenti gli squilibri e le contraddizioni che, in breve volgere di tempo, dovevano far esplodere ancora più drammatico il fenomeno del banditismo quale è giunto fino a noi. Causa di fondo di quel fallimento storico fu l'aver concepito la "riforma" senza aver tenuto conto della

ce, essendo i titoli di proprietà meno incerti, le chiusure producevano una situazione radicalmente diversa, innescando un processo di lievitazione dei costi di affitto dei pascoli invernali di cui, peraltro, i pastori transumanti delle Barbagie, del Goceano e del Marghine avevano ogni anno bisogno. Inoltre, poiché in pianura il fenomeno avviene in forme più lente e in ordine sparso, le chiusure vengono realizzate con una certa tranquillità e non si producono controversie sanguinose; per di più chi chiude le estensioni di terra introduce spesso coltivazioni di qualche utilità, sia pure in forme e per estensioni piuttosto ridotte⁶¹. In tutti i casi, come è ormai ben noto e riconosciuto, si era voluto innestare un fattore che avrebbe determinato la rottura di antichi, se pur precari, equilibri, e che, ancor peggio, avrebbe contribuito a far crescere a dismisura le lotte tra pastori e contadini, offrendo in tal modo un ricco alimento al banditismo. Dal canto suo il ceto dirigente sardo non aveva alcun interesse ad opporsi a tale rottura; era formato in prevalenza da proprietari terrieri di origine nobiliare o da esponenti dell'alta borghesia degli uffici e delle cariche, i quali almeno in parte, intuivano che da quella rottura poteva discendere il rafforzamento e l'adeguamento ai tempi nuovi del loro vecchio potere. Essi sapevano bene che il prezzo da pagare per mantenere ed anzi incrementare il loro prepotere sui ceti ad essi inferiori, conferendogli nuove certezze e maggiore sicurezza, soprattutto economica, consisteva nell'accettare di buon grado tutte quelle leggi e tutti quei provvedimenti che pure li privavano di antichi privilegi ormai vuoti di contenuto; consisteva cioè nel porsi in una calcolata condizione di subordinazione nei confronti della classe dirigente, piemontese prima, italiana poi.

Dunque le chiudende, che cristallizzavano i tancati di montagna e di pianura e che pietrificavano il capitale costituito dalla terra, alla quale non tornava reinvestito il frutto dell'affitto, erano all'origine del mancato impiego di molte delle energie umane disponibili; conseguentemente stavano anche alla base della lacerazione del tessuto sociale preesistente, cioè di tanti fenomeni dolorosi come quello migratorio, anche se per il momento ancora in forme embrionali; ma esso, anche in seguito ad eventi successivi, nonostante la politica dei Viceré sabaudi prima e dei governi italiani poi, anzi proprio a causa di questi ultimi, avrebbe assunto tutte le caratteri-

realtà effettiva della società nelle campagne sarde. Dalle chiudende ha origine la "questione" della pastorizia sarda come si presenta oggi». I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 29-35.

⁶¹ Ibidem, pp. 34-35.

stiche di un fatto grave e apparentemente singolare per via della scarsità della popolazione dell'Isola⁶².

Altri elementi negativi, successivi alle chiudende, cui si è testé accennato, furono, ad esempio, il sistema iniquo adottato per il riscatto dei feudi (1839), «la perfetta fusione» (1848), i cui effetti negativi si ingigantirono dopo l'Unità, l'abolizione dei diritti di ademprivo e di cussorgia (1865), che segue l'istituzione della imposta unica fondiaria e del catasto (1851-1865)⁶³. Nonostante tutto però sarebbe stata soltanto una scelta di natura generale, basata sulla politica di *grandeur* di Giuseppe Crispi, indotta peraltro da situazioni e condizioni non solo interne all'Italia ma europee e mondiali, foriere di lutti e tragedie appunto mondiali, quella che darà la stura all'emigrazione dalla Sardegna, come vedremo poco più avanti.

3. Dalla «perfetta fusione» all'Unità

Facendo un passo indietro nella strada del tempo, ai fini del presente discorso sembra opportuno ritornare al riscatto dei feudi che a partire dal 1838 determina il drenaggio di notevoli quantità di capitali, sottraendoli ai Comuni; capitali che, corrispondenti anche a due-tre volte l'effettivo valore dei feudi, solo in minima parte vengono reinvestiti nell'Isola e, quando ciò avviene, solo per incrementare la proprietà assenteistica⁶⁴; inoltre, po-

⁶² G.M. Lei Spano, cit., p. 59. Il Lei Spano, che considera l'emigrazione come un dato strutturale della questione sarda (considerazione ripresa da N. Rudas, cit., p. 71) in quanto rappresenta una emorragia gravissima dal costo umano e sociale altissimo, in un ambito sotto popolato, non riferisce la considerazione a questi anni, sembra tuttavia verosimile affermare che l'emigrazione in Sardegna avrebbe acquisito il carattere di "endemicità" solo dopo lo scoppio della guerra doganale con la Francia al tempo del Crispi. Cfr. anche L. Ortu, *Aspetti*, cit., pp. 20-22.

⁶³ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 35.

⁶⁴ Ibidem, pp. 36-39: l'iter di riscatto dei feudi fu il seguente: Carta Reale concernente le denunce dei feudi, del 19.XII.1835 (istituisce la Delegazione che deve raccogliere i dati sui redditi e diritti dei feudatari); Editto prescrivente la soppressione della giurisdizione feudale, del 21.V.1836; Carta Reale riguardante l'accertamento delle prestazioni feudali e Delegazione per la definizione dei corrispettivi); Editto prescrivente i compensi feudali, del 21.VII.1838 (il compenso è dato ai feudatari in cartelle di rendita al 5% e si bilancia una rendita redimibile di 250 mila lire sarde ed un fondo annuo di 50 mila lire sarde per l'estinzione, a mezzo di sorteggio, del debito contratto coi feudatari). Cfr. anche F. Loddo Canepa, *La Sardegna dal 1831 al 1870*, Parte prima, pp. 17-54, (e, specificamente sull'iter del riscatto dei feudi pp. 49-54), Dispense, Anno Accademico 1956-57, Università degli Studi di Cagliari, Facoltà di Lettere e Filosofia; l'autore mette anche in evidenza come i feudi maggiori che comprendevano una quota non lontana dalla metà dei territori

co dopo la «perfetta fusione», gli accertamenti catastali e le valutazioni sulla natura dei terreni, compiute nel 1852 dai funzionari piemontesi, furono false e l'aliquota fissata per la Sardegna sul reddito imponibile fu «quasi uguale a quella delle ricche province di Torino e della Lomellina»⁶⁵. In altri termini e per fare un solo esempio, quando il catasto, valutando la piana del Campidano alla stessa stregua della “grassa” (qui ovviamente non si usa l'aggettivo in senso ironico ma con preciso riferimento alla conformazione di quel fertile terreno) pianura Padana, mentre quella ha in superficie uno strato di humus magro, quasi sempre irrisorio, capace di mascherare appena gli strati inferiori, che sono per lo più pietrosi e sabbiosi, se non fin dalla superficie argillosi, li classifica di prima categoria e facendo attribuire un'imposta unica che facilmente in Sardegna, per mancanza di liquidità, viene caricata di assurdi interessi di mora, non fa altro che adeguarsi alle linee generali della politica fiscale del Governo che vuole stabilire un gettito a priori; ciò spiega anche perché i funzionari non vadano tanto per il sottile.

Nel 1865, questa volta poco dopo l'Unità, cede l'ultima valvola di compensazione della economia familiare dei più poveri: sono aboliti i diritti di ademprivo, cioè quei diritti di pascolo, legnatico, acqua, caccia e pesca che da secoli consentivano ai più poveri di soddisfare almeno le esigenze elementari della famiglia⁶⁶. Tutto ciò getta nella miseria larghi strati di popolazione, sradica interi gruppi familiari e sociali dalla terra e li espone anche ad ogni più piccolo vento di crisi⁶⁷. Un vento che sarebbe divenuto sempre più impetuoso negli anni Ottanta. Infatti l'invadente crisi

della Sardegna, erano posseduti da feudatari che da tempo risiedevano in Spagna: il riscatto da quel momento, impedì che somme ingenti di capitali sardi emigrassero dall'Isola.

⁶⁵ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 47; L. Ortu, *Aspetti*, cit., pp. 14-15 e 34.

⁶⁶ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 49 e L. Ortu, *Considerazioni sull'abolizione degli Ademprivi (1856-1870)*, in “Archivio Storico Sardo”, Cagliari 1981, pp. 234 e seguenti; ma specialmente i capitoli precedenti in questo libro.

⁶⁷ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 47-54. All'imposta fiscale unica si aggiungono le sovraimposte comunali e provinciali, mentre il riscatto dei feudi produce un effetto perverso che non era stato previsto: «A rendere rovinoso per i comuni ed i loro abitanti il riscatto dei feudi, valutato con larghezza “tanto strabillante quanto delittuosa”, concorse la forma di pagamento, scelta in modo da far rimpiangere i tributi e le prestazioni feudali. Mentre, infatti, i tributi feudali erano corrisposti in natura e quindi i contadini e pastori potevano versarli nel periodo del raccolto o della maggiore produzione di bestiame, il riscatto dei feudi fu di fatto pagato in denaro contante, da una società che poco ne aveva perché adusa al baratto, per di più a scadenze diverse, che non tenevano conto della produzione agro-pastorale, ovvero del ciclo dell'anno agrario e di quello pastorale; da tutto ciò conseguiva largo ricorso all'usura, praticata spesso dagli stessi feudatari, o dai loro procuratori, ed il moltiplicarsi dei pignoramenti e dei sequestri».

economica, già presente in tutte le regioni agro-pastorali d'Italia, dopo quell'anno divenne come un'immensa valanga, causata dalle prime chiare avvisaglie della politica di sostegno alla nascente industria del Nord, che avrebbe portato alla denuncia del trattato commerciale con la Francia; proprio di quel mercato, cioè, ove trovavano sbocco il vino, l'olio, gli altri prodotti tipici del Meridione e, per la Sardegna, anche il bestiame, a riguardo del quale, in particolare, basti ricordare che nel solo 1883, cioè di uno degli ultimi anni favorevoli, «l'esportazione dei buoi e dei tori della sola provincia di Sassari raggiunse i 26.168 capi»⁶⁸, per precipitare, negli anni immediatamente successivi, a non più di 200 l'anno. A quel punto l'emigrazione, oppure l'arruolamento nei corpi militari della Stato, quali i Carabinieri, le Guardie di Finanza e le Guardie carcerarie, divengono le uniche alternative al furto, alla rapina, all'abigeato, all'elemosina⁶⁹.

⁶⁸ F. Pais Serra, *Relazione dell'inchiesta sulle condizioni economiche e della sicurezza pubblica in Sardegna*, Promossa con D.M. 12.12.1894, Roma 1896, p. 75 e segg.; M. Clark, *La storia politica e sociale (1847-1914)*, in *Storia dei Sardi e della Sardegna*, vol. IV, *L'età contemporanea*, Jaca Book, Milano 1990, pp. 243-285, dove tra l'altro si legge: «Ma il colpo più pesante venne dalla politica governativa. Nel 1887 il governo Crispi impose una nuova tariffa doganale sulle importazioni; per ritorsione i Francesi bandirono o restrinsero fortemente le loro importazioni di merci italiane. La Sardegna, in particolare il settentrione, era divenuta molto dipendente dalle esportazioni in Francia; prima del 1887 ogni settimana lasciavano Porto Torres per Marsiglia quattro o cinque navi cariche di vino, olio d'oliva e bestiame; oltre 26.000 capi di bestiame erano stati spediti nel 1883. Nel 1889 questo commercio era di fatto al collasso. L'esportazione di vino cadde da 433.000 lire nel 1887 a 2.881 lire due anni più tardi; in generale le esportazioni della provincia di Sassari caddero da venti milioni di lire nel 1885 a 400.000 lire nel 1893. Era una catastrofe per i contadini ed i mercanti sardi, specialmente perché non c'erano mercati alternativi facili da raggiungere. I vigneti ed i pascoli per il bestiame grosso furono restituiti alle pecore. La disoccupazione crebbe fortemente ed i salari caddero. I contadini cercavano occupazione nelle miniere, ma le miniere stesse erano in crisi ciclica. Per molti la sola soluzione era l'emigrazione. Questa volta non si trattava di una normale recessione, era una crisi eccezionalmente dura e di lunga durata, che si prolungò dal 1887 fino al 1896, quando di mercato francese venne parzialmente riaperto. Dopo cinquant'anni di «perfetta fusione» l'economia sarda mancava ancora di capitali, di lavoro specializzato e di mercati; ed i suoi costi di trasporto sulla terraferma erano troppo alti. Le sue sole risorse erano le materie prime, cioè zinco, piombo, lignite, sale e tonno. C'era pochissima attività industriale non mineraria, salvo una fabbrica di berretti ed una piccola «manifattura» di tabacco a Cagliari. La maggior parte dei Sardi abitava nelle campagne e veniva impoverita dalla crisi agricola. La siccità e la deforestazione erano endemiche, come la filossera, la malaria e gli usurai. Molta parte dell'economia rurale era basata sulla tradizionale transumanza, che creava conflitti continui con l'agricoltura stabile».

⁶⁹ A. Mori, *Brevi note statistiche sull'emigrazione sarda nell'interno del Regno secondo i censimenti dal 1861 al 1921*, in *Atti del XII Congresso geografico italiano*, Cagliari 1935, p. 334 e segg.; G.M. Lei Spano, cit., p. 331; A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo*, cit., p. 186, dove in nota si commentano anche i dati forniti nei lavori del Mori e del Lei Spano. Secondo il Mori, meta preferita dei sardi è la Liguria tra le regioni, Roma tra le città, e poi nell'ordine Geno-

Nel momento in cui, sulla base di una fiorente agricoltura, le regioni nord-occidentali del Regno consolidano il processo di accumulazione di capitali, che consentono l'avvio di processi produttivi di tipo industriale, l'intero sud in generale e la Sardegna in particolare non vedono mutare la condizione di crisi produttiva e le tecniche di produzione agro-pastorale, anzi nell'Isola i provvedimenti specifici, a causa dei sistemi con i quali vengono applicati, perpetuano ed aggravano le caratteristiche arcaiche. Nel contempo, l'adozione di strumenti di prelievo fiscale adeguati alle condizioni delle regioni più floride, si trasformano in atti di rapina e di vessazione degli strati di popolazione più poveri, quali i braccianti, i piccoli proprietari ed i pastori. È quello il momento in cui l'emigrazione incomincia a divenire endemica: essa si assume il compito che fino ad allora avevano svolto altri tristi fenomeni, endemici da secoli, se non da millenni, quali le carestie, le pestilenze, la malaria e le misure profilattiche sconosciute o non applicate. Per causa sua la crescita demografica continua ad essere quanto mai lenta, producendo una differenziazione, in peggio naturalmente, tra la Sardegna e lo stesso Meridione italiano.

Il Pais Serra si rende subito conto della gravità della situazione e scrive: «non può recare sorpresa che l'emigrazione, già sconosciuta in Sardegna, ora prenda uno sviluppo che è allarmante: non per l'entità, ma come sintomo, trattandosi di una regione in cui si lamenta non l'eccesso ma la scarsità della popolazione». Questa sua affermazione rimane ancora oggi quanto mai valida, benché il suo essere "allarmato" derivasse da un errato convincimento – perdurato fino a tempi recenti – secondo il quale i «mo-

va, Torino, Milano, Napoli. Il Lei Spano (cit., p. 332 nota), giunge a stabilire che i sardi arruolati nei Corpi armati dello Stato sono, in percentuale preponderante, di origine contadina. Inoltre poiché la Sardegna al 1868 sfiorava appena i 600.000 abitanti e tenendo conto delle vaste estensioni di terre incolte sia al suo interno sia sulle sue coste, appariva veramente singolare che si dovesse cercare il lavoro altrove; in alternativa, pertanto, si cominciava a pensare alle "colonizzazioni" interne, cfr. L. Pisano, *Stampa e società in Sardegna, Dall'Unità all'età giolittiana*, Guanda, Torino 1967, p. 63; rimane ancora in parte utile al riguardo P. Lazzarini, *Garibaldi e la colonizzazione della Sardegna*, Società cooperativa, Milano 1871, pp. 13-16; così come suscitano ancora altrettanto interesse i numerosi articoli che apparvero nel 1871 su "L'Avvenire di Sardegna", un giornale fondamentale sia rispetto alla stampa precedente sia rispetto a quella successiva in Sardegna che stava cominciando ad uscire per l'opera appassionata e talvolta veemente di quel singolare personaggio e ottimo giornalista, per quei tempi, che fu Giovanni De Francesco; cfr. ad esempio i numeri 23-61-84-91-94-95-98-99-100-102-113-117 nei quali si dava ampio spazio al tentativo di rendere rapidamente operativo un nuovo progetto di colonizzazione presentato e caldamente sostenuto da Garibaldi e dal Conte-ingegnere Aveni di Ferrara.

vimenti migratori si riteneva fossero lo sbocco naturale e fisiologico della eccedenza della popolazione»⁷⁰.

In realtà quelle opinioni riflettevano la mancanza di chiarezza che esisteva sul concetto di eccedenza di popolazione, poiché esso teneva conto solo di una parte del problema, quella demografica, e non dell'altra, ugualmente importante, quella economica; difatti anche una popolazione scarsa può essere "eccedente" rispetto alle risorse di cui si può disporre. Proprio nell'ambito del processo migratorio, il quale, per quanto considerato ufficialmente come negativo, non viene realmente frenato dai governanti, nasce il *milieu* degli sfruttatori che lucrano sui poveri, i quali emigrano anche in lontanissime regioni (America Latina)⁷¹. Ai fatti di natura regionale testé indicati, bisogna aggiungerne altri due che, prima ancora dell'abolizione degli ademprivi, avevano cominciato a mettere in ginocchio la già stremata economia isolana: la crisi dei Monti frumentari, che per lungo tempo erano stati un valido sostegno alla produzione per i piccoli agricoltori, e la vendita forzosa ai Comuni, mediante l'Asse del Culto, dei beni appartenuti ai disciolti ordini religiosi⁷². Così tra il 1839 ed il 1866 questo insieme di fatti e di provvedimenti aveva contribuito a provocare in Sardegna quella crisi profonda. Con la sola vendita dei terreni ademprivili si sottrasse un sesto dell'Isola alle economie zonali e si formarono altre assai vaste proprietà private che i pochi possessori di denaro liquido si accaparrarono e cominciarono ad amministrare secondo i soliti criteri assenteistici, in una logica generale di tipo parassitario⁷³.

Dato che quasi tutti i provvedimenti indicati e molti altri ancora, che in questa sede non è il caso di enumerare, erano stati introdotti in Sardegna nel periodo pre risorgimentale e dato che essa è, a quell'epoca, già da oltre un secolo legata agli Stati di terraferma dal punto di vista "istituzionale" formale solo nella persona del sovrano, ma di fatto in maniera assoluta-

⁷⁰ F. Pais Serra, *Relazione*, cit., p. 81; A. Pinnelli, *Alcuni aspetti dei movimenti migratori in Sardegna* in *La Programmazione in Sardegna*, N° 80-81, Cagliari 1980, p. 56.

⁷¹ M. Vinelli, *La popolazione ed il fenomeno migratorio*, cit., pp. 28-39; L. Del Piano, *Documenti* 229, cit., A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo* cit., pp. 182-183; A. Satta Dessolis, *Dati e considerazioni*, cit., p. 49.

⁷² In forza dell'articolo 20 della legge 7 luglio 1866 n. 5036, per la soppressione degli Ordini e Corporazioni religiose a molti comuni dell'Isola si concedeva l'occupazione di conventi ed altri beni in cambio della corresponsione di un canone annuo.

⁷³ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 49-53; Legge 23 aprile 1865, che abolisce i diritti di ademprivio e di cussorgia e impone ai Comuni di vendere i terreni ex-ademprivili entro tre anni. Cfr. anche L. Ortu, *Considerazioni*, cit., pp. 235-259.

mente dipendente dal Piemonte, si può affermare che fu utilizzata come banco di prova del metodo che poi sarebbe stato adottato per tutti i Sud, non solo per quello geografico, della nuova Italia.

Più esplicitamente si volle costruire uno Stato nel quale regioni profondamente diverse per storia, costumi ed interessi furono bruscamente messe insieme, anzi “annesse” a formare un unico organismo politico. È da ritenere che tutto ciò sia avvenuto non perché erano state dimenticate le “particolari cautele” necessarie per compiere quella difficile operazione ma perché così pareva necessario a molti operatori della politica, convinti che fosse l'unica via imposta dalla realtà effettuale degli anni '50-60 dell'Ottocento europeo: ad ogni modo si poteva portare così a compimento il compromesso tra la borghesia del Nord e gli agrari del Sud. Come balzò subito agli occhi fin dal principio, cioè quando era ancora in corso l'impresa garibaldina e poco dopo (con la presa di Venezia e di Roma) quando la poesia risorgimentale non fece più velo alla prosa – quella prosa che pure si era immediatamente e tragicamente manifestata con una vera e propria campagna militare contro il brigantaggio meridionale – si ritenne che quel metodo fosse necessario sia rispetto alle esigenze politiche sia rispetto alle esigenze economiche che erano state tra le motivazioni profonde del movimento risorgimentale. Lo stesso metodo, appena raggiunta l'unità, fu mantenuto ed anzi perfezionato dai governi e della Destra e della Sinistra storica, con vari espedienti, come la tassazione ingiusta. Al riguardo infatti non si può dimenticare l'imposta sulla macinazione dei cereali, quanto mai iniqua nel Sud e specialmente in Sardegna, che restò in vigore per ben dodici anni; ancor meno si può dimenticare quella che può essere definita “la via italiana al protezionismo” la quale fu tracciata in forma organica, per la prima volta, con una precisa politica di relazioni internazionali, del decennio 1878-1888 e che, tra le nefaste conseguenze per il Sud, determinò anche il trasformarsi dell'emigrazione da fenomeno episodico, spesso stagionale e sempre limitato nel tempo, in una vera e propria emorragia di risorse umane⁷⁴. Nel frattempo, si sviluppava un dibattito, tra gli addetti ai lavori, tortuoso e ipocrita, fatto di compromessi e “distinguo”: si teorizzava su emigrazione spontanea, tradizionale, accettata, ed emigrazione artificiosa, definita eccessiva, spopolatrice, incrementata da «agenti speculatori, preti, eversori, potenze straniere»⁷⁵.

⁷⁴ L. Ortu, *Aspetti*, cit., pp. 11-12.

⁷⁵ E. Sori, *Il dibattito*, cit., p. 4.

Dunque, poiché in Sardegna si era sperimentato il metodo che poi sarebbe stato adottato per la futura unità d'Italia, fatta di plebisciti e "annessioni", bisogna osservare che tutti i fenomeni che poi si sarebbero manifestati in Italia già si erano verificati, sia pure in misura minore, con qualche lustro di anticipo rispetto al Meridione, in quanto questo non era ancora unificato. In mezzo a tali fenomeni, per quanto riguarda l'emigrazione, bisogna avvisare, però, che nell'Isola essa si era presentata soltanto in forme episodiche e limitate nel tempo. Uno dei primi anni in cui comincia a divenire visibile è il 1853, quando si nota anche una certa tendenza ad un sempre maggiore e diffuso sviluppo⁷⁶. Poi, una volta fatta l'Italia, essa riprende in forme nuove e blande, anche perché nel contempo la Sardegna è terra di immigrazione (coatti meridionali, minatori, carbonari). Ancora nel periodo 1876-1886 i Sardi emigravano alla media blanda di duecento l'anno, mentre negli anni 1896-1898 già superavano le duemilacinquecento unità. Di questi, circa un quarto si stanziarono nell'Africa del Nord, un altro quarto nei paesi europei, un quarto ancora nelle Americhe⁷⁷.

⁷⁶ A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo*, cit., p. 182; I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 53-54.

⁷⁷ G. Alivia, *Economia e popolazione della Sardegna settentrionale*, Sassari 1931, p. 59 e segg.; A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo*, cit., p. 182; gli autori ricavano i dati dall'Annuario statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925, Roma 1926, passim; M. L. Gentileschi, *Sardegna*, cit., pp. 12-35, prendendo le mosse dalla necessità di valutare l'evoluzione della mobilità in rapporto ai due principali elementi da cui dipende, cioè lo sviluppo socio-economico e quello demografico, divide l'andamento del fenomeno migratorio in Sardegna in diverse fasi. Quella iniziale, che arriva fino al 1905 in cui, essendo l'Isola in una fase pre industriale o pre moderna, vi è una «bassissima propensione agli spostamenti» e «assenza di inurbamento», si registra dunque un certo ritardo dell'emigrazione sarda rispetto a quella meridionale; una fase di transizione dove all'incremento demografico si accompagna un'intensificazione delle attività produttive e un'elevata mobilità sociale e territoriale, "per cui proprio in questa fase si pongono i grandi esodi di massa", dunque un forte inurbamento e una marcata emigrazione. Vi è poi la fase di maturità o moderna, con limitazione della crescita demografica e «affievolimento dell'emigrazione» e dell'esodo rurale, (a questo riguardo però lo scrivente ritiene che, per quanto riguarda l'Italia, l'avvento del fascismo proprio in questa fase condizionò anche l'emigrazione) senonché alle sue pagine 40-41 l'autrice chiarisce: «il primo periodo di forte emigrazione, quella del 1901-1914, non si può ricollegare quindi ad un'intensa crescita demografica, poiché l'isola entrava appena allora nella fase di transizione. Successivamente la forbice dell'incremento naturale si allargò ulteriormente, tanto che l'aumento presentò nella regione tassi maggiori che in Italia. Facendo uguale a 100 la popolazione al 1901, la Sardegna raggiunse 123 nel 1921 (Italia 122) e 160 nel 1951 (Italia 141). A questa fase di incremento non corrisponde, a causa della mancanza di libertà di spostamento, un'emigrazione altrettanto accentuata, con un evidente sfasamento tra ciclo migratorio e ciclo demografico. Il potenziale numerico accumulato negli anni Venti-Trenta alimenterà con ritardo l'emigrazione degli anni Cinquanta. La permanenza sino ad epoca recente

Oramai a ridosso di questo periodo, cercavano una soluzione anche nell'emigrazione quei problemi che già Giovanni Battista Tuveri aveva denunciato nei decenni immediatamente successivi all'Unità, quando polemizzava energicamente con "lo Stato monarchico e accentrato" ed attribuiva la causa ultima delle disperate condizioni della Sardegna al fatto che essa non aveva avuto mai un governo autonomo, che esprimesse realmente i suoi interessi. Egli fu il primo a richiedere il "decentramento" dell'Isola dal resto dello Stato e a prospettare l'importanza di un ordinamento amministrativo autonomo, l'unico ritenuto realmente capace di affrontarne i problemi contingenti; una visione, come si vede, totalmente in contrasto con quella logica di sviluppo che aveva caratterizzato dapprima la politica espansionistica piemontese e si protraeva, addirittura con maggior robustezza adeguandosi bene ai nuovi orientamenti della politica internazionale, all'interno della politica italiana; essa voleva unicamente la completa unificazione giuridica, amministrativa e politica la quale, «ponendo sotto lo stesso denominatore realtà economico-sociali e politiche diseguali, avviava un processo di profonda diversificazione, destinato a respingere» sempre più indietro la parte che era in potenza più debole. A questo riguardo è sufficiente riosservare la stampa sarda di una qualsiasi di quelle annate per rendersene conto. "Il Corriere di Sardegna", ad esempio, nel 1870 indica nell'accentramento una delle principali cause dei mali che affliggevano non solo la Sardegna ma l'Italia intera. Ritene che esso determini il grosso dislivello culturale tra i grandi ed i piccoli centri, ai quali toglieva la libertà proprio mentre diceva di dare la spinta culturale. Così la provincia, atrofizzata, perdeva ogni vitalità, era pervasa dal disordine, come rilevano spesso anche "La Verità" e "La Cronaca", specialmente all'interno delle amministrazioni comunali, la cui incapacità forniva un'arma potente ai fautori dell'accentramento, i quali approfittavano dell'occasione per combattere la libertà⁷⁸. Così pure tre anni dopo, ancora su "Il Corriere di Sardegna", nel primo dei quattro articoli sulla deforesta-

della natalità su valori elevati (20% nel 1971) è tuttora causa di forte pressione giovanile sul mercato di lavoro locale».

⁷⁸ "Il Corriere di Sardegna", nn. 5 e 6 del 30 gennaio e 5 febbraio 1870; "La Verità", n. 7 del 17 aprile 1870, "La Cronaca", nn. 5 e 6 del gennaio 1870, ove tra l'altro si legge: «È un fatto che in Italia si verificano coalizioni geografiche [...] Esse sono le più palesi dimostrazioni dello svantaggio che reca, ad una nazione come l'Italia, l'accentramento amministrativo e finanziario, mentre sarebbe più conveniente, per mantenere l'unità politica, una organizzazione che permetta ad ogni regione di provvedere ai suoi interessi e bisogni». Le si opponeva l'Osservatore, nel numero 11 del 23 aprile, dicendo che essa tentava di riaccendere odii e idee municipali.

zione, Giovanni Battista Tuveri compie un percorso sul patrimonio forestale sardo, dapprima disprezzato poi dilapidato a causa di qualcosa di peggio dell'impvidenza del Governo, sottolineando le conseguenze per la fauna e per la vegetazione, tanto gravi da portare alla desertificazione, come nel vicino Oriente e in Africa e, per non andare lontano, come era già accaduto nell'isola, ad esempio alla piana di Sant'Anna, ormai soffocante e spesso invasa dalle cavallette e da altri insetti dannosi; eppure era la stessa che appena un secolo prima si presentava ricoperta dalla foresta ed era capace di nutrire grandi armenti e greggi; risultava dunque davvero clamoroso che fosse lo stesso Governo ad incoraggiare la distruzione dei boschi presentando l'operazione quasi come unico rimedio per stanare i banditi, mentre in realtà produceva solo un paesaggio squallido e un vivaio per le cavallette. Ma la causa di fondo, si affrettava a spiegare con passione il Tuveri, era stata la «malnata fusione»⁷⁹ senza la quale, tra le altre cose, la Sardegna avrebbe ancora posseduti ben 173,250 starelli⁸⁰ di terreni boschivi, con sette milioni d'alberi d'alto fusto (di cui quattro milioni di querce. E più avanti sottolinea che le foreste dell'Isola hanno sempre destato meraviglia nei visitatori "esteri", ma non piemontesi (che definisce «omaccioni stupidamente prevenuti»), visto che il Governo aveva sempre preferito procurarsi non solo il grano ma perfino il legname da costruzione nelle Indie; al contrario, le "nostre"⁸¹ querce erano apprezzate dai Francesi e dagli Inglesi.

Già nel numero del 21 gennaio di quell'anno lo stesso Tuveri, aveva criticato la forzata alienazione dei terreni comunali scrivendo che il patrimonio boschivo era stato tanto depauperato da costringere gli abitanti di numerosi comuni a viaggi lunghi due giorni per procurarsi la legna; ma in realtà la sua denuncia mirava molto più in alto: la causa di tutti i mali era da attribuire sempre alla «fusione», mentre era necessaria l'autonomia cui si era rinunciato per "un'indipendenza d'Italia", che in realtà nascondeva il ben diverso proposito di costituire un forte regno dell'alta Italia senza curarsi delle altre regioni e – aggiungeva – che tra queste la Sardegna era divenuta «una specie di colonia» facente parte di un triste giro di «baratti».

⁷⁹ "Il Corriere di Sardegna", n. 61 del 13 marzo 1873.

⁸⁰ Uno starello corrispondeva a lt. 49,2 di grano e in seguito ad un calcolo sulla quantità di terreno necessaria per produrli a 39,87 are (un'ara 100 mq.). F. Cherchi Paba, *Evoluzione storica dell'attività industriale agricola caccia e pesca in Sardegna*, vol. IV, Cagliari 1977, p. 164.

⁸¹ Sul valore dell'uso del possessivo. G. Marci, *Pubblicistica sarda e letteratura meridionalistica tra Otto e Novecento*, *L'Eco della Sardegna di Stefano Sampol*, cit., pp. 55-75.

Il 14 marzo riprendeva il tema del «baratto», del «mercimonio», paragonando il governo piemontese ad un «gretto inquilino» che, prima di lasciare la casa, strappa via perfino i chiodi conficcati alle pareti; e il giorno dopo riportava una testimonianza non sospetta, quella del piemontese Alberto Ferrero della Marmora che aveva espresso la sua indignazione per le devastazioni delle foreste sarde volute dal governo: così, ad esempio nel 1854 e nel '56, quando il conte di Cavour aveva fatto cedere molte foreste demaniali del Margine e d'Iglesias al conte Beltramini, col diritto di carbonizzare migliaia di sugherete⁸².

A riguardo di tutto ciò troviamo nel Lei Spano l'indicazione precisa di cifre e di iniziative inique e irritanti: migliaia di querce da sughero erano state abbattute e bruciate solo per estrarne il tannino e la potassa senza che gli impiegati addetti al controllo intervenissero, anzi partecipando essi stessi alle devastazioni. L'autore, rifacendosi a una testimonianza che reputa importante, tra l'altro scrive: «L'ingegnere Marchese, che noi Sardi abbiamo il torto di avere dimenticato», racconta nella "Rivista economica", da lui fondata nel 1867, «che nel 1880, traversando le montagne che separano Nuoro dalla spiaggia di Siniscola, di sopra il costone in cui si snoda la strada che porta a Lula, gli si presentò lo spettacolo veramente raccapricciante di una quantità di alberi di quercia sughero, veri giganti della flora, interamente abbattuti e scorticati, allo scopo di ricavarne il magro prodotto della scorza per uso delle concerie, mentre il resto delle piante veniva destinato alla carbonizzazione. Non sarà mai deplorato abbastanza lo spirito distruttore di codesti benemeriti speculatori che, conniventi con le amministrazioni pubbliche di allora, sia demaniali che comunali, ch'erano al possesso delle terre boschive, addormentavano gli interessati con anticipi sul futuro taglio, per avere a prezzo vile immense estensioni di bosco, sparito il quale il terreno rimaneva privo di valore. La carbonizzazione arricchì i forestieri: a noi è rimasto il danno e la vergogna»⁸³.

L'ostilità di questi giornali nei confronti dell'accentramento può essere compresa appieno appunto se si considera che ad essi collaborava Giovanni Battista Tuveri, il quale concordava con il federalismo del Cattaneo,

⁸² "Il Corriere di Sardegna", nn. 62 e 63 del 14 e 15 marzo 1873. A. Ferrero Della Marmora, *Itinéraire de l'île de Sardaigne*, tradotto e compendiato dal canonico G. Spano, Cagliari 1868, pp.152-153 e 368.

⁸³ G. M. Lei Spano, *La Questione Sarda* con dati originali e Prefazione di Luigi Einaudi, Torino, 1922, ristampa anastatica Libreria Editrice Dessì, Sassari 1975.

del Ferrari e del Macchi, pur rimanendo in una posizione originale ed autonoma giacché non risulta che nel 1851, quando aveva pubblicato la sua opera maggiore: *Del diritto dell'uomo alla distruzione dei cattivi governi*, conoscesse a fondo le loro idee. In essa, esaminando con cura la questione della libertà in rapporto con l'indipendenza, era giunto a ritenere che, se questa è importante per un popolo, non è però tutto, perché non deve costituire il fine a cui sacrificare la libertà e la giustizia sociale e civile. Egli dunque era già, in tempi non sospetti, assolutamente contrario al metodo e al modello che sarebbero stati adottati di lì a qualche anno, prima per unificare e poi per mantenere il nuovo Stato, l'Italia. Poi, nei decenni successivi, approfondì ulteriormente il concetto specie allorché entrò in polemica col nuovo direttore de "La Gazzetta popolare", Giuseppe Todde, il quale era accusato d'essere in collusione con la società ferroviaria e, attraverso i fogli de "La Cronaca", nel 1867, sostiene con forza: «Un'isola qualunque non può prosperare, ove non si governi da sé e non abbia tutta l'indipendenza che può conciliarsi con le prerogative del potere centrale, il più limitato»⁸⁴ e non si ferma qui e continua la polemica anche negli anni successivi, ad esempio attraverso le pagine del "Corriere di Sardegna". D'altro canto, perfino lo stesso Todde sarebbe giunto a conclusioni simili nel 1895, quando, in un saggio pubblicato su "L'Economista", avrebbe avanzato la proposta di istituire un regime speciale per la Sardegna capace di consentirle, per un ventennio, un sistema amministrativo differente da quello in vigore nella parte restante del paese⁸⁵. Anche il problema del decentramento, dunque, è più vecchio della stessa unità d'Italia e, in Sardegna, è strettamente connesso con quello della «fusione» collegandosi anche, attraverso tale via, alle numerose proposte di tipo confederale, o federale, che stanno a buon diritto entro l'ampio ventaglio ideale del Risorgi-

⁸⁴ G. Solari, *Per la vita e i tempi di G.B. Tuveri*, in "Archivio storico sardo", XI, 1915, pp. 32-151; P. Marica, *Stampa e politica in Sardegna dal 1793 al 1944*, Cagliari 1968; G. Contu, *G.B. Tuveri, Vita e opere*, Cagliari 1973, L. Del Piano, *Politici prefetti e giornalisti tra 800 e 900 in Sardegna*, Cagliari 1975, L. Pisano, *Stampa e società*, cit., Torino 1977, pp. 27-30. Il discorso sul decentramento veniva ripreso e ulteriormente definito sia da "La Cronaca" sia da "Il Corriere di Sardegna", rispettivamente nei nn. 48 e 29 del 27 novembre e del 14 dicembre dello stesso anno, allorché lo indicavano come l'unica via adatta a soddisfare le esigenze delle singole regioni. La prima riprendeva il discorso del 30 gennaio portando ad esempio gli Stati Uniti ed aggiungendovi anche l'Inghilterra; per intanto – concludeva – le enormi tasse che pagavano i sardi venivano utilizzate esclusivamente per le opere pubbliche del continente. E poi ancora il Tuveri sempre attraverso il "Corriere di Sardegna" ad esempio in diversi numeri del 1875 (nn. 101-175-242).

⁸⁵ G. Sotgiu, *Questione sarda e movimento operaio*, Cagliari 1969, p. 68; Idem, *Alle origini della questione sarda*, Cagliari 1967, pp. 123-124.

mento, pur non essendo uscite vincenti da quel processo, almeno a tutt'oggi, e possibilmente le migliori, secondo chi scrive, cioè quelle federali, che purtroppo vengono confuse con quelle confederali; o, per essere più precisi, quelle confederali vengono spacciate per federali dimostrando così di voler spaccare ciò che è già unito, l'Italia, e non di unire kantianamente nella pace ciò che è ancora diviso, l'Europa (nonostante l'apparente unificazione) e il mondo.

Già dal 1851 "La Gazzetta popolare", coerentemente con i principi antifusionisti del suo direttore, che in quel momento è, guarda caso, il mai sufficientemente ricordato Giovanni Battista Tuveri, scrive, in occasione del terzo anniversario dello Statuto, «il quale si rannoda a certe passate illusioni, a tanti danni presenti», che si trattava di «una festa lugubre». E questa diviene subito una sensazione molto diffusa in Sardegna; nel 1877 persino il moderato Siotto Pintor, il quale non era né democratico né repubblicano, ma comunque profondamente sardo, scrive che si era trattato di una pazzia collettiva «per la quale la Sardegna aveva decretato il proprio suicidio»⁸⁶. Proprio a partire dall'anno appena indicato emergeva, con evidenza, che alla voce del Tuveri, e a quelle fondamentali e ben note di Carlo Cattaneo, di Mazzini e Garibaldi, si aggiungevano⁸⁷, stimulate da Giorgio Asproni e da Giovanni Antonio Sanna, anche altre pur meno note, ma della più diversa e varia provenienza⁸⁸. L'interrelazione di tutti i dati del disastro sardo, che faceva richiedere al Tuveri il "decentramento", sarebbe divenuta convinzione matura in tutti coloro che, nei primi anni del nuovo secolo, avrebbero cercato e proposto soluzioni nuove alla crisi con-

⁸⁶ G. Solari, *Per la vita e i tempi*, cit., p. 70; G. Siotto Pintor, *Storia civile dei popoli sardi dal 1798 al 1848*, Torino 1877, p. 476. Su tutto l'argomento: G. Sorgia, *La Sardegna nel '48*, cit. I numerosi articoli particolarmente significativi che comparvero sui giornali degli anni settanta, riprendono ed approfondiscono, spesso con grande passione, il dibattito intorno a tutti i temi che sono stati individuati. Cfr. anche L. Pisano, *Una fonte per lo studio delle campagne nella seconda metà del '800: la relazione di Francesco Salaris*, in "Archivio sardo del Movimento operaio, contadino e autonomistico", 1973-1975.

⁸⁷ L. Ortu, *Considerazioni*, pp. 258-259.

⁸⁸ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 51; L. Del Piano, *Lo Statuto sardo*, Sassari 1974, pp. 13-15; per quanto la "questione sarda" possa ritenersi già impostata negli scritti "maturi" di Giovanni Siotto Pintor, e perfino da quelli di un conservatore "arrabbiato" quale era stato Stefano Sampol Gandolfo fin dal 1852. Cfr. *L'Eco della Sardegna*, cit.; è tuttavia Giovanni Battista Tuveri colui il quale delinea una posizione politica ed una ipotesi di decentramento politico-amministrativo la quale sfocia nella richiesta di un regime autonomistico, che ispirerà dapprima la legislazione speciale del 1897 e degli anni seguenti. Le sue proposte e proteste poi, subito dopo la Grande guerra, saranno assunte come fondamentali dai fondatori del Partito Sardo d'Azione, (i primi furono Bellieni, Lussu e Pili).

genita dello Stato unitario⁸⁹. Dino Cannas, il quale scrive su “Il Paese” di Cagliari nel 1906, avrebbe affermato che nel volgere di qualche anno, 60.000 proprietari sardi erano stati resi proletari dallo Stato in seguito alle confische per debito d’imposta, così numerose che interi villaggi «furono messi all’asta, l’analfabetismo toccava l’83%, la delinquenza e l’emigrazione aumentavano paurosamente», mentre gli indici di mortalità generale e quello per malaria erano di gran lunga superiori in Sardegna rispetto a quelli italiani. Ma a quel punto della storia italiana, veniva ormai riconosciuto un po’ da tutti il legame forte, per tutto il Meridione, fra questione agraria e fenomeno migratorio, eppure la soluzione proposta e propugnata perfino da socialisti e democratico-radicali, era, in alternativa all’espatrio, soltanto quella della “colonizzazione interna”, ben accetta anche alla classe dirigente poiché sviava l’attenzione dalla grande proprietà e dal latifondo feudale per indirizzarla verso l’appropriamento di ampie estensioni incolte. Ma anche quest’operazione si rivela, in assai breve tempo, fallimentare, come era già accaduto al precedente progetto Garibaldi-Aventi.

Nella tormentata, drammatica, situazione sociale, economica e politico-istituzionale, di quegli anni, l’emigrazione è vista, sia da Destra, sia da Sinistra, come una “terza via”, in alternativa alla lotta sindacale e politica ed alla rassegnazione, in un’«Italia squassata dalla febbre di crescita del capitalismo e prostrata da contraddizioni sociali, storiche, culturali ed economiche di svariata natura e genesi»⁹⁰. Il governo soltanto nel 1896 conosce le conclusioni dell’inchiesta affidata dal Crispi a Francesco Pais Serra⁹¹. Essa, si può affermare, è l’unico servizio positivo, ma solo verbale,

⁸⁹ L. Del Piano, *Lo statuto*, cit., pp. 19-20: «“Il paese”, il giornale di Umberto Cao, sostiene in questi anni posizioni nettamente autonomistiche, mentre “La Folla”, giornale sempre di Cagliari di tendenza socialista, nel 1907 pubblica diversi articoli in cui si rivendica la separazione dell’isola dal continente, ma la posizione separatista viene lasciata presto cadere ritenendo che la Sardegna non disponesse nemmeno di una classe politica in grado di governarla».

⁹⁰ E. Sori, *Il dibattito*, cit., pp. 9 e 11.

⁹¹ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 47-49; L. Del Piano, *Lo Statuto*, cit., pp. 16-17: la prima Commissione parlamentare d’inchiesta fu guidata in Sardegna nel 1869 dal Depretis, ma non produsse una relazione generale; la seconda, affidata al deputato della Sinistra Francesco Salaris e interrelata alla Inchiesta nazionale agraria Jacini, produsse una deludente relazione nel 1885; la terza, quella condotta dal Pais Serra, concludeva ritenendo che la Sardegna stessa scontando le conseguenze di un «errore originario, e purtroppo comune a tutti gli Stati ad unità amministrativa», nei quali la legislazione, che doveva valere per tutte le parti dello Stato, finiva per opprimerle tutte: difetto particolarmente evidente in Italia, dove, scriveva il Pais, «la geografia e la storia si sono date la mano per marcare certe non dissonanze, ma dissomiglianze fra regione e regione: dissomiglianza che va sempre più attenuandosi nell’Italia continentale, ma che è viva e tenace nell’Italia insulare, e più che tutto in Sardegna».

fatto dal Crispi nei confronti dell'Isola, dopo i numerosi e terribili colpi da lui inferti a tutto il Meridione, specialmente a partire dal 1887, allorché pose in essere la politica di espansionismo coloniale e di protezionismo doganale, a vantaggio della nascente industria del Nord; cioè da quando diede avvio ad una tendenza di segno nettamente filo tedesco e anti-francese, di conseguenza anti-meridionale visto che la Francia aveva fino a quel momento costituito lo sbocco naturale di molti prodotti dell'agricoltura e della pastorizia del sud d'Italia e, specialmente per quanto riguarda questo secondo aspetto, della Sardegna. Allora la già presente crisi economico-sociale cresce visibilmente nel Sud e divampa anche nell'Isola, questa volta all'unisono con il Meridione. A questo punto quelle scelte unilaterali costituirono come una miccia che fece esplodere un ordigno carico da tempo immemorabile.

Dalla lettura dell'inchiesta Pais Serra, si può ricavare quasi una rappresentazione fotografica, ad ogni modo un quadro significativo ed eloquente di una vecchia e complessa crisi regionale che era appena esplosa proprio perché aveva trovato quel moltiplicatore di marca crispina. Secondo il Pais Serra la crisi si fa sentire particolarmente in Sardegna perché l'Isola è meno agguerrita di molte altre parti d'Italia, perché è carente di un'adeguata rete stradale, di ponti, di canali e di linee ferroviarie, cioè di tutte quelle strutture capaci di opporre una valida resistenza allo sfascio economico che sembra ormai quasi un'immensa valanga. Quindi, dopo aver ben messo in luce la gravità della perdita del mercato francese, soprattutto a danno della Sardegna, l'inchiesta prosegue evidenziando altri aspetti interessanti per la presente analisi.

Egli sottolinea dapprima le conseguenze perverse dell'offerta divenuta assolutamente esuberante la quale, non trovando più il suo sbocco tradizionale, e non trovandone altri sostitutivi, determina il crollo dei prezzi, non solo dei buoi e dei tori che non riusciva ad esportare per via della guerra doganale con la Francia, ma anche di tutti gli altri, a partire dal formaggio e dalle pelli fino a giungere al sughero ed ai minerali, poiché i francesi erano stati tra i principali acquirenti anche di questi prodotti. Conseguentemente l'inchiesta spiega perché quelli sono gli anni del crollo di vari Istituti bancari nell'Isola, primo tra tutti il Credito Agricolo Industriale Sardo, il quale da solo getta sul lastrico un gran numero di risparmiatori, e sono anche gli anni in cui lo Stato pignora un'infinità di beni immobili in Sardegna per imposte non pagate o tardivamente corrisposte: solo nel breve periodo compreso tra il 1885 ed il 1897 – dato chiaramente signifi-

cativo – si hanno 52.060 devoluzioni di immobili allo Stato, contro le 52.869 della Penisola e della Sicilia insieme⁹².

In altre parole si può dunque affermare che nel momento in cui il Crispi riteneva di rendere più “grande” e più “potente” l’Italia, la Sardegna diveniva sempre più misera e spopolata e Felice Cavallotti, il leader radicale a lui fieramente avverso, con la sua tipica irruenza, denunciava subito quella scelta cattiva, sia in Parlamento sia nei discorsi tenuti durante i due viaggi nell’Isola, nel ’91 e nel ’96, poco prima della improvvisa morte in duello⁹³.

Dal canto suo Francesco Pais Serra, questa volta intervenendo in Parlamento⁹⁴, dichiarava che nell’arco di 21 anni (dal gennaio 1873 al dicembre 1894) lo Stato italiano si è appropriato in Sardegna di 55.796 immobili, di cui 49.967 terreni e 5.289 fabbricati, per un valore complessivo stimato in 3.749.237 lire e aggiungeva: «Se si pensa che al censimento del 1881, la Sardegna aveva appena 680.450 abitanti, si può dire che almeno un terzo delle famiglie sia stato colpito dagli espropri; la percentuale è certo più alta se si considera la sola popolazione rurale, come è provato da casi particolari, quali quello di Mandas ove vennero messi all’asta 800 fondi su 2.000 abitanti»⁹⁵.

Sicuramente il reddito individuale dei Sardi, in questo periodo, risulta essere il più basso tra le regioni del Regno, mentre la pressione fiscale governativa è altissima, brutale nei sistemi di esazione e, come era già avvenuto, ad esempio, nel caso della tassa sul macinato, per lo meno nell’Isola, viziata anche da abuso ed illegalità: lo Stato confisca per morosità, reprimendo ogni forma di protesta: era lo stesso metodo che adottava nel rispondere all’arcaica ferocia del banditismo soltanto con un’altra più mo-

⁹² N. Sanna, *Dal 1870 alla prima guerra mondiale*, in *La società in Sardegna nei secoli*, Torino 1967, p. 243; Idem, *Il cammino dei Sardi*, Cagliari 1964, pp. 432-433. In quegli stessi anni la situazione si aggravò ulteriormente anche a causa di numerose epidemie e calamità naturali, come l’invasione delle cavallette, dei bruchi, della fillossera, le neviccate, le prolungate siccità, le morie del bestiame; particolarmente gravi queste ultime, soprattutto nel Nuorese, ove non esisteva alcuna condotta veterinaria. Cfr. G. Todde, *La formazione di Grazia Deledda: luci e ombre di una società*, in “Convegno nazionale di studi deleddiani”, Nuoro 30 settembre 1972, Cagliari 1972, p. 512.

⁹³ *In Sardegna 1891 e 1896, Dieci discorsi di Felice Cavallotti*, quarta ediz. La Nuova Sardegna, Sassari 1896.

⁹⁴ F. Pais Serra, *Relazione*, cit., p. 75 e segg.. Sulla politica del Crispi, cfr. E. Ragionieri, *La Storia politica e sociale*, in *Storia d’Italia*, vol. IV, tomo 3, Torino 1976.

⁹⁵ F. Pais Serra, *Relazione*, cit., pp. 352-353; citato testualmente in Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 53-54.

derna ferocia: è dell'agosto 1899 il conflitto di Morgogliai presso Orgosolo, una vera e propria battaglia tra carabinieri e altri soldati da una parte e banditi dall'altra⁹⁶. Era lo stesso governo che, in un passato ancora abbastanza recente, dove non si erano trovati mulini e mugnai, appunto ancora nell'Isola, aveva imposto alle famiglie un testatico, in relazione al numero di bocche che mangiavano pane benché molte di esse mangiassero solo pane, fatto con farina di ghiande e magari con una buona aggiunta di argilla⁹⁷.

Tutto ciò accadeva mentre le imprese industriali del Nord, in fase di avviamento e consolidamento, chiedevano e ottenevano dal Governo una politica di protezione doganale che arginasse la penetrazione dell'industria francese nel mercato nazionale. Di conseguenza la Francia, grande importatrice di vini, bestiame e pollami sardi, reagiva denunciando nel 1887 i trattati doganali del 1863 e bloccava le importazioni⁹⁸. Intanto altre iatture si abbatevano sull'Isola, come la fillossera che tra il 1883 e il 1908 distruggeva le vigne facendo quello che in precedenza non era riuscito alla crittogama e alla peronospora.

«Il secolo si chiude con una polemica ed una guerra» scrive Giuseppina Fois in una sua bella pagina, che così continua: «La polemica è quella che sorge intorno al libro *La delinquenza in Sardegna* che il giovanissimo siciliano Alfredo Niceforo – seguace della scuola di antropologia positiva di Enrico Ferri e Cesare Lombroso – pubblica nel 1897. Espressa in estrema sintesi la tesi di Niceforo è che in una vasta zona della Sardegna – come in altri paesi del Mediterraneo – esiste un impulso “razziale” (legato

⁹⁶ Un quadro sintetico e chiaro ci viene offerto al riguardo da G. Fois, in AA.VV., *Storia della Sardegna*, a cura di M. Brigaglia, Della Torre, Sassari 1998, pp. 250-252, e ancora M. Brigaglia, *La Sardegna dall'età giolittina al fascismo*, in *Storia d'Italia, le Regioni dall'Unità ad oggi, La Sardegna*, a cura di L. Berlinguer e A. Mattone, Einaudi, Torino 1998, pp. 501-629.

⁹⁷ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 54. Cfr. anche nota seguente. Per gli studi sull'emigrazione dal 1871 al 1971 risulta oggi essenziale la Tavola 69 sul Bilancio migratorio ed il relativo commento di M.L. Gentileschi, in *Atlante della Sardegna*, a cura di R. Pracchi ed A. Terrosu Asole, con la direzione cartografica di M. Riccardi, fasc. II-Tavole, Roma 1980, pp. 207-215.

⁹⁸ N. Sanna, *La Sardegna contemporanea dal 1870 al 1924* in AA.VV., *Breve storia della Sardegna*, Eri, Roma 1965, p. 168 ove l'autore precisa, come già osservato, che le devoluzioni allo Stato per debiti tra il 1885 ed il 1897 in Sardegna furono 52.060, quante se ne ebbero nel resto d'Italia. I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 55-57; Francesco Salaris, nella sua relazione sull'agricoltura sarda, a proposito della legge 7 luglio 1868 sul macinato, scrive «La industria molitoria è quasi ignorata [...] Ma pur si avevano le farine del grano, dell'orzo, ed anche farina delle ghiande [...] E messi in disparte le leggi e il regolamento una tassa si riscosse. Se non fu quella sul macinato fu un testatico».

cioè alla stessa costituzione psico-fisica dei sardi) che spinge a delinquere. Il libro (che piacque alla giovane Deledda, che si proclamava “socialista”) cadeva in realtà in un momento di particolare disordine nelle zone dell'interno, percorse e dominate da latitanti e da bande che non di rado godevano della complicità dei *prinzipales* (gli agrari possidenti) dei villaggi. Le loro imprese potevano anche avere, agli occhi dei poveri e poverissimi di paese, una qualche “coloritura d'impresa guerresca”, come scriveva il Pais: ma non sembra legittima, per la gran parte di questi fenomeni, la definizione di “banditismo sociale” che uno storico pure avvertito come Eric J. Hobsbawm ha voluto loro applicare (M. Brigaglia).

Come una vera e propria “guerra” venne perciò pensata ed attuata la grande operazione di polizia (condotta da carabinieri ma anche da numerosi reparti militari, trasportati appositamente in Sardegna) che il governo Pelloux ordinava nella primavera del 1899. Il ferreo regime inquisitorio, il sequestro delle greggi e delle mandrie, le battaglie contro i latitanti, gli arresti in massa, come quello della cosiddetta “notte di San Bartolomeo”, fra il 14 e il 15 maggio [...] sono stati raccontati anche nel libro scritto da un testimone, l'ufficiale fiorentino Giulio Bechi intitolato, con forse involontario cinismo, *Caccia grossa*: dove i cacciatori sono le forze dell'ordine dello Stato italiano e gli animali cacciati alla macchia sono altri cittadini dello Stato italiano. “Il banditismo sardo è definitivamente debellato”, poteva dire il prefetto Cassis, che aveva guidato da Sassari le operazioni. Ma nei processi che ne seguirono quasi tutti gli arrestati furono assolti (o prosciolti in istruttoria), il banditismo sarebbe tornato (“ciclicamente”, secondo la tesi del Pais Serra) lungo tutto il nuovo secolo»⁹⁹.

A conclusione di questa parte chi scrive ritiene non sia superfluo ricordare, sia pure di passaggio, che quello era il momento culminante della così detta “crisi di fine secolo”, determinata da molte cause di natura internazionale e dall'avvento dei partiti di massa in campo nazionale, primo fra tutti il partito socialista, che il capo di Governo menzionato nel brano testè riportato, era un collega di quel generale Bava Beccaris il quale, meno di un anno prima aveva usato l'artiglieria contro la folla che protestava per l'aumento del prezzo del pane, a Milano e che, per il suo gesto “coraggioso”, per i servizi resi “alle istituzioni e alla civiltà” (sic) fu subito premiato da Umberto I con la Gran Croce dell'Ordine militare di Savoia. Era il tempo in cui gli industriali, gli agrari, parte della piccola borghesia

⁹⁹ G. Fois, *Storia della Sardegna*, cit., pp. 251-252.

intellettuale, quella nazionalista, e soprattutto i militari e gli ambienti di Corte, volevano risolvere quella crisi con una politica forte ed autoritaria, tornando alla lettera dello Statuto e cioè dimenticando quella lunga prassi parlamentare instaurata dallo stesso Cavour dopo la crisi che aveva preso il nome dal vescovo di Casale, Nazari di Calabiana. Con tali scopi, appena il governo Di Rudinì cadde, fu affidato a un generale, appunto il Pelloux. Questi avrebbe dovuto guidare quel *Torniamo allo Statuto*, ma in forme rozze e violente e non certo raffinate ed urbane come certamente era negli intendimenti di quello studioso insigne, ed autorevole politico conservatore quale era Sidney Sonnino, che aveva pubblicato quell'articolo il 1° gennaio del 1897.

4. L'emigrazione nel primo Novecento

A partire dal 1897 alcuni commercianti continentali (romani e napoletani), allettati dal bassissimo prezzo del latte sardo, impiantano caseifici nell'Isola. L'arcaico sistema pastorale subisce una repentina trasformazione dall'irruzione dell'industria casearia: i pastori sono indotti ad abbandonare i criteri di produzione, fino ad allora adeguati per un'economia interna che largamente funziona ancora col sistema del baratto, per far fronte alla richiesta di un mercato italiano ed internazionale, che costringe ad incrementare il numero degli ovini e la superficie da dedicare al pascolo. Il bisogno di terre restringe fortemente le aree coltivate, espellendo contadini e braccianti dalla terra, fa salire alle stelle i canoni di affitto e provoca un generale e notevole rincaro del costo della vita¹⁰⁰.

La crisi che travolge l'economia pastorale è anche quantificabile nell'enorme calo dei valori di esportazione di prodotti fondamentali, quali il bestiame, i vini, i cereali, le pelli, il carbone vegetale, tra il 1887 ed il 1889, appunto perché i francesi ne erano i principali acquirenti¹⁰¹. È pos-

¹⁰⁰ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 57 e 62: «Nel 1907, nel circondario di Lanusei (Aritzo, Arzana, Atzara, Barisardo, Belvi, Desulo, Escolca, Gairo, Ilbono, Ierzu, Isili, Lanusei, Nurri, Seui, Ussassai) le terre coltivate occupavano solo 16.796 ettari sugli oltre 300 mila ettari complessivi, poco più del 5%». L'autore trae i dati sul circondario di Lanusei dal Villa Santa *Condizioni economiche di un circondario della Sardegna*, Torino 1914, p. 50.

¹⁰¹ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 58: i valori, in lire dell'epoca dell'esportazione sono i seguenti: bestiame da lire 73.584 ('87) a lire 19.860 ('89), vini da lire 433.811 ('87) a lire 2.881 ('89), cereali da lire 250.395 ('87) a lire 50.041 ('89), pelli da lire 946.990 ('87) a lire 373.212 ('89), carbone vegetale da lire 847.990 ('87) a lire 5.926 ('89).

sibile affermare, dunque, che ai primi del '900 si chiude il cerchio anche per i pastori che in pochi anni, cioè entro il 1908 hanno più che raddoppiato il numero dei capi ovini per adeguarsi all'aumentata richiesta dei mercati aperti e si sono adattati a pagare assai alti canoni d'affitto per i nuovi pascoli necessari. Ma presto anche quei mercati si saturano, i prezzi troppo alti fanno sfumare il guadagno, mentre il prodotto resta invenduto¹⁰². Il fallimento di poco precedente di varie banche sarde che hanno rastrellato enormi capitali nelle campagne, completa il quadro¹⁰³.

In campo nazionale sono gli anni del primo governo di Francesco Crispi (1887-1891), del codice Zanardelli (1889), della "apertura" alle braccia italiane delle colonie dell'Eritrea e dei territori di Obbia e dei Migiurtini; ma sono anche gli anni dei Fasci dei lavoratori di Sicilia e dell'assassinio in Francia, ad Aigues Mortes, di alcuni emigrati italiani¹⁰⁴. Tutto ciò in un quadro generale in cui la classe al potere vede l'emigrazione sia come «ammortizzatore della decadenza dei ceti medi rurali (piccola proprietà) e urbani», sia, specie quella temporanea dequalificata, come meccanismo di espulsione di un semi proletariato, turbolento e socialmente temibile, dal processo politico e sindacale italiano. E il Crispi vede nell'emigrazione perfino un sistema per non affollare le patrie galere. Dal canto suo Andrea Costa, e il movimento operaio socialista, vedono nell'emigrazione una spia di malgoverno, ma anche un fenomeno coinvolgente ceti sociali meridionali e veneti remissivi, "marxianamente" annegati «in rapporti di produzione non compiutamente capitalistici» e perciò destinati a scomparire, in quanto non utilizzabili per la lotta di classe. Errico Malatesta parlava di «diserzione dalla lotta»¹⁰⁵.

¹⁰² Si passò dagli 844.851 capi del 1881 ai 1.876.741 del 1908. Cfr. "Annuario statistico italiano 1844", pp. 450-451; "Bollettino di notizie agrarie", n. 32, novembre 1901; G. Alivia, *Economia e popolazione della Sardegna settentrionale*, Gallizzi, Sassari 1931, pp. 404-406; G. Della Maria, *Il patrimonio zootecnico sardo*, in Atti del XII Congresso Geografico italiano, SEI, Cagliari 1935, pp. 435 e ss; E. Pampaloni, *L'economia agraria della Sardegna*, Ed. italiana, Roma 1947, pp. 171-179; L. Coda, *La Sardegna nelle crisi di fine secolo*, Dessì, Sassari 1977, pp. 144-146, F. Cherchi Paba, *Evoluzione storica*, cit., vol. IV, pp. 396 e ss.

¹⁰³ La Cassa di Risparmio di Cagliari fallisce nel 1886, il Credito Agricolo Industriale Sardo (i cui buoni agrari, surroganti la carta moneta, hanno raccolto 8 milioni di lire tra pastori e contadini) nel 1887, la Banca Agricola Sarda subito dopo. Il Pais Serra denuncia la mancata vigilanza del Governo nonostante i solleciti.

¹⁰⁴ All'articolo 452 dell'edizione del 1906 di Napoli, il Codice recita: «Chiunque, senza licenza dell'autorità, apre arruolamenti è punito da lire cinquanta a mille» dove per arruolamento si intende ingaggio di emigrati.

¹⁰⁵ E. Sori, *Il dibattito*, cit., pp. 13-15.

È un quadro piuttosto drammatico e cupo quello entro cui nascono e muoiono iniziative private e statali per il controllo del fenomeno migratorio, come la “Società pel patronato degli emigrati italiani” del senatore Torrelli (1875), oppure come il Commissariato generale dell’emigrazione (1901), di cui gli emigrati diffidano. È sulle rovine di queste che, a partire dagli anni ’90, nascono i tentativi dei cattolici e dei socialisti volti a conseguire il controllo politico-sociale del fenomeno migratorio. Esso, infatti, viene affrontato dal pensiero sociale cattolico, mentre il ritorno dei “pendolari” allarma le gerarchie ecclesiastiche, poiché quelli, che si ritiene rientrino “scristianizzati” e non conformisti, sono considerati un pericolo per una tranquilla gestione delle aree contadine arretrate, da sempre tradizionale roccaforte della Chiesa. Nel contempo, però, questa individua nell’emigrazione una «solida testa di ponte gettata anche negli ambienti socio-culturali e religiosi più ostili, come gli Stati Uniti anglosassoni e protestanti e comunque dominati dalla diffidente e chiusa Chiesa cattolica irlandese»¹⁰⁶.

Gli anni 1896-1897, sono anche quelli di un nutrito esodo di contadini sardi verso il Brasile: liquidate le proprietà, intere famiglie si imbarcano per lo Stato di Minas Gerais, dove trovano una miseria peggiore di quella lasciata in Sardegna, tanto che quasi tutti dopo qualche tempo rientrano. Questo particolare fenomeno migratorio, che giunge in ritardo rispetto ai flussi italiani e meridionali, ha una spiegazione puntuale: la crisi del settore agricolo degli anni successivi al 1888, viene avvertita in Sardegna con notevole ritardo poiché l’insieme di riforme e trasformazioni, attuate nell’Isola tra il 1835 e il 1859, aveva indotto, almeno in apparenza, un miglioramento delle condizioni di vita ed un aumento dell’occupazione; inoltre la forza di coesione delle comunità rurali e le opportunità di sopravvivere al limite della sussistenza ingigantivano il timore del salto delle frontiere ed il timore di un giudizio negativo da parte delle comunità locali¹⁰⁷. È opportuno notare che le aree interessate dall’esodo del 1896-1897 com-

¹⁰⁶ Ibidem, cit., p. 22.

¹⁰⁷ M. Lo Monaco, *L’emigrazione dei contadini sardi in Brasile negli anni 1896-97*, estratto da “Rivista di Storia dell’Agricoltura”, giugno 1965, pp. 1-33; citato da M. Rudas, *L’Emigrazione* cit., p. 19 e nota 28. Sulla ritrosia del sardo a distaccarsi dalla sua terra, e segnatamente dal suo villaggio, fenomeno che contribuisce solo in parte a spiegare il “ritardo” rispetto all’avvio dell’emigrazione rispetto al meridione, si sofferma in pagine indimenticabili M. Le Lannou, *Pâtres et paysans de la Sardaigne*, Tours 1941 e, in edizione anastatica, La Zattera, Cagliari 1971, opera tradotta e presentata da M. Brigaglia, *Pastori e contadini di Sardegna*, Della Torre, Cagliari 1979.

prendono comuni che si dislocano sulle direttrici delle principali strade di comunicazione, e comunque comuni non lontani dai capoluoghi circondariali dell'epoca. Ciò permette di porre in diretta relazione le aree colpite con l'opera assidua, capillare, della rete di agenti ed agenzie, enti religiosi anche, che organizzano i flussi di espatrio, una vera e propria tratta di braccia verso il Brasile ed altri paesi, ma anche un esodo di donne di servizio verso il continente e verso i luoghi di missione¹⁰⁸. Dal canto loro, i pochi contadini sardi rimasti in Brasile si erano stanziati soprattutto sull'altopiano del Sul nella Matta, tra Ouro Preto e Diamantina, contribuendo in qualche modo alla nascita di una consistente rete di agenti per l'emigrazione che avrebbe continuato ad operare fino alle soglie del primo conflitto mondiale.

Il giovane Stato italiano intanto vedeva una consistente crescita demografica che rendeva ancora più gravi le condizioni di miseria del Meridione e delle Isole, però in Sardegna la crescita è molto più lenta (come anche in alcune zone depresse del Nord tra cui le Venezie e Valli Alpine). Si intensifica perciò in questi anni l'emigrazione stagionale verso paesi come Francia e Svizzera e quella definitiva verso le Americhe e l'Africa del Nord. L'inchiesta agraria nazionale, condotta a partire dal 1877 da Stefano Jacini, documenta le condizioni delle classi contadine meridionali ed il fenomeno terribile del trasferimento di interi villaggi meridionali all'estero¹⁰⁹.

L'analisi dei dati del censimento del 1901 in Sardegna fornisce in molti casi un'eccedenza di femmine dovuta alla già cospicua emigrazione di maschi. E, cosa ancor più importante, la conferma del quasi inesistente incremento demografico proprio per effetto dell'emigrazione. I numeri complessivi di abitanti della Sardegna per le diverse fasi fin qui percorse sono i seguenti: per il 1848, 552.052 abitanti; per il 1857, 573.115; per il 1861, 588.564; per il 1871, 636.660; per il 1881, 682.002 e per il 1901, 791.754¹¹⁰. È vero che fino alla metà del secolo XIX in Sardegna si è

¹⁰⁸ M. Lo Monaco, cit., p. 14; M.L. Gentileschi, *Sardegna*, cit., pp. 17-18: «solo più tardi (1881-1901) l'emigrazione sopravvanzerà l'immigrazione».

¹⁰⁹ *Atti della Giunta per l'inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola*, vol. XIV, i cui fascicoli I e II sono costituiti dalla relazione di Francesco Salaris per la Sardegna. In I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 55-56.

¹¹⁰ F. Corridore, *Storia documentata della popolazione in Sardegna, 1479-1901*, Torino 1902, Ristampa anastatica A. Forni, Sala bolognese 1996. Lo stesso autore in *La popolazione di Sassari (dal sec. XV ai nostri giorni)*, in "Archivio Storico Sardo", V (marzo 1909), p. 61 scrive: «la popolazione di Sassari ammontò a 38.268 anime con 8.408 famiglie, segnando un rapporto di 4,55

sempre o quasi registrata una prevalenza delle femmine sui maschi ma sembra che solo a partire dai primi anni del Novecento ciò sia da addebitare all'emigrazione¹¹¹. Agli albori del secolo la grande depressione economica che affligge la Sardegna è attenuata dall'apertura del mercato americano ai formaggi dei caseifici, ormai saldamente impiantati, dall'organizzazione moderna della produzione e della commercializzazione di vini e liquori del Campidano; ma la lievitazione sensibile del prezzo dei prodotti agricoli provoca il rincaro dei beni di prima necessità e ancora larghe fasce di braccianti e contadini poveri emigrano in Argentina, Panama, o vanno a lavorare nelle miniere algerine e tunisine¹¹². E il malcontento popolare questa volta esplode: nel 1904 a Buggerru, dove i minatori, in sciopero per questioni salariali e sindacali, lasciano sul terreno tre caduti durante lo scontro con la forza pubblica; due anni dopo dilagano sanguinose rivolte in varie parti dell'Isola. A Cagliari gli strati più diseredati della popolazione si abbandonano a devastazioni repressive coi fucili dei soldati; nel Campidano prima e poi nella zona settentrionale della Sardegna il bracciantato agricolo dà l'assalto ai caseifici, considerati la causa scatenante del rincaro dei beni di prima necessità. È questa la fase in cui il socialismo raccoglie proseliti tra i minatori dell'Iglesiente, i braccianti di Bonorva, i cittadini di Tempio.

A Cagliari la scintilla che fece scoppiare l'incendio scaturì dalla risposta negativa, soffusa di arrogante disinteresse che del sindaco Ottone Baccaredda alle sigaraie della Manifattura tabacchi che protestavano per il forte rincaro del prezzo del pane. Il suo atteggiamento di chiusura provocò un estendersi dell'agitazione, l'assalto ai forni, la distruzione della tramvia, le cui carrozze vennero gettate a mare. Non mancavano motivi politi-

persone per fuoco. I maschi ascesero a 18.971 e le femmine a 19.297 con una eccedenza di 326 sugli uomini. La prevalenza delle femmine sui maschi si deve all'unico fatto che s'era già sviluppata l'emigrazione, la quale in Sardegna suole essere ancora quasi esclusivamente di uomini, essendo la donna sarda più di ogni altra attaccata alla terra nativa, alla casa che la vide nascere. Effetto dell'emigrazione è lo scarso incremento della popolazione, la quale in 19 anni e 40 giorni diede un aumento di 1951 abitanti».

¹¹¹ Ibidem, p. 63: «La popolazione del secolo XVII è pressoché stazionaria con oscillazioni irregolari, nel secolo XVIII aumenta lievemente e senza interruzione, nel secolo XIX si raddoppia. Fino alla metà del secolo scorso la prevalenza numerica delle femmine sui maschi fu costante, poi s'invertirono le parti, e al principio del secolo ventesimo è stata nuovamente segnalata un'eccedenza di donne per il fatto dell'emigrazione degli uomini».

¹¹² C. Bellieni, *La lotta politica in Sardegna dal 1848 ai giorni nostri*, in *La Sardegna nel Risorgimento*, cit., p. 462. L'autore accenna anche alla crisi agricola del decennio precedente, che aveva provocato un notevole esodo di sardi verso l'Argentina.

ci, legati alla lotta tra fazioni e consorterie locali, per cui sulla stampa corsero accuse di sobillazione popolare e di sfruttamento del malcontento¹¹³. In realtà le ragioni delle sollevazioni erano diverse a seconda dei luoghi e profonde, come in qualche modo dimostra l'esempio della tramvia extra-urbana del Campidano che collegava Quartu, Quartucciu, Selargius, Monserrato, Pirri e Cagliari-Porto e che, inaugurata il 3 settembre 1893, era nata allo scopo di rendere rapido ed economico il trasporto dei mosti e dei vini della zona toccata, ricca di impianti di distillazione. Ma ovviamente prese subito piede il traffico di tutte le altre merci, mentre esplodeva il servizio passeggeri. I trasporti mediante carro (a buoi o a cavalli) entrarono in crisi e i numerosi carrettieri che da questa attività campavano con le loro famiglie si trovarono presto sul lastrico. Da questa disperazione la distruzione delle carrozze e dei carri della linea tramviaria durante l'agitazione¹¹⁴.

In questo contesto il villaggio di Quartu, ad esempio, è uno dei centri ove, oltre alla sollevazione comune a molti altri centri dell'isola contro le condizioni di miseria, e oltre al malessere locale legato alla crisi dei trasporti su carro, si sviluppavano ed emergevano anche germi rivoluzionari: elementi anarchici, socialisti e repubblicani, che hanno fatto proseliti nella piccola e media borghesia locale, penetrano nello strato diseredato della popolazione, portato alla disperazione dalle ricorrenti crisi agrarie. L'archivio comunale è incendiato, così i locali della Conciliatura, le locomotive della tramvia capovolte; il tutto al grido di "Viva la Repubblica!"¹¹⁵. A Villasalto, sempre nel 1906, la rivolta produce sei morti in seguito allo scontro con i Carabinieri, comincia il primo grande esodo migratorio dal Gurreri: centinaia di persone, interi gruppi familiari, partono per Argentina, Brasile, Stati Uniti d'America, Francia, e Belgio¹¹⁶.

Nel contempo e quasi specularmene le condizioni di miseria di coloro che non partono producono la progressiva concentrazione delle terre e del-

¹¹³ Ibidem, cit., p. 462.

¹¹⁴ *Guida storica-turistica di Quartu S.E.*, p. 81 a cura di G. Zambrini e A. Murineddu, 1959. Il 18 agosto 1879 il Comune di Quartu delibera una prima volta a favore della costruzione della linea ferroviaria; il 3 giugno 1881, esaminati i progetti, delibera definitivamente la concessione gratuita dell'area dell'ex Convento dei Cappuccini e si fa carico delle spese di esproprio dei privati terreni; con atto 9.9.1888 è stipulata la convenzione tra il Comune di Quartu ed i fratelli Devoto per la durata di anni 50 a partire dal giorno dell'apertura della linea al pubblico servizio.

¹¹⁵ *Quartu quale città*, monografia a cura di B. Cadoni, settembre 1978, p. 20.

¹¹⁶ "Su populu sardu", 1977, p. 12.

le greggi nelle mani dei *Printzipales*, i quali chiudono il cerchio praticando l'usura a tassi anche del 36%¹¹⁷.

Per quanto riguarda i dati riferibili all'intera Sardegna, il movimento migratorio si intensifica sempre più: negli anni tra il 1901 e il 1905 la media è di oltre duemila espatriati all'anno, nel 1904 si superano i quattromila, mentre nel 1906 si tocca la cifra di 6.672. Negli anni tra il 1907 ed il 1914 la media di espatri resta sempre sopra i cinquemila, mentre gli anni 1907, 1910 e 1913 annoverano punte sopra i diecimila¹¹⁸. Inoltre, mentre nel periodo tra il 1900 ed il 1904 il flusso migratorio è da mettere in relazione alla crisi indotta dall'avvio degli impianti di caseificazione, che provocano una notevole estensione delle terre a pascolo e una forte contrazione delle superfici coltivate (ed i luoghi di approdo degli emigrati sono costituiti dalla fascia costiera nordafricana); nel 1905 è individuabile una corrente transoceanica di espatrio, che cresce negli anni successivi¹¹⁹. Così il raddoppiarsi dell'entità degli espatri nel 1907 rispetto al 1906 è frutto della grave situazione che era appena sfociata nella rivolta propagatasi in tutta l'Isola, ed il dimezzamento degli anni 1908 e 1909 corrisponde ai «mancati raccolti nei luoghi di destinazione», cioè nord-africani¹²⁰. Infine il nuovo incremento del 1912-13 (rispettivamente 9.131 e 12.274) è il prodotto delle «terribili annate di siccità che si manifestarono durante il triennio 1912-14 quando questa aiutata dall'afra epizootica determinò una tremenda moria di bestiame»¹²¹.

Se ce ne fosse ancora bisogno, ad ulteriore riprova del fatto che l'emigrazione sarda, sia negli anni precedenti sia in quelli di cui a questo punto si tratta, è sempre misera, il Lei Spano offre un prospetto delle rimesse totali dei sardi emigrati per gli anni dal 1911 al 1916, dal quale risulta che la media pro-capite è ampiamente inferiore a quella calcolata per

¹¹⁷ Ivi, nessuno poteva pagare interessi così alti, per cui i debitori perdevano i terreni migliori, e «finivano così alle dipendenze dei nuovi proprietari come servi pastori, braccianti o mezzadri».

¹¹⁸ Le condizioni di estrema prostrazione economica in cui versa l'isola negli anni tra il 1901 ed il 1906 trovano immediato riscontro nell'entità del flusso emigratorio, a riprova del fatto che ormai l'emigrazione è l'unica risposta di sopravvivenza.

¹¹⁹ G.M. Lei Spano, *La Questione sarda*, Torino 1922, ripubblicato per excerpta in *Antologia storica della questione sarda*, a cura di L. Del Piano, con prefazione di L. Bulferetti, Padova, 1959, p. 299 (capitolo XXIII, pp. 19-30 e 47-61 della edizione di Torino del 1922); A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., pp. 183-186.

¹²⁰ G.M. Lei Spano, cit., in *Antologia Storica*, cit., p. 300.

¹²¹ Ibidem.

gli emigrati meridionali¹²². Una notevole lievitazione della stessa si verifica nel corso dei primi anni della guerra, poiché molti realizzano tutto ciò che possiedono in terra di emigrazione, nella prospettiva di un ritorno in Sardegna. Ma, immediatamente dopo, il flusso si stabilizza sulle medie indicate in precedenza. Pochi sono i villaggi sardi, dunque, che ricavano qualche vantaggio dall'emigrazione. Bolotona, Buddusò, Pattada, Ittiri, rivelano, secondo il Lei Spano¹²³, sintomi positivi, ma nessuna frazione rilevante del risparmio dell'emigrato in Sardegna viene utilizzata per l'impianto di attività produttive e che comportino qualche rischio.

In definitiva si andavano avverando le previsioni di Pais Serra sui tanti problemi della Sardegna, ad esempio quello del manifestarsi ciclico del banditismo. La sua relazione finale, come abbiamo visto, aveva tratteggiato fedelmente le condizioni in cui l'Isola versava, ma le proposte conclusive erano state modeste riducendosi alla richiesta di una legislazione speciale¹²⁴. Ed infatti le leggi speciali del 1897 e del 1902 non incisero anche perché non furono integralmente applicate. Anche per questo nel 1907, ad integrazione e correzione delle due precedenti, venne varata, pertanto, una terza legge, ed una quarta nel 1909 le quali, configurando un vero e proprio testo unico, presero il nome da Francesco Cocco Ortu, il ministro dell'agricoltura del tempo. Queste ultime erano nate in alternativa alla creazione di un Commissariato civile, istituito per la Sicilia, ma che in ipotesi

¹²² Idem, cit., pp. 60-61 e *Antologia storica*, cit., a cura di L. Del Piano, p. 308; A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., alla nota 37 di p. 185; N. Rudas, *L'emigrazione*, cit., tavola V, p. 18, dove, per un refuso, in luogo della data 1916 appare quella 1918.

¹²³ G.M. Lei Spano, *La Questione sarda*, cit., pp. 50-52; ripreso in A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., pp. 183-186; a Bolotona, Buddusò e Pattada l'emigrazione «fece sparire il famulato, e dette al lavoratore la coscienza dei suoi diritti di fronte alla tradizionale prepotenza signorile che da secoli lo teneva in soggezione; coscienza che cominciò a manifestarsi con lo spirito di associazione, con scopi apertamente manifesti di una indipendenza amministrativa e politica per potere, sulla base della medesima, costruire la propria elevazione economica e intellettuale». A Ittiri i braccianti rientrati si costruirono il cosiddetto "villaggio americano", su terreni ceduti gratuitamente dal Comune.

¹²⁴ I Pirastu, *Il Banditismo*, cit., pp. 71-72: «Le proposte conclusive, però non erano adeguate al vigore della denuncia e alla drammaticità dei problemi aperti. Dopo aver avanzato [...] la proposta di fare della Sardegna una provincia autonoma, se non politicamente almeno finanziariamente, il Pais Serra si limitava in concreto a proporre una legislazione speciale [...] che concedesse una diminuzione dell'imposta fondiaria, l'abolizione dell'imposta di fabbricazione dell'alcool e del monopolio dei tabacchi, la riorganizzazione e l'espansione dell'attività creditizia [...] il Di Rudinì faceva approvare, nel 1897, una legge speciale che era [...] rivolta ad affrontare il disordine idraulico con opere di sistemazione dei corsi d'acqua, rimboschimento, lavori di bonifica, costruzione di bacini d'irrigazione».

fu rifiutato dalle Deputazioni sarde, poiché, esse sostenevano, che quel Commissariato sembrava adombrare le caratteristiche famigerate dei passati Vicereami¹²⁵.

I due momenti della legislazione speciale, in realtà, appartenevano allo stesso piano, in quanto scaturivano dagli stessi indirizzi di fondo dei ceti dirigenti italiani che in quel tipo di meridionalismo trovavano la valvola di sfogo per ogni forma di malcontento e potevano, nel contempo, mantenere lo status quo. Insomma si trattava di provvedimenti inadeguati che lasciavano immutate le cause reali della endemica crisi sarda. Ad esempio un ufficio speciale per la Sardegna, istituito presso il Ministero dell'Agricoltura mediante decreto nel 1909, dopo pochi anni non lasciava neppure tracce di sé mentre la siccità terribile del 1913-14 prostrava l'agricoltura e la pastorizia sarde¹²⁶.

In quella vigilia di guerra, Attilio Deffenu, sulla rivista "Sardegna", sottoponeva a durissima critica la legislazione speciale, vedendola come la risposta inadeguata a problemi di cui nemmeno gli ambienti economici e politici sardi percepivano la specificità. Anzi riteneva che questi fossero «Consorterie politiche sardo-italiane gruppi di colore diverso e di varia etichetta ma affratellati da un programma regionale unico: quello di ignorare la propria terra, di non sentire un patriottismo superiore ad ogni patriottismo o nazionalismo italiano, di non vedere una questione regionale al di sopra di ogni diatriba di partito, di ogni velleità di differenziazione politica, di ogni rivalità di loggia e di interesse di bottega»¹²⁷.

Una valutazione ugualmente negativa, che qui assume significato particolare, venne fornita, sempre nel 1914, nel corso del congresso dei sardi residenti a Roma, tenutosi a Castel Sant'Angelo tra il 10 ed il 15 maggio: la prima opinione politica organizzata, espressa dal mondo dell'emigrazione, è di condanna, nella tecnica e nel merito, dei provvedimenti del Governo. Ma a questo punto, i problemi regionali e la struttura economica

¹²⁵ Ibidem, p. 73. L. Del Piano, *Lo statuto sardo*, cit., pp. 16-17. Qualcosa di simile sarebbe accaduto poi, nel secondo dopoguerra, per il varo dello Statuto Speciale.

¹²⁶ I. Pirastu, *Il Banditismo*, cit., p. 73: la specialità dei provvedimenti era costituita «oltre che dalle nuove norme di agevolazione delle opere di bonifica e di rimboschimento dalla dotazione di tre milioni a tasso ridotto alle casse ademprivili, all'aumento da 15 a 33 milioni dei fondi per le sistemazioni idrauliche e i bacini montani e dalle estensioni alla Sardegna delle facilitazioni già concesse alla Basilicata per le strade, l'istruzione e le opere igieniche».

¹²⁷ L. Del Piano, *Lo statuto sardo*, cit., pp. 20-21. Su uno dei grandi temi più dibattuti del tempo, cfr. G. M. Cerchi, *Il dibattito sull'arretratezza della Sardegna tra protezionismo e liberismo nel 1913-14*, in "Quaderni sardi di storia", n. 5, 1985-86.

disastrata, il banditismo e la malaria, le diatribe politiche e l'emigrazione sfumavano ormai nel quadro della guerra europea¹²⁸, la quale avrebbe fermato quella grande emigrazione italiana verso l'America¹²⁹, cui avevano contribuito anche i sardi, su quelle che già allora erano considerate "le carrette del mare"¹³⁰.

Parallelamente con l'emigrazione in Paesi lontani in questi stessi anni si sviluppa un fenomeno simile che porta ulteriori scompensi nel sistema produttivo sardo: gruppi compatti di isolani varcano il mare per stanziarsi in diverse regioni italiane, spesso definitivamente¹³¹. Assunto Mori, analizzando i dati ufficiali disponibili, scopre che tra i sardi registrati nell'Isola ma con domicilio temporaneo in altre parti d'Italia ed i sardi registrati nelle altre regioni italiane, esiste una differenza di circa ventimila persone. Questi ventimila sono coloro che hanno abbandonato la Sardegna e non hanno intenzione di tornarci¹³². Essendo la gran parte degli emigrati costituita da braccianti e contadini in miseria, si verifica un contraccolpo nella produzione agricola, che diminuisce sensibilmente¹³³.

Si può notare inoltre una correlazione tra fatti solo apparentemente slegati: alfabetizzazione, arruolamento nei corpi armati dello Stato, espatrio. La licenza di scuola elementare, infatti, tiene aperte le altre due strade: chi non sa leggere e scrivere non ottiene l'autorizzazione allo sbarco sul suolo statunitense e nemmeno ha la possibilità di rifugiarsi in quella che può es-

¹²⁸ Interessa sul periodo precedente tutto lo studio di L. Pisano, *Stampa e società*, cit.

¹²⁹ La guerra avrebbe bloccato quel meccanismo al quale gli Stati uniti avevano partecipato «in modo così completo a partire dall'inizio del secolo: fu uno sfrenato liberismo del mercato del lavoro che per assicurare un qualche equilibrio tra domanda e offerta del lavoro spostò massicce quantità di persone da un lato all'altro dell'Oceano Atlantico e suscitò nel serbatoio di forza lavoro italiano una grande mobilitazione di aspettative.», in E. Sori, *L'emigrazione italiana*, cit., pp. 55-56.

¹³⁰ Come si può constatare il termine "carrette del mare", che oggi si ritiene nato in seguito all'immigrazione clandestina di albanesi prima e di africani poi, in realtà un secolo fa poteva essere riferito agli italiani che emigravano oltre oceano. Su tutto l'argomento, cfr. G. A. Stella, *L'orda, quando gli albanesi eravamo noi*, BUR, Milano, 2003, pp. 7-16 e 167-184, ma il testo nel suo complesso risulta efficace e illuminante sul tema dell'emigrazione in generale, di ieri e di oggi.

¹³¹ A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico economico*, cit., p. 186.

¹³² A. Mori, *Brevi note statistiche sull'emigrazione sarda nell'interno del Regno secondo i censimenti dal 1861 al 1921*, in *Atti del XII Congresso Geografico italiano*, Cagliari 1935, pp. 334 e seg. Citato in A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico*, cit., p. 186 e n. 38: «Meta preferita tra le regioni era la Liguria, tra le città Roma, seguita da Genova, Torino, Milano, Napoli».

¹³³ *Ibidem*, *Profilo storico*, cit., p. 186 e nota 39; le agitazioni conseguenti del 1904 e del 1906 hanno motivazioni che «possono essere indicate nell'aumento del costo della vita, che il Cocco Ortu [...] metterà in relazione al migliorato sistema dei trasporti; nella diminuzione del lavoro agricolo».

sere definita l'estrema ratio del contadino meridionale, cioè l'arruolamento tra le Guardie Regie, tra le Guardie Forestali, tra quelle di Finanza e Carcerarie, o tra i Carabinieri. Il Lei Spano calcola che i sardi arruolati nei corpi armati del Regno, a tutto il febbraio 1921, sono 11.508, escluse le Guardie di Pubblica Sicurezza, per le quali non è riuscito ad ottenere dati¹³⁴.

Su 123.146 Sardi che emigrano all'estero tra il 1876 ed il 1925, il 27,76% si dirige verso il Nord Africa, contro il 5,75% dell'emigrazione siciliana e l'1,76% dell'emigrazione italiana nel suo complesso.

In totale gli emigranti sardi per l'Africa sono 34.190; mente sono 44.620 quelli che emigrano in altri Paesi europei; 44.169 quelli in America; 76 e 91 in Oceania ed in Asia¹³⁵.

Ad ulteriore dimostrazione che il relativamente limitato fenomeno migratorio che registriamo entro la fine Ottocento era divenuto imponente, specie se raffrontato al limitato numero di abitanti della Sardegna e, per la prima volta, anche in assoluto rispetto al numero degli emigrati meridionali, basti riportare i seguenti dati: dei 123.146 sardi emigrati tra il 1876 ed il 1925, 73.314, cioè ben oltre la metà, emigrarono nei soli nove anni compresi tra il 1906 ed il 1914. Evidentemente a nulla era valsa l'accorata denuncia elevata da Felice Cavallotti, sulla necessità di popolare la Sardegna piuttosto che dedicarsi alle avventate imprese coloniali, in precedenza ricordata; al contrario si permetteva l'esodo dei suoi scarsi abitanti¹³⁶. Tanto meno erano servite le raccomandazioni di molti meridionalisti, né, come già scritto, le leggi speciali di Cocco Ortu,

Inoltre, pur non conteggiando i ventimila sardi emigrati sperdutisi tra le pieghe delle statistiche analizzate da Assunto Mori per l'anno 1921 – del resto non si possono ascrivere tutti questi fantasmi all'anno in questione – è da dire che l'emigrazione ha assunto ormai il carattere di esodo di

¹³⁴ G.M. Lei Spano, *La questione sarda*, cap. XXIV, in *Antologia storica della questione sarda*, cit., p. 341 e nota: Risultano ingaggiati «nei corpi di polizia e simili [...] a tutto il febbraio 1921: Guardie Regie 2500, Guardie forestali 108, Guardie di finanza 2.500, Guardie carcerarie 1.200, Carabinieri 2.500, Totale 11.508»; e a p. 303: «La scuola elementare in sostanza, è la fabbrica del passaporto necessario per andare all'estero, ove, come negli Stati Uniti, l'alfabetismo è la condizione necessaria per la licenza di sbarco; e contemporaneamente è la fabbrica del lieve titolo di istruzione indispensabile in uno dei su indicati Corpi».

¹³⁵ G. Alivia, *Economia e popolazione della Sardegna settentrionale*, cit., p. 59 e ss. L'Alivia elabora le cifre traendole dall'Annuario statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925, Roma 1926. Citato ampiamente in A. Boscolo, L. Bulferetti, L. Del Piano, *Profilo storico*, cit., pp. 182-183 e note 33 e 34.

¹³⁶ *In Sardegna 1891 e 1896*, cit.

massa negli anni precedenti la prima guerra mondiale; che ciò provocò in Sardegna gravissimi sconvolgimenti in relazione al peso ed al ruolo delle classi e ceti sociali rurali; e che dunque questo esodo coatto spiega il disinteresse e l'assenza di interventi sull'assetto economico e sociale sardo.

Il Vinelli, il Pais Serra ed il Lei Spano evidenziano puntualmente l'eccezionalità del fenomeno migratorio sardo. E se il Pais Serra, ponendo in assoluto e astrattamente i valori migratori sardi a confronto con quelli nazionali, non crede la migrazione sarda allarmante per entità, tuttavia la considera correttamente, come «la più terribile prova della miseria in Sardegna, perché è indizio che comincia a mancare in modo assoluto il mezzo di vivere comunque, anche con stento! Perché il sardo, e specialmente il contadino, non abbandonerebbe l'isola, sol se potesse con un cibo qualsiasi e con il più faticoso lavoro, sfamarsi»¹³⁷. Ciò contribuisce fortemente a spiegare anche il perpetuarsi pressoché integro fino alle soglie del conflitto mondiale di un mondo arcaico, per certi versi fuori della storia socio-economica d'Europa e dei suoi valori; un mondo in certo qual modo ingenuo e nel contempo, a modo suo, complesso e stratificato e, appunto per questo, studiato, nel trentennio pre-bellico da linguisti, storici ed archeologi di vaglia appunto per queste caratteristiche¹³⁸.

Nel 1861 la Sardegna conta 588.064 abitanti, nel 1901 ne annovera 791.154 e nel 1921 giunge a 866.681. Se si considera che l'incremento demografico tra il 1861 ed il 1921 è inferiore alle trecentomila unità, risulta che la cifra di 123.146 emigrati tra il 1876 ed il 1925 assume una enorme rilevanza: costituisce il 41,05% dell'intero incremento demografico sardo verificatosi nel corso di sessanta anni¹³⁹.

5. L'emigrazione nel primo dopoguerra

Tra il 1915 ed il 1918 quasi centomila sardi sono trasportati sui fronti di guerra, a combattere per un conflitto che non comprendono e per inte-

¹³⁷ Citato in N. Rudas, *L'emigrazione sarda*, cit., p. 16, il fenomeno sarebbe poi stato studiato e spiegato da M. Le Lannou, *Pâtres et paysans*, cit.

¹³⁸ Tra i linguisti M.L. Wagner, M.G. Bartoli, P.E. Guarnerio; tra gli storici: E. Besta, E. Pais, A. Mayr, A. Solmi; tra gli archeologi A. Taramelli, G. Patroni, F. Nissardi, G. Lilliu.

¹³⁹ F. Corridore, *Storia documentata della popolazione della Sardegna*, cit., pp. 129-133. e "Annuario statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925", Roma 1926.

ressi che non sono né delle classi popolari della penisola né, tantomeno, compatibili con quelli della Sardegna, colonia interna.

Diverse migliaia di sardi muoiono nel corso della prima guerra mondiale, mentre i circa ottantamila reduci, che hanno condiviso esperienze nuove e conosciuto l'esistenza di nuove esigenze sociali, politiche ed economiche, si sentono capaci di confronti anche sul piano dell'organizzazione politica e sindacale e per conseguenza di scelte tra l'organizzazione del consenso perseguita attraverso le tradizionali clientele e quella ricercata mediante la tecnica dei moderni partiti di massa¹⁴⁰. Nel 1919 una grande ondata popolare scuote l'Italia: nel Lazio, in Maremma, in Sicilia, in tutto il Sud i contadini «in nome delle promesse fatte dalla classe dirigente ai soldati negli anni della guerra», muovono alla occupazione dei latifondi nobiliari incolti, su cui rivendicare antichi diritti di uso civico. I socialisti riformisti e l'Associazione Nazionale Combattenti li appoggiano¹⁴¹. Era ormai in pieno svolgimento la crisi dello stato liberale¹⁴².

Tra il 1921 ed il 1930 l'emigrazione italiana netta è di 1.520.000 persone, mentre gli espatriati sono 2.580.000¹⁴³. Sono gli anni in cui le Sinistre, divise tra massimalismo impotente e timido riformismo, non colgono il significato delle lotte popolari, non riescono a rappresentarle; devono perciò fare i conti con la riorganizzazione delle forze industriali ed agrarie dopo le fortissime lotte sindacali operaie a Torino (1920-21) e bracciantili in Emilia-Romagna.

¹⁴⁰ M. Brigaglia, in AA.VV., *La Società in Sardegna nei secoli*, ERI, Torino 1967; sui sardi combattenti, morti durante la Grande Guerra, presenta le seguenti cifre: «13.602 morti (pari a 138,6 morti su ogni 1.000 abitanti chiamati alle armi, cifra di gran lunga superiore alla media nazionale, 104,9). Ad ogni modo sui Sardi caduti nella Grande guerra capita di imbattersi in numeri non precisamente identici e spesso superiori. E. Santarelli, *Storia del fascismo*, cit., I, pp. 82-83 e 147.

¹⁴¹ Ibidem, p. 132.

¹⁴² Sulla crisi dello Stato liberale cfr. G. Amendola, *La crisi dello stato liberale*, a cura di E. D'Auria; Presentazione di R. De Felice, Newton Compton, Roma 1974; *L'Italia antifascista dal 1922 al 1940: la lotta dei protagonisti*, a cura di S. Colarizi, Laterza, Bari-Roma 1976; S. Colarizi, *Storia del Novecento italiano*, BUR, Milano 2002; P. Corner, *Riformismo e fascismo: l'Italia fra il 1900 e il 1940*, Bulzoni, Roma 2002; E. D'Auria, *Le elezioni politiche dal 1919 al 1924 in provincia di Salerno*, B. Carucci, Roma 1978; Idem, *L'Italia contemporanea: dal primo al secondo dopoguerra*, Bonacci, Roma 1979.

¹⁴³ U. Ascoli, *Movimenti migratori in Sardegna*, Bologna 1979, p. 16; l'autore trae i dati da A. Belletтини e E. Sori, le cui opere sono citate tra le fonti. I sardi emigrati tra il 1920 ed il 1930 sono 25.829, di cui 19.564 verso Paesi europei e del bacino mediterraneo e 6.265 verso Paesi transoceanici, come riporta l'Annuario Statistico italiano. Ai 25.829 sono da sommare gli altri 20.000 emigrati in altre regioni italiane citati dal Mori.

L'illegalismo e lo squadristo fascista prendono a dilagare. Il Governo Bonomi cade e, nell'aprile del 1922, la Camera vota la fiducia al ministero Facta, ostaggio dei fascisti e delle forze economiche, militari e politiche che li sostengono o tollerano. La crisi, politica e sociale (lotta tra fascisti e socialisti, incontri e scontri tra laici e cattolici del Partito Popolare di Don Sturzo) è anche economica. I disoccupati alla fine del 1920 sono 102.156, nel luglio del 1921 sono 388.744, al gennaio del 1922 sono 606.819¹⁴⁴. Il fallimento della Banca Nazionale di Sconto nel dicembre del 1921 è la conseguenza del crollo dell'Ilva e dell'Ansaldo, i due massimi gruppi siderurgici italiani¹⁴⁵.

I nuclei operai più combattivi sono tra quelli maggiormente colpiti. Intanto gli U.S.A. adottano restrizioni molto forti all'ingresso di altri lavoratori europei, e l'emigrazione registra un riflusso generale.

Dagli 872 mila emigrati del 1913 si passa ad un flusso quasi nullo negli anni della guerra, per risalire nel 1919 a 253 mila ed a 614 mila nel 1920 (di cui 349 mila negli Stati Uniti d'America) e ridiscendere a 201 mila nel 1921¹⁴⁶. Si profila ormai una gestione fascista del problema dell'emigrazione, nell'ambito della strategia di fascistizzazione dello Stato¹⁴⁷.

Aldo Garosci, specialista di storia politica di questi anni, delinea gli elementi di un'emigrazione politica nel 1922 ed anni seguenti costituita dalle innumerevoli persone costrette al bando dalle squadre fasciste, in gran parte lavoratori e qualche intellettuale, specie in Francia¹⁴⁸.

¹⁴⁴ E. Santarelli, cit., I, p. 274.

¹⁴⁵ Ibidem, pp. 275-276: «Con il crollo dei due massimi gruppi siderurgici - l'Ilva impiegava nei suoi stabilimenti circa 50 mila dipendenti; l'Ansaldo e le aziende collaterali e connesse forse 80 mila - si accentuò dunque, fino al parossismo, il disagio economico del paese, con immediate ripercussioni innanzitutto sull'occupazione operaia, in distretti industriali fra i più importanti del paese».

¹⁴⁶ Ibidem, p. 276: «D'altra parte l'intera economia nazionale risente della crisi industriale, della limitazione del credito, della flessione della emigrazione e dell'occupazione».

¹⁴⁷ Ibidem, p. 102: già al convegno-adunata di piazza San Sepolcro a Milano, del 23 marzo 1919, Enzo Ferrari, ex-socialista interventista, pluridecorato, dichiara aprendo i lavori che «Vogliamo per l'Italia, per i suoi 40 milioni di abitanti, per i suoi emigrati il posto al sole, la dignità morale, il prestigio politico cui hanno diritto».

¹⁴⁸ A. Garosci, *Storia dei fuoriusciuti*, Bari 1953, pp. 7-14; E. Santarelli, *Storia del fascismo*, cit., I, p. 329 e nota.

Circola a Cagliari, nel maggio 1918, un opuscolo il cui titolo è “Per l'autonomia”, a firma YK¹⁴⁹. Nell'ottobre 1918 si fonda a Sassari la prima associazione di “Reduci dalla Trincea”, che si riuniscono per difendere gli interessi della Sardegna, e pubblicano “La Voce”¹⁵⁰. Efisio Mameli ed Emilio Lussu prendono le redini del movimento che fa germogliare in ogni paese le associazioni dei combattenti¹⁵¹. Appunto su “La Voce” si delineano la pratica e gli indirizzi fondamentali di un futuro Partito Sardo d'Azione¹⁵² il quale, col programma di decentramento e riforme deciso a Macomer, partecipa alle amministrative dell'ottobre 1920 e conquista la maggioranza in 150 Comuni, mentre Cagliari e Sassari rimangono sorde al movimento¹⁵³.

Alle elezioni politiche del 1921, in maggio, il nuovo partito esprime quattro rappresentanti in quella Camera che diviene la tomba politica di Giolitti e della democrazia liberale. In Sardegna i Dirigenti dell'Associazione Combattenti, anche attraverso gli uffici dell'Opera Nazionale Combattenti, attuano un vasto programma di creazione di cooperative, prima nei settori delle merci e dei beni di prima necessità e poi, sulla base dell'ottimo raccolto cerealicolo del 1921, nel settore agricolo e caseario. Particolare attenzione viene data alle condizioni del proletariato rurale e degli ex-piccoli proprietari, ora reduci nullatenenti, che prima della guerra erano stati il serbatoio del gran numero di emigrati stagionali in Algeria e

¹⁴⁹ C. Bellieni, *La lotta politica in Sardegna*, cit., p. 463. L'opuscolo tra l'altro afferma: “Noi siamo stati finora frodati. Ora non chiediamo più il benevolo intervento del Governo; ora reclamiamo, per la nostra pacifica convivenza nell'ambito della Nazione, l'Autonomia della Regione [...] il riconoscimento del diritto della Sardegna all'autogoverno a condizione della sua partecipazione allo Stato italiano”. Dietro la sigla K si cela Umberto Cao; cfr. anche L. Del Piano, *Lo Statuto sardo*, cit., p. 22.

¹⁵⁰ C. Bellieni, *La lotta politica in Sardegna*, cit., p. 464; L. Del Piano, *Lo Statuto sardo*, cit., p. 22.

¹⁵¹ Ibidem, p. 465: “I combattenti si identificavano in ciascun paese con lo strato sociale del proletariato agricolo e pastorizio che [...] era ora tormentato da un profondo malessere [...] e dalla riluttanza a ristabilire i precedenti vincoli di subordinazione sociale”.

¹⁵² Ibidem, p. 466.

¹⁵³ Ibidem, pp. 469-70; I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 74; L. Del Piano, *Lo Statuto Sardo*, cit., p. 23: i deputati espressi nel 1921 furono Orano e Mastino (confermati), Emilio Lussu ed Umberto Cao. L'Orano ed il Cao - ricorda Del Piano - esprimevano la tendenza «antiseparatista ed unitaria che interpretava l'autonomia come decentramento amministrativo»; mentre l'altra tendenza, che si esprimeva soprattutto in Lussu, non era aliena dal simpatizzare col separatismo e col socialismo, negava l'autorità dello Stato unitario, che aveva saputo creare solo una patria fittizia, che apparteneva a pochi privilegiati, e che escludeva milioni di cittadini.

Tunisia¹⁵⁴. Questo proletariato agricolo è la massa più scontenta tra i combattenti. Sorgono conflitti coi proprietari-pastori. Il decreto Visocchi, secondo cui si dovevano assegnare a semina parte delle terre incolte, suscita speranze e la creazione di cooperative per la concessione di terre in sfruttamento. Ma la sua applicazione è inceppata, le terre vengono spesso invase contemporaneamente a quelle laziali e siciliane¹⁵⁵.

Il secondo congresso del Partito Sardo, tenutosi ad Oristano tra il gennaio ed il febbraio del 1922, segna un aggiustamento del programma del Partito che avanza rivendicazioni di ordinamento regionale e di rapporti Regione-Stato. In quel Congresso Camillo Bellieni lascia le cariche di Direttore e di Delegato Regionale dei Combattenti, perché lo Statuto del Partito Sardo d'Azione prevedeva che almeno queste due cariche dovessero essere attribuite ad uomini nuovi ogni anno, anzi ogni volta che si celebrava un Congresso, evidentemente al fine di evitare i personalismi; in quell'occasione viene nominato Direttore Regionale Paolo Pili¹⁵⁶.

¹⁵⁴ C. Bellieni, *La lotta politica in Sardegna*, cit., pp. 470-71.

¹⁵⁵ Ibidem, p. 472.

¹⁵⁶ Paolo Pili, uno dei fondatori del PSD'Az, assieme a Lussu e Bellieni è, per la precisione, l'economista del gruppo e il secondo direttore regionale del partito. Egli, nel corso di una lunga intervista, gentilmente concessa assieme ad interessanti documenti negli anni settanta ed ora pubblicata in *Capitale straniero e intervento pubblico nello sviluppo economico della Sardegna, Antologia di scritti e intervista* a cura di L. Ortu, Cagliari 1988, pp. 1 - 111, delinea lucidamente quelli che erano gli scopi del partito: «Si trattava di studiare l'ambiente economico perché sentivamo che tutti i malanni dipendevano dalla carenza della classe politica e, soprattutto, dalla necessità di liberare le masse contadine e pastorali dalla pressione economica che era gravissima. I nostri guai erano proprio questi, assieme all'abbandono da parte dello Stato fin da quando c'erano i Piemontesi; e continuavano, e continuano ancora oggi ad arrecare danni. Per fare esempi particolari le chiusure delle terre fatte arbitrariamente, oppure le ferrovie fatte con diversi tipi di scartamento o mille altri ancora. Tutto ciò grava ancora oggi pesantemente sulla nostra economia. Già da allora nessuno si serviva delle ferrovie complementari, infatti era impossibile far viaggiare le merci per via del diverso tipo di scartamento che determinava soste prolungate e dannosissime in alcune stazioni come Macomer, Chilivani, Monti, Iglesias; per cui si crearono dentro l'isola, e qui quando dico isola vuol dire miseria, altre isole più disgraziate ancora, come il Sulcis, come tutto il Nuorese, tutte le Barbagie: zone che pur avendo le popolazioni più generose e più ardite dell'isola erano praticamente tagliate fuori dal mondo civile. La cattiva amministrazione dello Stato si manifestava anche attraverso l'assoluta carenza di opere pubbliche. Quando i deputati riuscivano a far mettere in bilancio qualche piccola somma per questo capitolo a vantaggio della Sardegna, dico piccola perché non si arrivava mai neppure a cinquecentomila lire, essa veniva stornata per andare in altri paesi d'Italia, o per ingrossare il malloppo delle spese segrete dei ministeri. L'opera pubblica più importante era stata quella dell'arginatura del Tirso che, portata all'asta per tre milioni ben tredici volte, non fu mai fatta. Le opere che venivano realizzate erano quasi tutte a spese delle Province e dei Comuni, perché alcuni di questi cercavano di fare qualcosa.

Altri due malanni gravissimi avvilivano l'ambiente economico ed erano, da una parte il monopolio economico delle correnti di produzione più importanti e dall'altra l'assoluta mancanza di cre-

In quei momenti drammatici, proprio mentre la forza del movimento cooperativo cresce sull'onda della forte richiesta di una politica liberista in vista della riattivazione degli scambi commerciali, le organizzazioni sindacali continentali si sfasciano a causa della strategia squadristica, violenta del fascismo, che organizza sotto le sue sigle corporative un numero crescente di lavoratori. Nell'Isola, il Partito Sardo d'Azione viene attaccato in maniera concentrica dalle vecchie consorzierie e dalle dirigenze dei partiti a base proletaria essendo indicato, per il suo regionalismo, come nemico dello Stato e dei suoi ordinamenti¹⁵⁷ e una parte di esso viene allettata così abilmente che entra nel P.N.F. sotto la guida di Paolo Pili: i tempi erano tanto drammatici e le situazioni si capovolgevano così rapidamente che all'inizio delle trattative per la «fusione» con il fascismo aveva partecipato perfino Emilio Lussu, mentre Bellieni e Pili erano contrari; ma nel giro di appena tre mesi le posizioni cambiarono (dicembre – febbraio/marzo del 1923) e di molto¹⁵⁸. Malgrado tutto, però, alle elezioni-farsa del 1924, il Partito Sardo aveva ancora la forza di eleggere due rappresentanti al Parlamento. Nell'anno successivo, 1925, al Congresso di Macomer, emergeva la volontà di creare un fronte proletario che divenisse capace di opporsi al fascismo, ormai vincitore¹⁵⁹. Prende avvio a questo punto l'emigrazione politica forzata, nel corso della quale alcuni sardisti

dito nelle periferie; infatti tranne che a Cagliari, a Sassari e, un po' più tardi, ad Oristano, non vi erano banche da nessun'altra parte e, pur essendo già trascorso tanto tempo dal giorno dell'Unità d'Italia, vigeva ancora in Sardegna il sistema del baratto. In moltissime zone praticamente non si conosceva il danaro e, ad esempio, si davano tre uova per una gallina. Persino numerosi deputati erano assai poveri. Però quei politici erano incapaci, infatti persino un Merello, cioè un padrone dell'Esercizio Mulini, era riuscito a diventare deputato della Sardegna. A riguardo di costui basti ricordare quanto avveniva quando i poveri della Marmilla o della Trexenta andavano a Cagliari con carri carichi di grano e speravano di poter tornare subito indietro con carichi di tegole, di sabbia o di altre merci. All'alba formavano una teoria infinita di "Carrettoni" davanti al dazio di Sant'Avendrace, spesso erano anche più di cento. A quel punto si presentava "il capo", l'incaricato della grande industria molitoria e dava il prezzo. Chi lo accettava andava a scaricare al mulino; gli altri avrebbero dovuto riportarsi il grano indietro, ma nessuno lo faceva perché tutti avevano bisogno del denaro e per di più vi era il rischio molto concreto che il giorno dopo l'offerta fosse ancora inferiore. Insomma venivano presi per il collo. Un discorso simile si deve fare per i caseifici».

¹⁵⁷ C. Bellieni, *La lotta politica in Sardegna*, cit., pp. 473-74.

¹⁵⁸ L. Ortu, *Il "Sardofascismo" nelle carte di Paolo Pili. Contributo per una storia della questione sarda*, in "Archivio Storico Sardo", vol. XXXVI, Cagliari 1989, pp. 293-337. Su questo periodo fondamentale cfr. S. Colarizi, *Dopoguerra e fascismo in Puglia: 1919-1926*, Laterza, Roma-Bari 1977, Idem, *La Puglia di Tommaso Fiore*, in AA.VV., *Meridionalismo democratico e socialismo*, Bari 1979.

¹⁵⁹ L. Ortu, *Il "Sardofascismo"*, cit., p. 474.

hanno modo di confrontare le loro aspirazioni autonomistiche con quelle di stampo federalistico di altri fuoriusciti¹⁶⁰.

Nel novembre 1924, forse per far fronte al malcontento che di continuo si innescava in Sardegna sugli squilibri aggravati dalla guerra e dalla crisi nazionale e sicuramente per adempiere alla promessa che era stata fatta a Paolo Pili (e agli altri sardisti che con lui si erano aggiunti a quelli che erano già entrati alla spicciolata) per indurlo a guidare la “confluenza”, il governo fascista varò il R.d.L. n° 1931¹⁶¹, la nota, famosa legge detta “del miliardo”: un miliardo di lire, cifra veramente notevole per quei tempi, stanziato per opere di pubblica utilità da realizzarsi nel corso di dieci anni¹⁶². Opere ferroviarie, stradali, marittime, di bonifica, di idraulica fluviale, di rimboschimento, di irrigazione ed acque pubbliche; per acquedotti e fognature; per opere igieniche e per fabbricati statali, per frane ed alluvioni, incidono per quasi i tre quarti dello stanziamento totale. Solo un quarto di esso è destinato all’agricoltura, mentre nulla è previsto per la pastorizia. Lo squilibrio strutturale e produttivo che contraddistingue la Sardegna non viene affrontato neppure questa volta, quando ormai il regime va consolidandosi.

6. L’emigrazione tra il 1930 e la seconda guerra mondiale

Dopo che Mussolini introdusse la “quota novanta”, nel 1926, i vecchi problemi dell’Isola si riaffacciarono subito protrandosi per tutti gli anni trenta. Paolo Pili, da buon conoscitore delle questioni economiche quale era se ne accorse subito e ne subì anche personalmente le conseguenze. Fino a quel momento egli aveva combattuto con successo contro i monopolizzatori continentali del mercato del grano, i quali facevano capo all’Esercizio Molini, e contro i grandi industriali caseari che, assieme agli

¹⁶⁰ Ibidem, p. 475.

¹⁶¹ *Intervista a Paolo Pili in Capitale straniero*, cit. A prescindere dalle motivazioni del fascismo, che comunque in quella fase aveva ancora bisogno di allargare il consenso per costruire il regime, la legge fu varata in seguito all’opera energica ed alle insistenze di Paolo Pili, il quale, dopo la iniziale contrarietà, (essendo in ciò d’accordo con Bellieni che da Napoli aveva incaricato proprio lui a far recedere Lussu dal proseguire negli accordi di «fusione», come inequivocabilmente dimostra almeno uno dei documenti che a suo tempo consegnò, illustrandoli, allo scrivente), aveva finito col guidare la confluenza organizzata della parte incerta dei sardisti nel fascismo proprio con questa speranza - così almeno egli ha sempre scritto e sostenuto, aggiungendo, a riguardo della legge del miliardo: «Mi costò di più convincere alcuni deputati sardi a chiederla che Mussolini a darcela».

¹⁶² Con il Decreto legge n. 266 del marzo 1925 furono stanziati altri 150 milioni.

esportatori, affamavano i pastori, creando la federazione delle latterie sociali cooperative (FEDLAC) che servì anche a favorire una fruttuosa esportazione di un ottimo “fiore sardo” negli Stati Uniti; mentre per risolvere il primo problema, emanò rapidamente una serie di provvedimenti che culminarono con la creazione della “Cooperativa Sylos” facendo salire il prezzo del grano sardo allo stesso livello che aveva sulla piazza di Genova, poiché fino a quel momento quell’ottimo grano duro veniva pagato ai contadini 25 lire in meno al quintale con la scusa delle spese di trasporto.

Molti altri provvedimenti Pili prese in poco più di un anno e, benché non vi sia in questa sede lo spazio per trattarne, a chi scrive piace almeno accennare ad un ricordo che gli torna alla mente con vero piacere: quando era Pili intervenuto nel settore minerario per valorizzarlo meglio e a favore della Sardegna, cercando capitali almeno in parte isolani per far sorgere una serie di stabilimenti presso il canale industriale del porto di Cagliari che producessero almeno i semilavorati e realizzare così, finalmente il grande sogno del porto franco, e mentre si impegnava per migliorare le condizioni di vita, che definiva “bestiali”, dei minatori, aveva scoperto che a Buggerru ancora dirigeva lo stesso Georgiades, quello che aveva avuto una parte della responsabilità per l’eccidio del 1904 e con immenso piacere lo cacciò. Sennonché, proprio mentre egli era in America per organizzare l’esportazione del formaggio e in seguito alla concomitante introduzione di quella “quota”, che in tarda età egli ancora malediceva, industriali e potere fascista, rientrati in perfetta sintonia, annichilirono le cooperative pastorali e distrussero la sua stessa carriera politica, o meglio, come amava ricordare e come i documenti comprovano, egli non diede retta allo stesso Mussolini, che lo invitava a interessarsi soltanto del “porto franco”, e andò via dal palazzo del potere sbattendo la porta¹⁶³. Subito appresso la grande crisi della Borsa americana che, il 29 ottobre 1929, partendo da Wall Street, presto si diffuse in Europa e la politica di protezione del grano,

¹⁶³ L. Ortu, *Il “Sardofascismo”*, cit.; Idem, *Capitale Straniero*, cit.; P. Pili, *Grande cronaca minima storia*, Soc. Editoriale. Ital., Cagliari 1946; L. Nieddu, *Origini del fascismo in Sardegna*, Fossataro, Cagliari 1964; Idem, *Dal combattentismo al fascismo*, con presentazione di F. Catalano, Vangelista, Milano 1979; S. Sechi, *Dopoguerra e fascismo in Sardegna. Il movimento autonomistico nella crisi dello stato liberale (1918-1926)*, Einaudi, Torino 1969; Idem, *Il movimento autonomistico in Sardegna (1917-1925)*, Editrice sarda Fossataro, Cagliari 1975; F. Manconi, G. Melis, *Sardofascismo e Cooperazione: il caso della FEDLAC (1924-1930)*, in “Archivio sardo del movimento operaio, contadino e autonomistico”, n. 8-10, dicembre 1977; I. Pirastu, *Il banditismo*, cit., p. 77; S. Mocci, *Fascismo, Fascismo sardista e Questione sarda*, in “Annali della Facoltà di Scienze Politiche” Università di Cagliari, vol. II (prima serie), Milano 1979, pp. 435-469.

diedero un altro duro colpo all'economia pastorale; la "battaglia del grano" sottrasse altri spazi al pascolo e fece lievitare i canoni d'affitto; scese, inoltre, il prezzo del latte e del formaggio, scese quello della carne. Nel 1937 il numero dei capi ovini, rispetto al 1930 è inferiore del 10%, quello dei capi bovini, per gli stessi anni, è inferiore del 15,8%¹⁶⁴.

Per quanto attiene all'emigrazione, dai 654 sardi andati in Francia, Svizzera e bacino mediterraneo nel periodo 1915-1918, si risale ai 4.055 del 1919-20 (e altri 1.042 varcano gli oceani). Tra il 1921 ed il 1930 gli espatriati sardi verso paesi europei e bacino mediterraneo sono 1.437 (e 475 oltre oceano).

Tra il 1931 ed il 1940 emigrano 749 persone verso paesi europei e mediterranei, ed 86 oltre oceano. Si registra in questo decennio un'impennata dell'evoluzione demografica, fino ad allora assai lenta in Sardegna, ma sono gli anni del regime. Vi era chi attribuiva ciò alle opere di bonifica che si effettuavano in quegli anni, ma non sembra essere l'elemento determinante; lo è certamente di più l'impostazione generale della politica fascista che mirava a favorire le famiglie numerose e, per quanto ci riguarda più da vicino, a ripopolare quelle che Mussolini amava chiamare «le terre di frontiera; gli avamposti». I documenti dell'epoca disponibili alla consultazione negli Archivi, ad esempio quelli delle Prefetture, dimostrano che per gli autoctoni non era facile emigrare, benché le condizioni socio-economiche fossero, come sempre, quanto mai grame e il malessere fosse evidente¹⁶⁵.

Tra il 1941 ed il 1943 l'emigrazione si azzerà¹⁶⁶ ma sono gli anni della guerra. Il movimento riprende nel 1946: tra questo anno ed il 1948 gli emigrati in Europa sono 653, mentre 123 vanno oltre oceano. Nel 1949 si giunge a 945 emigrati sardi verso l'Europa e a 502 oltre oceano.

Sempre oltre oceano i sardi emigrati nel 1950 sono 459 e nel 1951 sono 463. Mèta preferita è ancora l'Argentina.

Il movimento migratorio italiano fra le due guerre presenta caratteristiche diverse rispetto a quelle dell'epoca giolittiana. Tre fattori, secondo

¹⁶⁴ U. Ascoli, *Movimenti*, cit., p. 171.

¹⁶⁵ Sulle condizioni socio-economiche cfr. Archivio di Stato di Nuoro, *Relazioni dei Prefetti. Questura 28-1-1936 e 28-2-1936*. Cfr. anche *Intervista Pili*, cit.; L. Ortu, *Orani tra Ottocento e Novecento. Evoluzione demografica ed emigrazione. Cenni storici*, Cagliari 1983; M. L. Gentile-schi, *Il rimpatrio degli emigrati nell'esperienza di Orani (NU): qualità dei rientri e problemi di reinserimento*, Parte II, Cagliari 1982.

¹⁶⁶ Solo due persone verso paesi europei, nessuna oltre oceano.

Enzo Santarelli, lo caratterizzano: l'avvento dei fascisti al potere e le conseguenti persecuzioni, il blocco dell'emigrazione da parte degli Stati Uniti d'America, e la contemporanea richiesta di lavoratori da parte del mercato francese¹⁶⁷. Il particolare clima politico in Francia, dove sono salite al governo le Sinistre, rende possibile in questo paese l'organizzazione democratica antifascista. Un notevole numero di pubblicazioni e di giornali di partito in lingua italiana circola tra i fuoriusciti politici, ma anche nelle grosse comunità di lavoratori italiani emigrati. Anarchici, socialisti, comunisti e repubblicani fra il dicembre 1926 e la primavera del 1927, mettono in piedi «la prima organizzazione italiana antifascista all'estero, nucleo originario di ogni altra lega antifascista a livello internazionale, fino alla seconda guerra mondiale»¹⁶⁸. Il primo maggio del 1927 nasce, diretto da Claudio Treves, l'organo di stampa della Concentrazione antifascista all'estero, "La Libertà". Mentre il "Corriere degli italiani", nel '26 e '27, scivola «sul terreno della provocazione ordita dalla polizia fascista, che ora cerca di penetrare tra le file della emigrazione»¹⁶⁹. Disciolta in Italia dal governo fascista la Confederazione del Lavoro, Bruno Buozzi la ricostituisce in Francia, promuovendo, nel contempo, l'edizione della testata l'"Operaio italiano"¹⁷⁰. All'organizzazione del movimento antifascista all'estero, corrisponde, fin dal 1921, l'attività di ex-combattenti, "mestatori politici e idealisti impregnati di retorica sciovinista, che ponevano l'accento sulla difesa dell'italianità degli emigrati"¹⁷¹.

Mussolini voleva, a prò della sua politica da grande potenza, sfruttare il «peso politico dei "dieci milioni" di cittadini e lavoratori italiani resi-

¹⁶⁷ E. Santarelli, *Storia del fascismo*, cit., II, p. 78, nota: «Nel dopoguerra l'emigrazione italiana in Francia toccò complessivamente livelli più che doppi, rispetto all'anteguerra: sia per la notevole richiesta di mano d'opera da parte del mercato francese, sia per l'avvento dei fascisti al potere, sia per il quasi contemporaneo blocco dell'emigrazione da parte degli Stati Uniti d'America. Nel quinquennio 1921-25 la media annua fu di 131 mila unità, mentre nell'età giolittiana era rimasta sulle 60 mila [...] toccarono infine la punta massima di oltre 201 mila nel 1924. La curva si stabilizzò intorno alle 50 mila nel triennio 1927-29 per risalire poi a 167 mila nel 1930, come conseguenza della crisi»; cfr. U. Ascoli, *Movimenti*, cit., p. 17.

¹⁶⁸ E. Santarelli, *Storia del fascismo*, cit., II, pp. 81-82; a p. 84 così commenta «fra il '27 ed il '29, i due massimi centri di organizzazione antifascista rimangono la Concentrazione ed il Partito comunista d'Italia». La Concentrazione antifascista «raggruppa e attrae i socialisti delle due tendenze, i democratici liberali e i repubblicani» e al convegno di Nérac (aprile 1927) nasce il programma.

¹⁶⁹ Ibidem, II, p. 84.

¹⁷⁰ Ibidem, II, p. 85.

¹⁷¹ Ibidem, II, pp. 92-93: «Come si è visto il programma fascista del 1921 aveva prospettato la "tutela degli italiani all'estero" e persino la loro "rappresentanza politica in Italia"».

denti in Europa, nelle Americhe, nei paesi del Mediterraneo»¹⁷². Nel maggio 1921 è fondato il Fascio italiano di New York e poco dopo “Il Carroccio (The Italian Review)”, di cui Enrico Corradini era collaboratore, diventa fiancheggiatore di questo Fascio. Altri Fasci nascono a Londra, Berlino, Lugano, Parigi, Alessandria d’Egitto, Il Cairo, Buenos Aires, Santa Fe¹⁷³. A Parigi esce “Italie Nouvelle”, diretto dal segretario del Fascio locale. “Il Legionario” è “Organo dei fasci italiani all’estero, edito dalla segreteria generale” e stimola la collaborazione dei diplomatici italiani e dei consolati, la penetrazione fascista nelle Comunità e organizzazioni italiane preesistenti¹⁷⁴. Nell’ottobre del 1925 si tiene a Roma il primo congresso dei Fasci all’estero.

A novembre a Filadelfia, il Congresso Fascista d’America, organizzato dalla Lega fascista del Nord America. Nel 1928 si verifica una svolta: il regime prende il controllo delle organizzazioni fasciste all’estero, fascistizza il personale consolare e attua forti pressioni su quello diplomatico, sistematizza l’azione nel campo assistenziale; promuove uno statuto dei Fasci all’estero per cui vincola gli aderenti ai Fasci all’osservanza delle leggi del paese ospite e rende difficile la sopravvivenza delle tradizionali associazioni regionali¹⁷⁵. Il Ministero degli Esteri abolisce il Commissaria-

¹⁷² Ibidem, II.

¹⁷³ Ibidem, II, pp. 93-95: «Così gli italiani si dividevano in due partiti, ovunque esistesse, al di là delle Alpi e oltre il mare, una emigrazione proletaria. L’emigrazione politica antifascista si accordava all’antica tradizione associativa, di stampa, di vita politica e sindacale degli Italiani del Nord Africa, delle Americhe e nell’Europa occidentale, che risaliva ai tempi del Risorgimento e della I Internazionale, ai tempi di Mazzini e di Malatesta. Nel 1923 i fascisti organizzati all’estero non superarono i 5.000. Fioriscono i giornali fascisti in lingua italiana, finanziati dal P.N.F. e dal Governo italiano. A Boston nasce “Giovinezza”, settimanale; a Berlino “Gagliardetti”, trisettimanale e la rivista “Cultura”; a Bucarest “Nuova Italia”, settimanale. “I fasci degli Stati Uniti d’America, riuniti in un Consiglio Centrale fascista con sede a New York intrattenevano fra l’altro buoni rapporti con gli ex combattenti americani e con l’American Federation of Labour, e non mancavano di sottolineare il loro programma antisovversivo, il che faceva un ottimo effetto sulle autorità americane».

¹⁷⁴ Ibidem, II, p. 95: «La svolta dell’organizzazione si verificò tra il 1927 ed il 1928, quando tutto il movimento fascista all’estero cominciò a prendere quota. Nel giro di due o tre anni, con l’aiuto della diplomazia e di una rete consolare divenuta più fitta e capillare, e con una spesa tutt’altro che indifferente, la costituzione e l’attività dei fasci, appoggiati anche dalle sezioni della Dante Alighieri e alle scuole italiane, si intensificano e diramano un po’ dappertutto, sul ceppo, prevalentemente, dei circoli e dei ritrovi degli emigrati numerosi sono gli scontri con elementi antifascisti».

¹⁷⁵ Ibidem, II, pp. 95-97.

to per l'emigrazione e crea la Direzione Generale degli Italiani all'Estero¹⁷⁶.

Se nel 1929 la "Patria degli italiani", giornale "radicaleggiante di Buenos Aires", dichiara la sua avversione al fascismo, in realtà è sempre più difficile opporsi alla politica fascista di penetrazione, propaganda nazionalista, assistenza, delazione, la quale si avvale della rete consolare e diplomatica, dell'appoggio della stampa conservatrice (nei paesi anglosassoni), della benevola neutralità dei governi locali che vedono in Mussolini un uomo d'ordine¹⁷⁷. Ancora nel 1930, gli italiani che emigrano, nonostante i proclami del fascismo e la nuova legislazione "sociale", sono 280.000, di cui 220.000 verso Francia, Belgio e Svizzera¹⁷⁸.

Il fascismo non fa che controllare autoritariamente il fenomeno di inurbamento che coinvolge il Sud e le zone depresse, lo sradicamento delle popolazioni dalla campagna e dalla montagna, l'inolveamento di forti correnti di emigrazione verso l'impero africano (Somalia, Libia, Eritrea, Etiopia). I Sardi emigrano dunque come prima e se la quantità è inferiore, per via del rigido controllo del regime, per converso è superiore o meglio, diversa, la "qualità". Si verifica, infatti, quella che possiamo definire, forse non impropriamente, l'emigrazione politica; in Francia, assieme ai fratelli Rosselli, a Gaetano Salvemini, a Filippo Turati, a Sandro Pertini, ad Alberto Tarchiani, a Pietro Nenni e a tantissimi altri, vi è Emilio Lussu, residente ad Annemasse, a 7 chilometri da Ginevra, a due ore di strada dalla frontiera italiana e da Courmayeur. Lussu, portatore dell'esperienza autonomista e regionalista espressa nel Partito Sardo d'Azione, costituisce con Carlo Rosselli e Alberto Tarchiani l'esecutivo di Giustizia e Libertà. Rosselli «rappresenta le tendenze socialiste», Lussu «tendenze regionaliste

¹⁷⁶ Ibidem, II, p. 97 (nota): «alla primavera del '28 risulta un totale di 500 fasci. L'espansione del movimento coincise dunque con la estensione della rete consolare (fra il '28 ed il '29 furono aperti circa 70 nuovi consolati, e le sedi passarono da 230 a 300 circa; nello stesso periodo di tempo furono immessi nella carriera ben 120 consoli fascisti)».

¹⁷⁷ Ibidem, cit., II, p. 98, dove si cita, a proposito della popolarità di Mussolini in America, il libro di G. Salvemini, *Le memorie di un fuoriuscito*, Milano 1960.

¹⁷⁸ E. Santarelli, *Storia del fascismo*, cit., II, p. 99: «specialmente nei paesi europei i rifugiati politici di vecchia data e gli operai di nuova emigrazione erano portati a reagire alle discriminazioni e allo spionaggio organizzati sempre più attivamente dai fasci. Insomma ovunque si presentasse, nonostante il favore degli ambienti conservatori e reazionari, per la sua stessa carica nazionalista ed aggressiva, per il suo metodo di scissione operaia, il fascismo suscitava al suo fianco l'ombra dell'antifascismo e lo spirito della guerra civile». A. Mattone, *Caratteri e figure dell'emigrazione antifascista*, vol. I in *L'antifascismo in Sardegna*, a cura di M. Brigaglia, F. Manconi, A. Mattone, G. Melis, 2 voll., Della Torre, Cagliari 1986.

affini alle repubblicane, il terzo tendenze liberali; ma nessuno dei tre è sotto la disciplina di un partito e neppure riconosce in un partito le sue origini»¹⁷⁹.

L'esperienza dell'emigrazione porta Rosselli e Lussu, Tarchiani e Andrea Caffi a dare respiro europeo al loro antifascismo, ad individuare come affini all'area socialista i loro fermenti libertari, le loro rivendicazioni di socialismo liberale, la loro esigenza di autonomismo repubblicano, la loro visione di «un nuovo Umanesimo»¹⁸⁰. È in questo bagno cosmopolita che va ricercata la ragione delle decisioni e posizioni di Emilio Lussu, nel dopoguerra, che porteranno alla scissione del Partito Sardo d'Azione, opponendo l'ala filo-socialista alla componente vetero-sardista formata da esponenti ed elementi di varie classi sociali, di varia ideologia, di cultura e di esperienza politica diversa. Nasce allora il Partito Sardo d'Azione Socialista (Anton Francesco Branca, Armando Zucca ed Emilio Lussu segretari) che Lussu nel 1949 guida alla confluenza nel P.S.I.. Prima di concludere questa parte bisogna subito aggiungere, però che le sue istanze "sardiste" finiranno col diluirsi nel Partito Socialista Italiano, centralizzato e burocratico nonostante il proprio statuto, anti regionalista nei fatti nonostante la lettera e lo spirito della Costituzione della neonata Repubblica Italiana.

L'enorme fervore che accompagna di paese in paese il Lussu rientrato dall'esilio è tanto più notevole in quanto pone in essere un grandissimo equivoco: egli non è più il Lussu del primo dopoguerra, non vuole aderire alla figura simbolica che le masse di braccianti, pastori e contadini sardi gli hanno ritagliata addosso; è un uomo che è tornato dall'esilio con un bagaglio culturale e politico assai ampio e che, anche perciò, cerca nuove ragioni di impegno e di lotta politica, adeguate al mutato quadro italiano ed internazionale¹⁸¹. Le masse però non lo seguono, né egli si acquieterà nel P.S.I.. Ne uscirà infatti per fondare il P.S.I.U.P. all'epoca del primo governo di Centro Sinistra, in contrasto asperissimo con Pietro Nenni, il politico delle cose e, morto il P.S.I.U.P., si ritirerà in sdegnoso silenzio, ma questo avverrà più tardi. Per intanto negli anni '40 e '50, la sua "presenza" risulterà importante nel quadro politico sardo ed italiano.

¹⁷⁹ E. Santarelli, *Storia del fascismo*, cit., II, p. 147.

¹⁸⁰ Ibidem, II, pp. 356-57: Giustizia e Libertà; e giungono a definirsi come un «movimento unitario di azione per l'autonomia operaia, la repubblica socialista, un nuovo umanesimo».

¹⁸¹ L. Ortu, *Il "sardofascismo"*, cit., pp. 307-308 e 315.

6. Il secondo dopoguerra

Il 1943 e '44 furono anni difficili poiché l'impossibilità di collegamenti con il Continente determinava una drammatica penuria di generi alimentari, tensioni, conflitti e sommosse in varie parti dell'Isola. Per porre rimedio alla situazione sempre più drammatica il 27 gennaio 1944 fu istituito l'Alto Commissariato della Sardegna, come emanazione diretta del Capo del Governo regio. Esso, nella persona del Generale Pietro Pinna, raccoglieva in sé tutti i compiti civili e militari pertanto, essendo a capo dei Prefetti e delle altre autorità dell'Isola, poteva assumere tutte le funzioni del Governo italiano, come effettivamente avvenne fino al maggio del 1949.

Egli era coadiuvato da una Giunta, che presto prese il nome di Consulta, originariamente composta da 18 membri, successivamente da 24, i quali vi rappresentavano i pareri dei partiti appena riorganizzati che andavano orientandosi, sia pure in misura e intensità differenti, verso forme, in qualche caso molto distanti, di autonomia. Al riguardo fin dal settembre del 1943 il Partito Sardo d'Azione aveva pubblicato un programma volto a riprendere in parte il filo di quel discorso liberal-autonomistico che era stato bruscamente interrotto dall'avvento del fascismo; seguirono poi, fino al 1946 – l'anno del crollo della monarchia – le proposte degli altri partiti tutte tese all'ottenimento di uno Statuto autonomistico. Nel frattempo il governo guidato da Alcide De Gasperi aveva indetto al 2 giugno di quell'anno le prime elezioni libere dopo 25 anni di regime e le prime con diritto di voto alle donne per istituire l'Assemblea Costituente dello Stato e per decidere con il referendum sulla forma istituzionale, se monarchia o repubblica.

Dal canto suo, a partire dal 1944 l'Alto Commissario aveva cominciato ad affrontare alcuni dei secolari problemi dell'Isola come la malaria, invitando la *Rockefeller Foundation* ad impegnarsi nella lotta che sarebbe stata condotta vittoriosamente con la fondazione dell'ERLAAS (ente regionale per la lotta antianofelica in Sardegna). Tra il '46 e il '50 fu così debellato quel morbo plurisecolare anche se furono sparsi sull'Isola 11 milioni di litri di DDT¹⁸². Intanto, nel corso del '47, la Consulta portava a compimento la

¹⁸² Non solo su questo problema, ma su come anche altri difficili e radicati problemi dell'isola erano visti ed esaminati da tecnici preparati ed esperti come Gavino Alivia e Paolo Pili, sull'iniziativa dei partiti di sinistra, sulla *Fondazione Rockefeller*, sulle proposte di James D. Zellerbach, capo della Commissione Eca per l'Italia, sulla discussione in Consiglio regionale al tempo della presidenza Crespellani (anno '50) e la rinascita, cfr. L. Del Piano, *Il sogno americano della rinascita sarda*, F. Angeli, Milano 1990; M. R. Cardia, *La battaglia contro la malaria du-*

stesura dello Statuto speciale per l'Autonomia, da sottoporre entro il 22 dicembre di quello stesso anno, all'approvazione dell'Assemblea Costituente la quale, a sua volta, varava la Costituzione repubblicana, nel cui ambito erano riconosciuti i principi dell'Autonomia sia ordinaria sia speciale.

I lavori si erano svolti tra le ben note gravi difficoltà, (era il tempo delle scelte di “civiltà” come affermava la propaganda anticomunista) e delle “scissioni” socialiste; comunque il 21 giugno 1947 veniva votato l'art. 116 che poneva la Sardegna tra le Regioni a Statuto speciale. Laconi, Lussu ed altri chiesero che lo Statuto fosse esaminato presto, ma la frattura sorta tra la Democrazia cristiana e le sinistre, conseguente alla ben più grave frattura internazionale che vedeva ormai il mondo diviso in due blocchi era ormai insanabile e ritardò e condizionò fortemente l'esame e ridimensionò il progetto, riducendo di molto l'ampiezza dell'Autonomia che era stata originariamente proposta dalla Consulta e che già essa, in seguito agli avvenimenti indicati, aveva cominciato a ridurre. Anzi, vi è chi ad essa attribuisce gran parte delle responsabilità delle inadeguatezze dello Statuto, cominciando proprio con esso l'elenco delle occasioni mancate.

Ecco al riguardo alcuni passi di Umberto Cardia: «in un breve saggio apparso negli *Studi per il XX Anniversario della Costituente*, Lussu così sintetizzò quel che era accaduto: “Fin dai lavori preparatori del Ministero della Costituente – egli scrisse – era stata superata la concezione di uno stato federale a grandi dimensioni, regionale: l'Italia settentrionale, con capitale Milano; l'Italia centrale, con capitale Firenze; l'Italia meridionale, con capitale Napoli; la Sicilia, con capitale Palermo; Sardegna, con capitale Cagliari. L'unità della federazione, o confederazione, attorno a Roma capitale, regione autonoma. Questa concezione aveva per sostenitori poche personalità ma culturalmente e politicamente notevoli. [...] In Sardegna, la Giunta consultiva, cui l'Alto Commissario deferiva con senso di responsabilità e di opportunità tutti gli affari quotidiani, sforzandosi di mediare tra posizioni divergenti attraverso il continuo richiamo ai compiti immediati e concreti della ricostruzione, ebbe poco tempo per dedicarsi ai problemi istituzionali. Su questi temi nel novembre e nel dicembre del 1944 si svolse sull'“Unione Sarda” il primo confronto tra le forze politiche antifasciste cui partecipano Cesare Pintus per i sardisti, Corsi per i sociali-

rante l'occupazione alleata in Sardegna, in “Almanacco di Cagliari”, 1992; L. Del Piano, *La fondazione Rockefeller e la rinascita sarda, in Capitale straniero e intervento pubblico*, cit.; Idem, *La storia della Sardegna dal'8 settembre del 1943 al piano di rinascita*, in “Almanacco di Cagliari”, 1994.

sti, Castaldi per i democratici cristiani, Frongia per i comunisti e Giuseppe Musio. Cesare Pintus, sardista ed azionista insieme, generoso antifascista che aveva subito con grande dignità le persecuzioni fasciste e scontato in parte una condanna a 10 anni di carcere, aprì il dibattito rivendicando una “soluzione integrale” del problema dell’autonomia sarda da posizioni abbastanza vicine a quelle di Lussu. Corsi, polemizzando con l’idea di una regione “etnicamente, storicamente ed economicamente definita” e già attenuando le posizioni del passato, propendeva per una autonomia non legislativa ma puramente “esecutrice”. Castaldi, contrario anche lui in quella fase ad un’autonomia legislativa, propugnava una “autonomia economica”. Lo scritto di Frongia rifletteva l’incertezza dei comunisti. Dominavano la diversità e la confusione delle lingue che succedono ai lunghi periodi di silenzio e di oppressione. [...] Furono, invece, formate sei Commissioni di lavoro, distinte per materia, e ad una d’esse, la Commissione per l’ordinamento regionale, fu affidato il compito di studiare e stendere un progetto di Statuto regionale. Si era, però, nel frattempo accumulato un certo ritardo nei confronti della Sicilia, la cui Assemblea Consultiva, costituita con decreto anch’esso del 28 dicembre 1944, si era però messa all’opera alacremenente e fin dal dicembre del 1945 aveva approvato e trasmesso al governo il progetto dello Statuto siciliano, sì che il 7 maggio del 1946, la Consulta Nazionale poteva approvarne il testo definitivo e il governo emanarlo, riservando alla futura Assemblea il compito di tradurre il decreto in una legge costituzionale, come effettivamente avvenne nel gennaio 1948. Emilio Lussu, che aveva ricoperto nel primo gabinetto De Gasperi l’incarico di ministro per la ripresa post-bellica ed era membro autorevole della Consulta Nazionale, aveva chiesto e ottenuto dal governo che nel decreto di emanazione dello Statuto siciliano venisse prevista l’automatica estensione alla Sardegna di un eguale Statuto, tenuto conto che lo Statuto siciliano era assai ampio e conferiva una base *quasi federale* alla autonomia siciliana, al punto da determinare effettivamente il riassorbimento pressoché totale delle tendenze separatiste assai forti in Sicilia. Ma quando la proposta di Lussu fu portata nella Consulta sarda, nella tornata dell’8-10 maggio alla vigilia del referendum istituzionale e delle elezioni per la Costituente, la Consulta la respinse all’unanimità [...] affermando il proprio irrinunciabile diritto-dovere di provvedere, essa stessa, ad elaborare e proporre un progetto di Statuto che rispondesse pienamente alle attese e agli interessi specifici della Sardegna. A determinare quell’orientamento concorsero molti motivi, alcuni dei quali fondati, come quello che concerneva le prerogative della Consulta; altri meno. Tra questi ultimi sembra

aver prevalso il timore che proprio il carattere più radicale del testo siciliano potesse alimentare la corrente isolazionista dissociando le sorti dell'Isola da quelle del resto del paese sulle quali si appuntavano speranze e paure ugualmente esagerate. Il risultato fu che il decreto concernente o Statuto siciliano fu emanato senza la clausola di estensione alla Sardegna e che la Consulta sarda poté accingersi, ma con ritardi e lentezze ulteriori, ad elaborare il proprio progetto di statuto [...] La divisione delle forze popolari autonomistiche tra loro e nel loro interno [...], la linea errata, sul terreno dell'autonomia, dei partiti operai e, di contro, l'emergere, in tutta la sua ampiezza e profondità, del blocco moderato cattolico, attivamente e apertamente sostenuto dal clero, concorsero se non a fermare del tutto certamente a frenare nell'Isola il moto di rinnovamento e di speranza nel cambiamento cui le precedenti elezioni amministrative sembravano aver dato l'avvio e che riprenderà vigore qualche tempo dopo, sospinto dalle agitazioni contadine per la terra e la riforma agraria e dalle lotte operaie per migliori condizioni di vita e di lavoro e per la *rinascita* della Sardegna»¹⁸³.

Lo Statuto regionale è un'occasione storica mancata come dimostrato anche dalla lunga teoria di sentenze della Corte Costituzionale in merito a conflitti tra Presidenza del Consiglio dei Ministri e Regione autonoma della Sardegna, insorti su tutte le materie di attribuzione dei poteri (ed il loro ambito di esercizio) conferiti per Statuto: la Regione Autonoma risulta soccombente nella gran parte dei casi¹⁸⁴.

Malgrado le difficoltà e le tensioni fin qui esposte e di molto altro ancora, rimane comunque sempre opportuno sottolineare che la Costituzione e lo Statuto erano nati in mezzo a mille travagli di tipo interno (sardo ed italiano) ed esterno. Nel primo caso era esplosa fuori e dentro i partiti antifascisti la "questione sociale" per cui, ad esempio, l'arretrata borghesia sarda, assenteista, si vedeva fortemente messa in discussione

¹⁸³ U. Cardia, *Autonomia sarda, un'idea che attraversa i secoli*, Cuec, Cagliari 1999, pp. 470-471, 473-474, 477.

¹⁸⁴ Cfr. *Massimario delle sentenze della Corte Costituzionale* in G. Contini, *Codice delle Leggi della Regione Sarda. Appendice aggiornata al 31 ottobre 1970*, Milano 1971, Libro II, *La Giurisprudenza della Corte Costituzionale*: Sentenze del 14 maggio 1966, n. 37 (sui compiti di riforma fondiaria); del 17 aprile 1968, n. 21 (questioni di legittimità costituzionale); del 10 febbraio 1969, n. 11 (competenza a disciplinare la materia degli autoservizi di linea in concessione); del 17 febbraio stesso anno, n. 19 (sulla potestà di vigilanza e di controllo del Consiglio regionale su un ente di Stato come l'ETFAS) sentenza del 25 maggio 1970, n. 77 (sull'illegittimità del potere della Regione di prescrivere obbligazioni di spesa a carico degli enti locali autonomi).

dalla richiesta di terre e di riforma fondiaria che, impetuosamente veniva dal basso; nel secondo caso vi era la sempre più netta e grave spaccatura all'interno dei vecchi alleati antinazisti che aveva fatto emergere la guerra fredda dividendo il mondo in due blocchi contrapposti: già dal '47 dunque era finita quella concordia internazionale e nazionale che aveva dato l'avvio alla Costituente e alla Repubblica, era morta dunque anche "l'Unità autonomistica, in Sardegna".

Anche per via di tanti affanni il nuovo testo fu approvato dalla Costituente nell'ultimo giorno utile, il 31 gennaio 1948 e promulgato con la legge costituzionale n. 3 il 26 febbraio; in quel 18 aprile, inoltre, vi furono la schiacciante vittoria della Democrazia Cristiana sul fronte popolare e la definitiva sanzione della spaccatura degli schieramenti politici in due fronti fieramente contrapposti.

In una situazione simile un Partito squisitamente regionale come il Psd'Az non poteva non trovarsi in grave difficoltà e vedere assottigliarsi il suo elettorato.

Per una singolare coincidenza, alla fine di quello stesso anno, esplose la crisi dell'industria carbonifera e cominciarono le grandi lotte sindacali contro la ristrutturazione della "Carbosarda". Esse dopo alcune vittorie iniziali videro crescere la controffensiva padronale sostenuta dal cosiddetto "Piano Pella" che voleva circoscrivere fortemente le conquiste operaie. Un percorso simile seguirono i numerosi moti nelle campagne (specie nella provincia di Sassari) per l'occupazione delle terre incolte, ma su questi torneremo appena più avanti.

Le numerose traversie, ad una parte delle quali si è fatto riferimento, determinarono anche un forte ritardo nell'elezione del primo Consiglio regionale, che avveniva solo l'8 maggio del 1949. E si può ancora oggi sostenere che lo Statuto, tanto discusso per i suoi limiti, tuttavia non è stato mai completamente attuato nella sua *ratio* e pure nel concreto, per diversi dei suoi articoli, aspetta compimento; tra questi uno dei più rilevanti è l'art. 13 – così spesso evocato – che così recita: «Lo Stato col concorso della Regione dispone un piano organico per favorire la rinascita economica e sociale dell'Isola»¹⁸⁵.

¹⁸⁵ *Lo Statuto sardo, Introduzione storica e commento*, a cura di L. Del Piano, Edizioni della Torre, Sassari 1974; *Trent'anni di Autonomia per la Sardegna*, a cura di M. Brigaglia, G. Contini, M. Pira, G. Sotgiu, Consiglio Regionale della Sardegna, Comitato per il XXX dell'Autonomia, supplemento al n. 1 gennaio 1978 di "Sardegna Autonomia", Gallizzi, Sassari 1978. Su tutto l'argomento risulta fondamentale M. R. Cardia, *La nascita dell'autonomia speciale sarda*, in *Le*

Appunto, quel concetto di “Rinascita” che tante speranze e ardori aveva suscitato in molte generazioni di “giovani”¹⁸⁶ a partire dall’epoca angioiana, che era stato così fortemente rivitalizzato dai “giovani” del primo dopoguerra i quali, appena ritornati da quell’immane sacrificio, avrebbero fondato il Psd’Az¹⁸⁷, era stato finalmente codificato nello Statuto: era logico pertanto immaginare che esso era destinato a divenire in breve tempo realtà; ma così non fu e se riuscì la campagna antimalarica, se riuscì la “rinascita di Cagliari” con la sua rapida ricostruzione, in così pochi anni che parve un miracolo, visto che la città era stata distrutta o danneggiata nel 75% dei suoi edifici dai bombardamenti, tutto il resto cominciò a procedere a rilento, o prese vie sbagliate o si bloccò del tutto. Gli anni ’50 cominciarono in Sardegna con forme diverse ma sempre gravi di miseria, talvolta al limite della sopravvivenza: sono gli anni del grande “malessere”. Co-

autonomie etniche e speciali in Italia, Cagliari 1988; Idem, *Processi storici e istituzione regionale: dallo Statuto al piano di rinascita 1943-1962*, in *Storia dei Sardi e della Sardegna*, IV, Jaca Book, Milano 1988; Idem, *L’autonomia speciale sarda, bilancio e prospettive*, in *Autonomia e regionalismo nell’area alpina*, Temi, Trento 1991; Idem, *La nascita della regione autonoma della Sardegna, 1943-1948*, Milano 1992; Idem, *La conquista dell’autonomia (1943-49)* in *Storia d’Italia. Le regioni dall’unità ad oggi. La Sardegna*, cit., pp. 715-774; U. Cardia, *Autonomia Sarda*, cit., pp. 481-482, il quale, proprio a conclusione del suo libro scrive: «Attraverso la formulazione dell’art. 13 entrava, dunque, nello Statuto e nel dettato stesso della Costituzione repubblicana, di cui lo statuto è parte integrante, il tema, poi divenuto centrale nella vita italiana dei decenni successivi, della “programmazione democratica”, delle sue basi concettuali, delle forze sociali necessarie per tradurla in realtà, dei rapporti di solidarietà e collaborazione da stabilire tra Stato e Regioni ordinarie e speciali nel processo concreto di elaborazione e di attuazione del Programma. I limiti dello Statuto sardo erano fin troppo evidenti - anche nel confronto con gli altri Statuti speciali, in particolare con lo Statuto siciliano - nella parte che riguardava la sfera del potere legislativo primario od esclusivo. A differenza di quanto era stato stabilito per la Sicilia, essa non comprendeva l’agricoltura, l’industria, l’istruzione elementare, l’ordinamento del patrimonio culturale proprio ed altri settori decisivi del governo complessivo. Tali limiti venivano, in parte ma solo in parte, bilanciati dalle norme relative alle relazioni esterne (partecipazione alla elaborazione dei trattati di commercio riguardanti l’Isola, punti franchi, esenzioni doganali, etc.), ma soprattutto dall’art. 13 e dalla attribuzione alla Regione sarda di quel diritto di concorso con lo Stato nell’azione di sviluppo programmato che implicava una certa potestà di intervento nell’ambito più vasto della programmazione economica nazionale e sopranazionale. Su questo terreno era, fin dall’inizio, prevedibile l’insorgere di delicati problemi di rapporto tra la Regione e lo Stato, problemi che ancora caratterizzano, determinando incomprensioni e tensioni, la vita politica sia della Regione che dello Stato, specie quando le tendenze ad un nuovo, più autoritario centralismo statale si scontrano con i sentimenti “di autonomia, indipendenza, potere” che il progresso degli ideali di libertà e di eguaglianza diffonde e rafforza all’interno delle classi e dei gruppi nazionali ed etnici ancora alle prese con i problemi spesso drammatici del superamento della subalternità e del sottosviluppo».

¹⁸⁶ *Intervista a Paolo Pili*, appendice a L. Ortu, *Capitale*, cit., pp. I-LII; P. Pili, *Grande cronaca*, cit.

¹⁸⁷ *Ibidem*; L. Ortu, *Il “Sardofascismo”*, cit.

sì lo stesso dibattito sulla “Rinascita”, proprio mentre cominciava a svilupparsi, sempre a causa di quel difetto d’origine, dapprima procedette a stento e poi una volta giunto finalmente, in ritardo, all’attuazione, negli anni ’60, avrebbe dato la stura all’impennata del flusso migratorio, questa volta davvero imponente, specie se raffrontato alla bassa densità di popolazione, mentre altri problemi, già presenti come il banditismo, crescevano. Sono gli anni in cui l’aura che circonda banditi come Liandru e Tandeddu fece sì che ad Orgosolo venisse attribuita la triste fama che ancora ingiustamente conserva, e sono gli anni in cui cominciano i sequestri di persona¹⁸⁸.

7. Dal sottosviluppo alla dipendenza

Tutti i fenomeni negativi fin qui indicati sono riducibili ad un solo concetto: in quei due decenni ebbe luogo il passaggio dal sottosviluppo alla dipendenza o peggio il sovrapporsi di questa su quello¹⁸⁹.

Nel primo lustro di quegli anni le proteste dei minatori e dei contadini, cui si è accennato sopra, diedero un qualche esito, infatti già nel ’50 furono varate le leggi per la riforma agraria, volte a porre fine alle drammatiche lotte per la terra nel meridione d’Italia e nell’Isola, dove, specie nel gennaio 1950, erano state particolarmente vivaci tanto che ebbero un bel corredo di cariche della “celere” e di arresti. Fu così accresciuto il numero dei piccoli proprietari coltivatori; malgrado tutto però l’esodo dalle campagne non fu frenato, così come non ci riuscì l’ETFAS (Ente di Trasformazione Fondiaria e Agraria della Sardegna) che pure nel ’64 avrebbe creato ben 3.926 poderi. Al riguardo anzi, per una questione di parametri d’intervento, gli imponenti catastali delle zone di alta collina (area pastorale) erano così bassi che l’Ente non vi poteva effettuare espropri, mentre quelli effettuati in pianura riducevano l’area sulla quale i pastori effettua-

¹⁸⁸ Cfr. gli studi sul banditismo, le sue cause e le sue implicanze, di P. Soddu, S. Buffoni, S. Mannuzzu, G. Sannio, A. Cocco, G. Anedda, L. Lombardini in “Quaderni Bolotanesi”, n. 12, 1986 e quelli di N. Carrus, F. Macis, G. Moro, in ibidem, n. 13, 1987.

¹⁸⁹ G. Sabattini, B. Moro, *Il sistema economico della Sardegna*, Editrice Sarda Press, Cagliari 1973, un lavoro che rimane importante nel suo complesso e, per quanto riguarda l’avvio della dipendenza da pag. 116 e segg.; e G. Sabattini, *Uno sviluppo economico mancato*, in *Storia dei Sardi e della Sardegna*, IV, cit., pp. 497-510.

vano la transumanza invernale; ciò provocava, dunque, anche una riduzione notevole del patrimonio ovino¹⁹⁰

Poi con la legge 10 agosto 1954 n. 664 venne istituita la Cassa per il Mezzogiorno che sembrava riconoscere come nazionale la “questione meridionale”, con una nuova politica di interventi pubblici straordinari, tesi inizialmente alla costruzione delle infrastrutture. Purtroppo, però, di là a pochi anni, prese piede in mezzo alla classe politica nazionale l’equazione “modernizzazione uguale industrializzazione per poli” come unica formula capace di ridurre le distanze tra nord e sud d’Italia.

Una convinzione trasferita di peso e supinamente accolta dai politici sardi anche all’interno del Piano di Rinascita dell’Isola cui si tornerà appena più avanti.

Nella stessa logica si erano inseriti, del resto, anche l’istituzione dell’Ente Flumendosa nel 1952, dell’Ente sardo di elettricità (1953) e perfino dell’Ente Sardo Industrie Turistiche (ESIT) che era stato fondato già dal ’50, quando i sardi risultano essere complessivamente 1.269.000 (censimento del 1951). Insomma, se la legge stralcio di riforma agraria, già operante nel 1951, fu come una «nuova edizione ridotta della legge sulle chiudende»¹⁹¹, in quanto privilegiava la creazione di piccole aziende agrarie e dunque non migliorava le condizioni del settore pastorale e zootecnico, il piano di rinascita del 1962, a dimostrazione dell’inadeguatezza grave di strumenti e politiche d’intervento, vide un esodo migratorio comunque devastante, quali che siano le cifre che si vogliano prendere in considerazione, visto che esse, tutte valide ma prese da punti di osservazione temporale diversi, oscillano tra le 130.000 secondo Ignazio Pirastu e le 400.000 secondo Riccardo Petrella. In realtà la cifra, sia pure approssimata per difetto è di 80.000 emigrati nel periodo intercensuale 1951-1961 e di 147.000 nel 1961-1971. Il censimento del 1971 rivela inoltre che 245.164 sono i sardi residenti in altre regioni italiane e che probabilmente altrettanti sono quelli residenti all’estero; nel decennio in esame il tasso medio annuo per ogni 1000 abitanti dell’Isola è di 10,2 emigrati, abbastanza vicino a quello dell’Italia Meridionale nel suo complesso (11,8)¹⁹². È quella che

¹⁹⁰ I. Pirastu, *Il banditismo*, cit. pp. 83-84: gli ovini passano da 2.526.072 capi a 2.204.300.

¹⁹¹ Ibidem. A partire da questo punto dell’esposizione si avverte che sono state tenute presenti diverse parti di B. Cadoni, *La “nuova” emigrazione dal 1950 ad oggi*, in L. Ortu, B. Cadoni, *L’emigrazione sarda dall’Ottocento ad oggi*, Altair, Cagliari 1983, pp. 65-114.

¹⁹² R. Petrella, *La renaissance des cultures régionales en Europe*, Edition Entent, Paris 1978, p. 101: l’autore non indica la fonte della cifra che potrebbe essere G. Cabitza, *Sardegna: rivolta*

molti autori definiscono “nuova emigrazione”. Ed è senz’altro nuova, sia in relazione alle fasce di popolazione ed alle categorie che coinvolge, sia in rapporto allo scenario politico, economico, sociale, culturale ed amministrativo nel cui quadro si svolge, sia quantitativamente, ma perfino riguardo alle destinazioni dei flussi. Se per il 1971 si lasciano per un momento da parte i dati sugli espatriati e si considerano i gruppi di Sardi per paese d’accoglimento, al posto della cifra “ufficiale” di 93.233, emerge quella ben più alta di 238.161, ed il totale, forse ancora in difetto, è di 605.920¹⁹³. A riguardo di questo periodo si dispone anche dei dati riguardanti le sole donne per gli anni tra il 1957 ed il ’73: essi informano che mentre ne sono partite 400.000, ne sono rientrate soltanto 300.000 circa; le donne dunque partecipano a determinare la così detta “nuova emigrazione” in misura più o meno corrispondente.

Quella raffinata studiosa che è Nereide Rudas, in quegli stessi anni avvertiva la notevole difficoltà nel determinare l’effettivo saldo migratorio per una serie di ragioni. Tra le altre si deve porre in evidenza la notevole articolazione del fenomeno (interna, estera, temporanea, permanente, volontaria, organizzata, individuale, per gruppi, per nuclei familiari etc. e malgrado per l’Isola si possa ricorrere al saldo partenze-arrivi), il fatto che il calcolo è possibile su dati “certi” solo a partire dal 1955, cioè da quando le fonti ISTAT distinguono le emigrazioni per “regioni di provenienza e per aree di arrivo”, e ancora la non attendibilità del saldo tra cancellazioni e registrazioni poiché tra le iscrizioni si devono annoverare anche le quote di immigrazione interna, soprattutto dalla Lombardia, dal Piemonte e dal Lazio e infine, ma non come ultima cosa, la constatazione abbastanza ovvia per cui chi emigra non sempre trasferisce la propria residenza, o lo fa con ritardo, mentre chi torna la vuole riacquistare subito. La stessa studiosa calcolava comunque un saldo negativo globale di 151.318 persone, di cui 67.386 donne, deducendone che la loro presenza costante nel tempo assieme alla loro maggiore partecipazione rispetto alle meridionali era

contro la colonizzazione, Milano 1978, ove a p. 68 si danno 110.000 emigrati tra i censimenti ’51-’61; A. Golini, *Distribuzione della popolazione, migrazioni interne e urbanizzazione in Italia*, Istituto di Demografia, Roma 1974; A. Pinnelli, *Alcuni aspetti*, cit., p. 57; ISTAT, *Censimenti della popolazione per 1951, 1961 e 1971: Popolazione e movimento anagrafico dei Comuni*, edizione ’77 per il 1976; ISTAT, *11° Censimento generale della popolazione*, vol. IX. Tomo I, Roma 1977, M. L. Gentileschi, *Sardegna*, cit.

¹⁹³ P. Crespi, *Analisi sociologica e sottosviluppo economico*, Milano, 1966, p. 189; N. Rudas, *L’emigrazione sarda*, cit., p. 21 n. 30; U. Ascoli, *Movimenti*, cit., p. 17 e segg; A. Pinnelli, *Alcuni aspetti*, cit., pp. 57-58.

spiegabile con la loro funzione sociale relativamente autonoma e che, anche all'interno dell'emigrazione soltanto femminile, possono essere rintracciate le fasi che schematicamente riguardano il movimento in generale. L'emigrazione dunque, già evidente nei primi anni cinquanta, cresce a partire dal 1956, tocca un primo acme nel 1962 e, dopo breve pausa, ricresce tra il 1965 ed il '72, anno in cui comincia ad apparire un'inversione di tendenza che si rafforza a partire dal 1975 per via della crisi economica che ormai travaglia le economie europee ed extra europee, che vanno ridimensionandosi e dunque espellono per primi gli immigrati: è il tempo in cui la disoccupazione in Europa tocca i sei milioni di individui, quando la Commissione delle Comunità europee ritiene siano seicentomila i clandestini assunti illegalmente¹⁹⁴.

Furono quelli gli anni, «in realtà», come sottolinea M. Brigaglia rifacendosi a Mario Pigliaru, in cui la Regione stava funzionando come «un Municipio in grande» con strutture burocratiche “ministeriali”. Essa «aveva tradotto la spinta autonomistica dal basso dell'immediato dopoguerra nella tranquilla routine di un settorialismo spesso clientelare, coperto dal modello di un buon governo locale, nel quale confluivano visioni paternalistiche tradizionali (il sistema dei notabili continuava a contare molto, specie nelle campagne) e moderatismo politico»¹⁹⁵.

Che la situazione di malessere e di profonda insoddisfazione fosse ben lontana dall'essere risolta lo dimostrarono le elezioni del 1957, quando ci fu una grande avanzata delle destre (circa il 20%); si tenevano tuttavia ben salde le forze democratiche e autonomistiche, così spesso si scrive ma in realtà fu solo la DC a tenere (essa si era attestata su un livello alto perché sia nel '53 sia nel '57 si mantenne sul 41%), ed era al governo, mentre il PCI che era all'opposizione si era attestato su un livello piuttosto basso (solo il 17,6% dei voti anche a causa del XX Congresso del PCUS) mentre

¹⁹⁴ N. Rudas, *L'emigrazione sarda*, cit., pp. 21-27. Circa i limiti metodologici di alcune di queste ricerche l'autrice fa riferimento a G. Pigioni, N. Rudas, *Nota metodologica*, Comunicazione al Convegno regionale sull'Emigrazione, Alghero 20 gennaio 1972, ed anche a E. Busonera, *Fenomeno migratorio in Sardegna dal 1955 al 1969*, (tesi di Laurea), Facoltà di Scienze politiche, Università di Cagliari, Anno accademico, 1970-71; N. Rudas, *Comunicazione alla Conferenza regionale sull'occupazione femminile*, cit., pp. 105-111 e Idem, *L'emigrazione sarda*, cit., p. 28; Ministero degli Affari Esteri, *Aspetti e problemi dell'emigrazione italiana all'estero nel 1975*, Roma 1976, pp. XX-XXIII. Al 1981 è ormai superata la soglia dei 10 milioni di disoccupati mentre l'immigrazione clandestina è così poco controllabile che le cifre disponibili risultano inattendibili.

¹⁹⁵ M. Brigaglia, *Storia della Sardegna*, cit., p. 285.

proseguiva il forte ridimensionamento del PSd'Az (nel '56 era sceso dal 10,5 del '46 al 6%) non solo per le ragioni prima indicate, ma anche perché il suo "sardismo" o regionalismo era stato assunto da questi partiti, sia pure in forme e modi diversi.

Ad ogni modo l'esito di quelle elezioni favorì un forte rinnovamento entro la DC isolana con l'avvento di uomini come Francesco Cossiga, Paolo Dettori, Nino Giago De Martini e Pietro Soddu (sono i giovani turchi), e un bipartito DC-PSd'Az che si proponevano come scopo fondamentale, appunto, la realizzazione dell'Art. 13.

La Commissione incaricata di preparare un progetto organico in tal senso era stata istituita, in realtà, già dal 1951, ma aveva lavorato con una lentezza esasperante cominciando i lavori soltanto nel 1954 e accelerando solo negli ultimi 2 anni. Finalmente il 18 novembre il Presidente della Regione, Efisio Corrias, consegnò al Presidente del Consiglio dei Ministri, Antonio Segni, l'esito di quei lunghi lavori: essi inizialmente avevano rivolto la loro attenzione su una modernizzazione basata sull'agricoltura, ma presto l'attenzione sarebbe stata spostata su industria e miniere. Nacque così, fortemente condizionata da questa contraddizione di fondo, la Legge n. 588 dell'11 giugno 1962; per di più di lì a poco su di essa cadde un pesante macigno: gli interventi dello Stato, che ovviamente avrebbero dovuto essere aggiuntivi, rispetto ai finanziamenti ordinari, divennero sostitutivi. In altre parole, una legge auspicata già dal '53 «come atto riparatore dello Stato italiano nei confronti della Sardegna, in cui imperversavano banditismo e miseria, subito definita tra le più avanzate «di tutta la legislazione meridionalista della storia d'Italia», una legge che prevedeva l'obbligo di trasformazione delle strutture agrarie, il potere della Regione di espropriare gli inadempienti, l'attuazione dei piani di trasformazione, la formazione di un "monte" di terre da formare attraverso l'acquisto di terreni da parte della Regione, il finanziamento delle opere di trasformazione di terreni comunali per la creazione di aziende agricole, agro-pastorali e agro-silvo-pastorali e la creazione di una rete di cooperative, appena i finanziamenti previsti divennero sostitutivi di qualsiasi altro intervento da parte dello Stato, divenne perfettamente inutile, anzi dannosa. La Regione Sardegna infatti, titolare per legge dell'attuazione del Piano, non applicava proprio le «norme fondamentali riguardanti l'agricoltura e la pastorizia» ed il concorso dei due poteri, quello regionale e quello statale, agendo in negativo, cioè in coerenza con la costante anti-pastorale, divenuta nel frattempo, anche manifestamente, anticontadina, dunque assolutamente estranea alla realtà sarda, imponeva la scelta dei poli industriali, abbandonando

le due attività tradizionali ad un ulteriore processo di degrado. Quella “buona” legge aveva finito col divenire sul nascere soltanto uno spartiacque storico-politico, il simbolo quasi di tutti i tentativi inadeguati, dunque la più grave delle occasioni mancate per porre rimedio alla crisi generale e sanare l’attacco brutale ai livelli occupativi, effettuato tra il 1955 e il 1964 nel settore estrattivo piombo-zincifero e nel settore carbonifero quando un intero bacino socio-economico del Sulcis-Iglesiente era entrato in crisi contribuendo massicciamente al fenomeno emigratorio. Per ironia della sorte si può osservare che ciò accadde proprio negli anni compresi tra il 1958 e il 1963, che segnano il punto di massima espansione dell’economia italiana. Nel disastro assieme al bacino estrattivo erano coinvolte le campagne: braccianti, manovali, artigiani, piccoli proprietari, giovani anche laureati e diplomati prendono la strada del nord.

Dall’analisi dei saldi migratori anagrafici tra il 1952 e 1956 risulta che la provincia di Cagliari ha un saldo negativo più che doppio rispetto alle altre province, i dati disponibili tra il 1957 e il 1961 lo presentano quasi triplicato. Non solo, ma già nella prima fase «il fenomeno [...] riassorbe in gran parte l’incremento demografico naturale» e rompe la famiglia come comunità sociale ed economica riducendo drasticamente anche il numero degli addetti alle attività agro-pastorali. A cominciare dalla metà degli anni Sessanta il processo di disgregazione del tessuto economico e sociale tradizionale intacca le zone agro-pastorali interne, da cui cominciano a partire grossi gruppi di sardi per l’Italia continentale e per l’estero¹⁹⁶.

Sembra doveroso a questo punto constatare che la lunga sequela di occasioni mancate sono state la conseguenza della perdita di un fondamentale appuntamento storico: la rinuncia a dar battaglia, sul terreno dei diritti del popolo sardo, per inserirli nello Statuto autonomo. Infatti il comportamento dei membri della Consulta Regionale nel ’47 potrebbe essere definito singolare se non ricalcasse le posizioni supine della classe dirigente sarda attraverso i secoli, anche se in quell’occasione era stata molto frenata dagli avvenimenti della politica nazionale e internazionale, come già visto; ad ogni modo la storia trascorsa dal 1947 al 1977 è quella del disin-

¹⁹⁶ N. Rudas, *L’emigrazione sarda*, cit., pp. 32-35: nel settore piombo-zincifero si era passati dagli 8.202 addetti del 1949 ai 4.857 del 1962; nel settore carbonifero dagli 11.373 del 1949 ai 2.489 del 1962; gli addetti alle attività agro-pastorali calano dai 221.000 del 1951 ai 166.000 del 1961. Si scende da oltre il 50% al 37, 7% della popolazione attiva, mentre la deruralizzazione tra il 1951 e il 1961, escluse le zone di riforma fondiaria e agraria, tocca indici tra il 25% e il 50%. Al 1971, poi, gli attivi in agricoltura incidono sulla popolazione attiva solo per il 21, 6%.

canto crescente sulla portata reale dell'autonomia legislativa e amministrativa dell'Istituto Regionale, sia in relazione ai poteri veri e propri nella loro ambiguità, sia in relazione all'inadeguatezza della visione storico politica degli uomini che contribuirono a fare quello Statuto e dalla forse più grave inadeguatezza degli uomini di volta in volta chiamati a gestire tali poteri, tutto ciò, naturalmente, elevato all'ennesima potenza dalla pratica centralizzatrice dello Stato-Nazione¹⁹⁷.

Solo nel '67 il Consiglio regionale presentava al Parlamento la sua protesta, cui si accompagnò la così detta "rivolta delle zone interne" e, soprattutto un forte incremento del banditismo e dell'ondata migratoria verso il triangolo industriale italiano e l'Europa (rispetto al censimento del 1971 che dava 1.474.599 abitanti ben 245.164 andavano nella Penisola e un numero considerevole all'estero), Antonella Pinnelli sull'emigrazione scriveva già nei primi anni '80: «Le direttrici secondo cui si è mossa l'emigrazione sarda appaiono strettamente collegate all'evoluzione economica della regione: il periodo di emigrazione più massiccia coincide, con una stranezza solo apparente, con il periodo di varo e attuazione del Piano di Rinascita per la Sardegna: al momento del varo del piano erano già individuate le poche aree sviluppate esistenti che avevano sicura prospettiva di ulteriore sviluppo, in quelle di Sassari – Porto Torres – Alghero, Olbia, Tortolì – Arbatax, Cagliari, Oristano.

Ognuna di queste zone era dotata di impianti industriali, quasi sempre di una agricoltura irrigua e specializzata di impianti turistici, e per esse veniva previsto l'ulteriore sviluppo, con riflessi positivi sulle zone vicine, soprattutto nel campo dell'ammodernamento dell'agricoltura e in quello dello sfruttamento delle risorse minerarie.

L'intensità e la geografia dell'emigrazione nel periodo 1961-71, in cui il Piano di Rinascita ha avuto attuazione, mostrano chiaramente quali ipotesi di sviluppo sono fallite: l'esodo ha riguardato le zone a economia estrattiva e agro-pastorale, in cui sono mancati gli interventi già previsti come necessari, risparmiando le uniche zone che hanno avuto uno sviluppo ulteriore, che sono quelle che già erano in condizioni migliori, in cui si sono concentrati gli investimenti industriali: queste hanno avuto una forza

¹⁹⁷ I Pirastu, *Il banditismo*, cit., pp. 81-82: occasioni «per avviare a soluzione il problema centrale dell'arretrato assetto agro pastorale», «occasioni mancate, e mancate in seguito [...] ad una scelta che fa di questi due provvedimenti le manifestazioni più recenti [...] della costante storica antipastorale che ha caratterizzato l'orientamento del potere pubblico in Sardegna»; L. Del Piano, *Lo Statuto sardo*, cit., pp. 25-26.

di attrazione sulle aree più depresse (evidenziata dai saldi migratori positivi) che però non ha minimamente frenato l'emigrazione della Sardegna, anzi la ha incentivata, aggravando il contrasto fra modi di vita legati ad economie, organizzazioni sociali, culture, troppo diverse per poter coesistere senza che la più debole entrasse in crisi»¹⁹⁸.

Si può dunque sostenere che fu proprio tale scelta a determinare il definitivo passaggio dal sottosviluppo alla dipendenza. Ciò prende avvio dal 1964 allorché decolla una politica di gestione del Piano di Rinascita basato sulla concessione di crediti, mutui a tasso agevolato, ingenti capitali a fondo perduto a favore di poche grandi industrie di base di tipo petrolchimico, secondo criteri e modelli già superati ed acriticamente mutuati da altre realtà socio-economiche. Era un metodo molto simile a quello seguito nell'Ottocento nei confronti dell'agricoltura e della pastorizia, ma utili, questa volta, a far passare la Sardegna dallo stato di sottosviluppo a quello forse peggiore, ma adeguato ai tempi, della dipendenza.

Sostenitori, per così dire, di questa grande operazione politico-economica sono sia la classe politica che detiene il potere in Regione, sia l'onorevole Antonio Segni che impegna in questa operazione, a livelli politici ed amministrativi nazionali, il suo prestigio; il professor Siglienti che governa l'IMI (Istituto Mobiliare Italiano) e le enormi capacità di finanziamento di questo ente; l'onorevole Giulio Pastore, Ministro per il Mezzogiorno e l'onorevole Efisio Corrias, che governa il CIS (Credito Industriale Sardo).

Il CIS e l'IMI erogano cospicue risorse per la costruzione di quello che, negli anni Settanta, viene definito l'impero Rovelli; SIR Rumianca Sud, Tessilrama, Cagliari S.p.A., Saline Cagliari, Sarramin (bario e fluoro), La Nuova Sardegna, L'Unione Sarda. Nel contempo nascono la SARAS, la SARAS chimica a Sarroch, poi la Fibra e Chimica del Tirso a Ottana, la Siron (che non decollerà mai). La petrolchimica drena le risorse regionali esportando i profitti ma, quel che è peggio, disaggregando il tes-

¹⁹⁸ A. Pinnelli *L'emigrazione*, in *Storia della popolazione IV*, in *La Sardegna*, Enciclopedia a cura di M. Brigaglia, Della Torre, Cagliari 1982, p. 168. Per questi dati come per tutti i riferimenti al tema dell'emigrazione, del rientro e dell'immigrazione in Sardegna che compaiono o cui si fa riferimento nel presente volume, si rimanda principalmente a *Sardegna Emigrazione*, a cura di M.L. Gentileschi, con i contributi della Stessa di M. Zaccagnini, di A. Loi e di A. Leone. Si rimanda anche alle tabelle presenti in L. Ortu, B. Cadoni, *L'emigrazione sarda dal 1800 ad oggi*, cit.

suto socio-economico preesistente, senza creare attività manifatturiere in-dotte o attività di seconda lavorazione¹⁹⁹.

La sinistra nazionale segue neutrale questo tipo di processo, non possedendo le chiavi della realtà sarda, mentre la sinistra sarda vagheggia la nascita di una classe operaia che farà mutare i rapporti di forza, e forse spera nel decollo, insieme a queste grosse cattedrali, dei comparti socio-economici che le circondano; nel contempo spera di bloccare l'emigrazione. Ma già nel 1971 l'illusione è caduta nel mondo politico insieme all'illusione dei piccoli e medi imprenditori locali di poter ottenere prestiti e mutui a condizioni favorevoli da parte del CIS e del Banco di Sardegna. Lo stesso Nino Giagu de Martini, nel gennaio, presidente della Giunta regionale, riconosce il fallimento dell'operato della classe politica, gli errori gravissimi compiuti nel programmare l'intervento regionale²⁰⁰.

Intanto si verifica, dentro il fenomeno migratorio un rivoluzionamento dei fattori: nelle zone ancora interessate da saldi migratori negativi l'intensità si attenua, come mostra il saldo anagrafico relativo agli anni tra il 1971 ed il 1976; restano alti i saldi negativi solo nella zona centro-meridionale dell'Isola, mentre si registrano vasti saldi positivi sulla fascia Cagliari-Oristano-Macomer-Ottana-Sassari e sull'altra S. Teresa di Gallura-Olbia.

Il numero dei comuni a saldo positivo passa da 16 a 129 poiché il numero dei rientri è massiccio e la massa dei rientrati si affolla nelle zone già sviluppate; dei 129 comuni a saldo positivo, solo il 26,9% è costituito da piccoli comuni. Negli ultimi 25 anni la popolazione sarda si è distribuita sul territorio dell'Isola in modo rivoluzionario rispetto al periodo precedente²⁰¹.

¹⁹⁹ G. Sabattini, B. Moro, *Il sistema*, cit., p. 116.

²⁰⁰ Regione Autonoma della Sardegna, Dichiarazioni programmatiche del presidente onorevole Nino Giagu De Martini, Cagliari. 25 gennaio 1971: «Molti di noi hanno creduto che la estensione alla Sardegna del modello di sviluppo capitalistico italiano [...] potesse essere in grado di realizzare un processo di sviluppo autopropulsivo della Sardegna. [...] Le cause che hanno determinato il permanere, anzi l'aggravarsi della situazione di arretratezza delle strutture economiche e sociali della Sardegna sono da ricercarsi, a nostro parere, in due diverse direzioni. Innanzitutto nell'impostazione politica dell'intervento per il Mezzogiorno d'Italia, e, in secondo luogo, nel modo di concepire lo sviluppo della Sardegna quale si è andato affermando dagli inizi degli anni sessanta. [...] La seconda causa che ha lasciato irrisolti i problemi della Sardegna è da ricercarsi all'interno della politica di programmazione economica fin qui adottata dalla classe dirigente regionale. Di questo modo di concepire la programmazione regionale, la mia parte politica, ed io quanto chiunque altro, porta intera la responsabilità».

²⁰¹ A. Pinnelli, *Alcuni aspetti*, cit., p. 62

Il 7 aprile 1965, intanto, era stata varata la Legge Regionale n. 10 che istituiva il Fondo Sociale della Regione Sarda; al capo II (articoli 5, 6, 7, 8, 9), essa definisce gli «interventi a favore dell'emigrazione»: sussidi assistenziali, assistenza economica, culturale, morale e sociale ai circoli in terra di emigrazione, indennità e contributi²⁰².

Nell'aprire la Conferenza Regionale sarda del Partito Socialista Italiano, nel dicembre 1962, organizzata per adeguare l'azione politica del partito in funzione degli strumenti prefigurati nella legge nazionale del 2 giugno 1962, n. 588 e nella Legge Regionale 2 luglio 1962, n. 7, Emilio Lussu (allora senatore della Repubblica, membro della direzione del PSI, presidente del Comitato Regionale Sardo del Partito) ha ben presenti due elementi su cui fonda le sue riflessioni politiche: a) «La fiducia nel Piano è andata via via decadendo nella vana attesa ed in gran parte del popolo sardo ha finito col consumarsi», b) «Centomila giovani all'incirca, certamente di più, i migliori, i più istruiti, i più preparati, molti già specializzati, hanno disertato città e campagne e hanno cercato fuori dall'Isola il lavoro che non avevano trovato nella loro terra»²⁰³.

Carlo Sanna, allora segretario del Comitato regionale sardo del PSI, in quella conferenza dimostrava che gli elementi della situazione sarda erano ben presenti alle forze politiche regionali: squilibri e distanze tra Sardegna e Italia aggravati dalle «tendenze dello sviluppo monopolistico in quest'ultimo decennio, all'interno delle quali si sono mossi Stato e Regione». L'eccedenza delle importazioni sulle esportazioni diviene di anno in anno più rilevante, per cui la «Sardegna è essenzialmente un mercato di consumo, anche se la media regionale dei consumi non supera il 60% dei consumi medi nazionali, cioè abbiamo una situazione di sottoconsumo, [...] mentre il reddito delle attività secondarie e terziarie in Italia e nel

²⁰² G. Contini, *Codice*, cit., *Appendice*, cit., p. 1552-1556. Il 7 maggio 1965 è approvata la Legge Regionale n. 14, che comporta «Norme per agevolare i viaggi degli elettori sardi emigrati per ragioni di lavoro».

²⁰³ E. Lussu, *Discorso di apertura della Conferenza*, sta in *Atti della Conferenza regionale Sarda del Partito Socialista Italiano*, 1962, Edizioni Avanti! 1963, p. 11: «Il punto di partenza del Piano è questo, e a nostro giudizio, non ve ne sono altri: la Sardegna si va spopolando. Per cui questo è il problema che si pone: come arginare questa emigrazione di natura patologica e come gradualmente richiamare gli emigrati ed inserirli nella nostra rinascita? Nel mio discorso al Senato nel novembre dell'altro anno sul Piano, io ebbi a citare la Corsica, dove vive un popolo fra i più naturalmente intelligenti d'Europa [...] un popolo civilmente, direi, spento a causa della sua emigrazione anormale. Al di sotto di un certo limite di spopolamento un paese si arresta ed occorrono secoli o eccezionali avvenimenti storici perché possa riprendersi. Perciò la situazione sarda non solo ci preoccupa, ma spesso ci sgomenta».

Mezzogiorno del decennio 1951-1960 è passato rispettivamente dal 57,7% al 61,5% e dal 41,4% al 45,5% (quello della Sicilia dal 38,3% al 50,3%), in Sardegna si registra un regresso dal 50,1% al 47,6%. Ciò spiega come dalla fine dell'aprile del 1960 la disoccupazione sia ulteriormente aumentata, passando da 41.775 unità a 43.384: cioè la disoccupazione è aumentata in Sardegna del 3,85% mentre nell'intero paese è diminuita del 33,51%. Vero è che il periodo considerato coincide con la fase recessiva e di ammodernamento dell'industria mineraria sarda, tanto carbonifera che piombozincifera, il che ha comportato lo sfollamento di circa 13.000 unità lavorative. La gravità del problema della disoccupazione è tutta compresa nell'emigrazione: per cui contro la istituzione di 11.263 nuovi posti di lavoro risultanti dai finanziamenti del CIS sta la massa dei 100.000 emigrati. Peraltro gli 11.263 posti di lavoro sono assai discutibili, dato il carattere degli investimenti CIS destinati prevalentemente alla meccanizzazione, all'ammodernamento ed alla riconversione industriale»²⁰⁴.

Pasquale Cambosu, Segretario regionale della CGIL, vedeva che la Legge 588 non offriva strumenti per «impedire un'ulteriore calata di monopoli o [...] espellere quelli che già sono insediati», ma rivendicava un legame discriminante tra gli investimenti e gli incentivi previsti dalla legge e un rapporto tra capitali investiti ed occupazione, «criteri di priorità assoluta per le industrie a ciclo integrale che abbiamo a base della loro attività l'utilizzazione delle nostre risorse locali, in tutti i settori»²⁰⁵.

Quella sfiducia nel Piano di Rinascita che Lussu avverte è molto diffusa nelle campagne sarde, da cui fuggono verso Milano, Genova, la Svizzera, la Francia e la Germania le migliori energie. E ciò è confermato dal fatto che «la stessa passione verso il possesso della terra è scemata»: per il «solo circondario di Cagliari le controversie di sfratto sono scese da una media di 120-130 di 7 anni fa (1955-56), alle 30-40 attuali»²⁰⁶.

Sempre in quegli anni si è in grado di valutare i danni sociali ed economici dell'emigrazione: il costo di formazione di un giovane di 20 anni è calcolato in circa 4 milioni di lire, per cui essendo gli emigrati in numero di 100-110.000 unità al 1961, il danno subito dalla Sardegna è di 400-440 miliardi in dieci anni, cioè la stessa somma erogata dal Piano di Rinascita. E quanto sosteneva Francesco Milia ed aggiungeva: «la Sardegna, una del-

²⁰⁴ C. Sanna, *Relazione introduttiva alla Conferenza Regionale*, cit., in *Atti*, cit., pp. 17-18.

²⁰⁵ P. Cambosu, *Comunicazione alla Conferenza reg. PSI*, in *Atti*, cit., p. 36.

²⁰⁶ F. Cara, intervento alla citata *Conferenza Regionale del PSI*, in *Atti*, cit., pp. 89-90.

le regioni più depresse del paese, ha contribuito gratuitamente con una forza lavoro valutata in 400-440 miliardi all'espansione monopolistica del nord-Italia e dei paesi della Comunità Economica Europea». Tra le cause dell'emigrazione egli annovera la sperequazione salariale, in quegli anni esistente in Italia, e continua: «molti oggi si chiedono se con l'attuazione del Piano di Rinascita sarà possibile il rientro in Sardegna di almeno una parte degli attuali 100.000 emigrati»; ma egli ritiene che è assai difficile dare una risposta assolutamente affermativa; bisogna comunque, per intanto, contenere e arrestare il flusso migratorio²⁰⁷.

Gonario Pinna, deputato al Parlamento, a sua volta arriva a denunciare l'emigrazione come ostacolo al Piano di Rinascita²⁰⁸.

Quella del Partito Socialista sardo era una critica serrata ai governi regionali DC PSD'Az; una considerazione critica del Piano di Rinascita non scevra di tinte fortemente pessimistiche e di disincanto sul Piano, in un quadro nazionale in cui era appena iniziata l'esperienza dei governi di Centro-Sinistra; però gli stessi, di lì a poco appena entrati nella Giunta Regionale, a capo di assessorati quali l'Industria e l'Agricoltura resteranno anch'essi prigionieri della vecchia logica di gestione.

L'esito di tanti percorsi sbagliati condusse al dissolvimento dei programmi grandiosi, rimase solo la petrolchimica e così la struttura del Piano fu sovvertita, i primi 4 programmi esecutivi presentano una forte discrasia tra previsioni e investimenti e quelli effettuati dimostrano l'inefficienza e l'inerzia della Regione Sarda. Gianfranco Sabattini e Beniamino Moro avrebbero di lì a poco scritto che le difformità tra previsioni e investimenti nel periodo 1963-1970 risultavano clamorose. Contro l'originario 37, 5% dei fondi della Legge destinati all'agricoltura, al 1970 risultavano investiti solo per il 30,9%, mentre di fronte all'originario 25% per l'industria risultavano investiti fondi per il 40% sul totale. Ciò significava che parte dei fondi previsti per attività agricole erano finiti nel settore industriale. Un altro elemento negativo della mancata corrispondenza tra previsione e realtà che i due studiosi denunciano era rintracciabile nel lungo iter burocratico che ogni finanziamento aveva avuto e aveva prima di giungere all'erogazione; così ad esempio nel 1970 di fronte a 329,2 miliardi stanziati dai quattro programmi esecutivi, solo 209,5 erano stati liberati, di cui solo 197,1 impegnati, e di questi, infine, solo 152,6 erano

²⁰⁷ F. Milia, intervento alla *Conferenza Regionale del PSI*, in *Atti*, cit., pp. 93-94

²⁰⁸ G. Pinna, intervento alla *Conferenza Regionale del PSI*, in *Atti*, cit., p. 113 e segg.

stati erogati. E aggiungevano «nel 1970 è risultato che la disoccupazione negli anni compresi tra il 1963 e il 1970, è aumentata da 17.000 a 22.000 unità [...] malgrado che la popolazione attiva invece di aumentare sia diminuita. [...] L'occupazione totale per contro è diminuita da 418 mila unità nel 1963 a 411 nel 1970»²⁰⁹. In quegli anni '70 per giunta si era bloccata l'ultima valvola di sfogo dell'endemica crisi socio economica dell'Isola: l'emigrazione.

8. La “nuova” Rinascita

«Il rientro degli emigrati, pur avvenendo sotto la spinta della crisi economica ed essendo quindi dovuto a un fenomeno di «espulsione», si sta dirigendo anch'esso, come abbiamo visto, a privilegiare le zone che si trovano lungo le direttrici di possibile sviluppo, emarginando ulteriormente quelle a prevalente economia estrattiva e agro-pastorale che evidentemente vengono considerate prive di prospettive»²¹⁰. Così spiegava di lì a poco Antonella Pinnelli; il rientro determinava subito, tra l'altro, forti cambiamenti persino nel tipo di paesaggio e nell'aspetto degli insediamenti umani della Sardegna tradizionale²¹¹: si abbandonavano le montagne, le colline e più in generale le zone interne da sempre fondamentali per l'economia e la cultura dell'Isola, per seguire il miraggio dello sviluppo turistico costiero e dei poli industriali insediati non lontano dalle coste²¹².

²⁰⁹ G. Sabattini, B. Moro, *Il sistema*, cit., pp. 63-64.

²¹⁰ A. Pinnelli *L'emigrazione*, in *Storia della popolazione IV*, cit., p. 168.

²¹¹ «Di fatto, la Sardegna si presentava all'inizio di un periodo di incrementati scambi e di maggior inserimento nel mercato capitalistico in una condizione paragonabile a quella di un paese coloniale, nel quale l'esportazione di prodotti agricoli e minerari non bilancia la crescente importazione di manufatti». Inoltre «negli anni sessanta, quando vengono realizzati i maggiori interventi del Piano di Rinascita, il potenziamento di determinati poli urbano-industriali accentua le differenziazioni interne all'Isola tra città e campagna, tra le aree industriali di piccola estensione e vaste zone agropastorali marginalizzate»; M.L. Gentileschi, *Sardegna*, cit., p. 61 e si veda anche, sull'emigrazione di ritorno, *Lo sviluppo dell'emigrazione dal Nuorese e da Orani dopo la seconda guerra mondiale. 3 Risultati dell'inchiesta su campione* in M.L. Gentileschi e L. Ortu, *Ipotesi di reinserimento produttivo degli immigrati di ritorno nelle Regioni Sardegna e Calabria*, “Istituto Fernando Santi”, Roma 1982.

²¹² «La seconda fase di forte emigrazione, quella che comincia alla metà degli anni '50, si è invece accompagnata ad un intenso esodo rurale diretto verso le città sarde e del continente. Tutte le forme di mobilità risultano aumentate, mentre la società sarda subisce profonde trasformazioni. Analogamente, negli anni '70, con l'affievolirsi degli espatri diminuisce anche la corrente diretta verso il nord e le grandi città italiane, come pure si attenua l'inurbamento verso le stesse città

L'Isola a questo punto è ormai completamente "dipendente"²¹³.

Per proporre rimedi a tanti fenomeni negativi e al contemporaneo preoccupante aumento del banditismo, con i sempre più frequenti sequestri di persona, si era pensato di istituire nel 1969 la Commissione parlamentare di inchiesta presieduta dal Senatore Giuseppe Medici la quale in tempi relativamente brevi, nel 1972, presentò la relazione finale. Essa avendo constatato come la questione sarda fosse rimasta assolutamente in piedi nonostante il Piano di Rinascita ed anzi cresciuta per via del consumismo cui esso aveva dato la stura, lavorò alacremente predisponendo sia un progetto che integrasse, modificasse e rifinanziasse la fallimentare legge 588, sia una riforma dell'aspetto agropastorale, che diedero luogo al nuovo Piano di Rinascita regionale (legge n. 268 del 24 giugno 1974): esso decide per un nuovo finanziamento di 600 miliardi in 10 anni da impegnare sia nel settore agro pastorale, con la creazione di un monte pascoli regionale, per rendere la pastorizia stanziale, sia nel settore della piccola e media industria, sia per il sostegno dell'agricoltura, delle miniere e del turismo, dei servizi sociali e civili, del riassetto del territorio; appunto quel riassetto che la drammatica e anche tragica attualità di questi giorni di dicembre, in cui il presente lavoro v'è alle stampe, dimostra non essere ancora compiuto.

Eppure proprio per evitare gli errori precedenti, a un anno di distanza la legge regionale n. 33 detta "Costituente della nuova programmazione" istituisce tra l'altro anche il "Comitato per la programmazione" fatto di esperti e di rappresentanti dei partiti e dei sindacati, istituisce inoltre l'ufficio del Piano economico e dell'assetto territoriale, in 25 comprensori proprio mentre una legge nazionale creava le "Comunità Montane". Si deve inoltre notare che, in considerazione del disastro cui era andata incontro la prima Rinascita il 3 dicembre del '71 era nata anche la Legge regionale n. 1102: Nuove norme dello sviluppo della Montagna. Questa legge, dovuta in attuazione degli articoli 44, ultimo comma, e 129 della Costituzione della Repubblica, ha per scopo «la valorizzazione delle zone montane favorendo la partecipazione delle popolazioni, attraverso le Comunità montane, alla predisposizione e alla attuazione dei programmi di sviluppo e dei

dell'Isola, esclusi tuttavia i comuni della cintura di Cagliari [...]. La contrapposizione tra le aree "forti", limitate ai maggiori comuni e a pochi distretti economicamente favoriti, e le aree "deboli" concentrate soprattutto nell'interno è un fatto recente.»; M.L. Gentileschi, *Sardegna*, cit., pp. 45-46.

²¹³ G. Sabattini, B. Moro, *Il Sistema*, cit., pp. 116-119.

piani territoriali dei rispettivi comprensori montani ai fini di una politica generale di riequilibrio economico e sociale nel quadro [...] dei programmi regionali».

All'articolo 2, la L. 1102 si propone di eliminare gli squilibri tra zone montane e resto del territorio, mediante la realizzazione di opere di bonifica, infrastrutture, servizi civili, sostenere iniziative di natura economica «idonee alla valorizzazione di ogni tipo di risorsa attuale e potenziale», ecc. La stessa legge prevede le modalità di costituzione ed i poteri delle Comunità montane, enti di diritto pubblico.

Passano altri quattro anni prima che la Regione Sardegna, con la L. 3 giugno 1975, n. 26, si doti di norme per la «Costituzione, funzionamento e attività delle Comunità montane»²¹⁴.

Il 1975 è un anno di particolare rilievo per ciò che riguarda l'attività legislativa regionale: oltre la citata Legge 26, sono notevoli la L.R. 7 gennaio 1975, n. 1 che dispone «Norme per la semplificazione delle procedure amministrative e per l'acceleramento della spesa», e la L.R. 1 agosto 1975, n. 33, per cui «La Regione assume la programmazione come metodo di intervento nell'attività economica per indirizzarla e coordinarla a fini sociali»²¹⁵.

Con questa legge si istituiscono «organismi comprensoriali privi di personalità giuridica» allo scopo di associare le comunità locali alle scelte programmatiche e alla loro attuazione.

L'Organismo comprensoriale è «dotato di autonomia contabile e amministrativa» (art. 3 e 16) e, per un infortunio difficilmente spiegabile, ma per volontà politica espressa nella legge, esso esercita funzioni e competenze che coincidono con quelle delle Comunità montane, mentre ne differisce per gli ambiti territoriali e le delimitazioni²¹⁶.

²¹⁴ L. R. 3 giugno 1975, n. 26, per l'Esercizio delle competenze attribuite alle Regione dalla Legge 3.XII.1971, n. 1102, art. 4 secondo cui alle comunità montane si attribuiscono funzioni amministrative delegate a norma dell'articolo 44 dello Statuto speciale e funzioni specifiche di realizzazione di piani regionali di sviluppo.

²¹⁵ L.R. 33/75, art. 1, art. 2: «in attuazione dell'articolo 13 dello Statuto speciale per la Sardegna e nel quadro del piano organico per la rinascita economica e sociale, la Regione predispone ai sensi dell'articolo 17 della Legge 24 giugno 1974, n. 268, un programma straordinario, per il riassetto e la riforma del settore agropastorale».

²¹⁶ L.R. 33/75, art. 17; art. 18: «[...] All'organismo comprensoriale sono estese in quanto applicabili e non in contrasto con la presente legge, le disposizioni di cui alla legge 3 giugno 1975, n. 26, concernenti la costituzione, il funzionamento e l'attività delle comunità montane»; art. 19: «L'organismo comprensoriale [...] predispone ed attua i piani di sviluppo economico e sociale ed i piani urbanistici e promuove la partecipazione delle organizzazioni dei lavoratori alla formazio-

I Comprensori restano sulla carta per ben quindici mesi prima che si cominci ad insediare i loro organi di gestione e comunque rivelano subito la inconsistenza giuridica che li contraddistingue dalla nascita.

Armando Congiu, presidente del XIX comprensorio (Buggerru, Carbonia, Domusnovas, Fluminimaggiore, Gonnese, Iglesias, Musei, Narcao, Perdaxius, Portoscuso, Siliqua, Villamassargia) dichiara che i Comprensori poterono insediare i loro organismi solo dopo 15 mesi dal varo della L.R. 33/75 e che «così insediati, gli organismi comprensoriali si trovarono costituiti nel vuoto: vietate per legge le assunzioni, non venne loro assegnato alcun personale, neppure dei locali e neanche un qualche stanziamento. [...] La questione è quella dei loro reali poteri: allo stato attuale i compiti e le funzioni loro assegnati dalla legge n. 33 *non possono essere esercitati* perché gli organismi comprensoriali non hanno personalità giuridica»²¹⁷.

La legge regionale 33/75, infine, fa costante riferimento alla Legge nazionale 24 giugno 1974, n. 268, che è impostata sulla base della Relazione Medici ed è la legge di “Rifinanziamento, integrazione e modifica della Legge 2 giugno 1962, n. 588, e riforma l’assetto agro-pastorale in Sardegna”. In effetti, è la legge 268/74 l’elemento scatenante la convulsa, e pasticciata²¹⁸, attività legislativa regionale.

A dodici anni di distanza dal licenziamento della legge speciale n. 588, sull’onda di una campagna politico-sindacale montante sui dati dell’inchiesta condotta dalla Commissione Medici²¹⁹, la Sardegna ottiene un’altra legge speciale e con essa una dotazione di 375 miliardi²²⁰.

Nella legge 268 si definisce a chiare lettere che la Sardegna ha diritto ad una quota ulteriore di stanziamenti sul fondo previsto dalla Legge nazionale 16 maggio 1970 n. 281, che reca “Provvedimenti finanziari per l’attuazione delle Regioni a Statuto ordinario”, e ciò per non ripetere l’equivoco verificatosi in occasione dell’approvazione della Legge 588, i cui interventi e spese furono di fatto sostitutivi di qualsiasi altro.

ne ed attuazione dei piani e dei programmi, in conformità alle norme stabilite nella L.R. 3 giugno 1975, n. 26»

²¹⁷ “Tuttoquotidiano”, 5 maggio 1977.

²¹⁸ Si vedano le sovrapposizioni di competenze tra Comunità Montane (L. R. 26/75) e comprensori (L.R. 33/75).

²¹⁹ L. Del Piano, *Lo Statuto sardo*, cit., p. 35.

²²⁰ L. 24.VI.74, n. 268.

Mentre il Parlamento italiano vara la Legge 2 maggio 1976, n. 183 di “Disciplina dell’intervento straordinario nel Mezzogiorno nel quinquennio 1976-1980”, il Consiglio regionale sardo licenzia la Legge regionale 6 settembre 1976, n. 44, di “Riforma dell’assetto agro-pastorale”, ed un “Programma di sviluppo economico e sociale 1976-78”, che comprende un programma di intervento per gli stessi anni.

Questo grande fervore legiferatorio, per le stesse dichiarazioni dei programmatori regionali, sembrò essere il prodotto di un ripensamento sulle scelte di politica regionale, la conseguenza dell’acquisizione di dati certi sui motivi per cui il “vecchio” Piano di rinascita e le “vecchie” scelte programmatiche erano risultate controproducenti per lo sviluppo dell’Isola. E perciò si dichiara che il “nuovo” Piano di rinascita terrà conto dei dati ignorati in precedenza: le politiche produttive e sociali della Comunità Economica Europea in relazione a bisogni e problemi della Sardegna, da cui scaturisce la volontà della Regione di realizzare un programma finanziabile con i fondi regionali della CEE, per gestirlo senza mediazioni ministeriali²²¹ e ponendo rimedio all’inefficienza degli organi regionali di direzione ed indirizzo politico, nonché delle strutture tecnico amministrative.

Da qui, asseriscono i programmatori, il rilievo della L.R. 33/75 che produce:

a) la riforma strutturale e funzionale della Regione, b) la riforma dei rapporti tra gli organi della Regione (Consiglio, Giunta, Commissione per la Programmazione, Comitato per la programmazione), c) lo sviluppo del sistema partecipato di decisioni programmatiche con la creazione dei Comprensori, titolari di piani pluriennali di sviluppo e del piano urbanistico a proposito dei quali si afferma: «l’ampia autonomia di cui risulta dotato tale organismo sotto l’aspetto della regolamentazione della propria organizzazione interna, rispecchia una scelta precisa della L.R. 33 ispirata a principi di un effettivo pluralismo istituzionale, che consenta di concretizzare l’autonomia regionale attraverso un articolato sistema di democrazia di base, rispondente alle tradizioni ed alle situazioni obiettive delle diverse realtà socio-territoriali». Ma si è già visto come i Comprensori fossero sta-

²²¹ *Piano di Rinascita economica e sociale*, (L. 268/74 e L.R. 33/75), a cura del Centro regionale di programmazione, Cagliari s.d. (ma 1976), pp. 11-16: si riferisce all’utilizzo dei fondi ai sensi dell’art. 6.1 del Regolamento 724/1975 della CEE, mentre la rivendicazione di autonomia gestionale fa perno sulle disposizioni dell’art. 1 della legge nazionale n. 183, per la quale si crea un Comitato di rappresentanti delle regioni meridionali.

ti costituiti senza gli attributi necessari, essendo privi di personalità giuridica e perciò di capacità operative.

Ponendosi dunque il problema «di come assicurare [...] che il sistema regionale si orienti verso una integrazione con il resto del paese guidata da componenti interne», in presenza di ostacoli quali la limitatezza e la scarsa «produttività nell'uso delle risorse finanziarie» e «la ristretta dimensione del mercato interno» i programmatori regionali ne ricavano finalmente che bisogna «ridurre progressivamente gli scarti esistenti nelle condizioni di produzione e nei livelli di vita rispetto alle regioni più favorite», che quindi ciò comporta un adeguamento della «forma di utilizzo delle risorse produttive e materiali della regione alle esigenze di occupazione delle proprie forze di lavoro»²²².

Le conclusioni sono che le offerte di lavoro devono essere create nei comparti di trasformazione dei beni primari, alimentare, carbonifero, metallurgico, manifatturiero, previa ristrutturazione degli stessi; devono scaturire dalla intensificazione dei processi di trasformazione nella chimica secondaria, dei prodotti intermedi, con la realizzazione di «ulteriori attività complementari, capaci di sostenere un tessuto intermedio di imprese piccole e medie»; dal potenziamento delle attività terziarie (turismo e servizi sociali).

Purtroppo però il quadro è offuscato dalla negativa congiuntura nazionale ed internazionale per numerose cause tra cui la stagnazione del ritmo di accrescimento dell'economia nazionale e dunque dell'accumulazione di capitale e dell'occupazione e dalla svalutazione della moneta tale da decurtare grandemente le somme a disposizione della Regione. La CEE, inoltre, con le sue decisioni ha consolidato lo squilibrio fra offerta dei prodotti agricoli e fabbisogni alimentari. Ancora non sono state realizzate le riforme urbanistiche ed edilizie, del sistema dei trasporti, della sanità e della scuola; dunque il sistema produttivo sardo viene estremamente indebolito per la caduta complessiva della domanda, per i costi crescenti di gestione delle imprese, per gli squilibri della struttura finanziaria degli enti pubblici. Tutto ciò inoltre accentua lo squilibrio tra offerta e domanda di

²²² Ibidem, p. 20. I programmatori, calcolando che le forze di lavoro che sono disponibili sul mercato ammontano a circa 10.000 unità all'anno e che i disoccupati sono in realtà al 1975 circa 100.000, (27% di tutta la forza lavoro) contro 560.000 occupati, argomentano la necessità di due linee di intervento: ristrutturazione e ammodernamento delle imprese industriali, agricole e dei servizi, e allargamento della base produttiva regionale, tenendo conto del ruolo dell'agricoltura sulla base degli strumenti creati con la legge di riforma del settore agropastorale (L.R. 44/76).

lavoro e tra le diverse zone della Sardegna. Infine nel settore agricolo sardo, nonostante possibilità di intervento e disponibilità di ingenti fondi, le disfunzioni tendono a ritardare e inceppare il processo di riorganizzazione e quindi l'aumento di investimenti.

Le prospettive che vengono indicate dai programmatori regionali consistono in istituzioni scolastiche o parascolastiche, nel mercato marginale del lavoro, nel lavoro precario, e consisterebbero anche, se la situazione non fosse mutata, nell'emigrazione; in alternativa ci sono le 100 mila lire mensili dei programmi di avviamento al lavoro. Ed effettivamente nel 1976, «difficilmente la struttura produttiva regionale potrà consentire un adeguato impiego di persone in cerca di prima occupazione [...]». Né, d'altra parte, in presenza di una crisi dell'economia nazionale e, si può affermare, internazionale, è realistico pensare che la pressione dell'offerta del lavoro possa attenuarsi attraverso lo sbocco dell'emigrazione»²²³. Al dicembre 1976 la musica non è cambiata. Nonostante gli strumenti legislativi di cui la Regione si è dotata, e nonostante un bilancio notevolissimo per il triennio 1976-78 (2.614 miliardi), nell'ultimo anno la gestione della politica generale ed in particolare di quella agro-zootecnica, si sono trascinate nell'inerzia e nell'inefficienza. I piani di valorizzazione e trasformazione delle zone interne sono fermi e non finanziati, nonostante la disponibilità di 78 miliardi.

In altri termini il Quinto Programma esecutivo è stato "scardinato": i rapporti tra investimenti per settori sono risultati difformi rispetto ai programmi, agli impegni, alle leggi. Non sono stati presentati i disegni di legge regionali per il recepimento delle leggi nazionali sull'associazionismo tra i produttori zootecnici, sulle direttive CEE per l'agricoltura. Insomma non sono state approvate le direttive per l'attuazione della riforma agropastorale e le procedure per il decentramento agli uffici periferici (da parte dell'Assessorato all'Agricoltura), le pratiche per contributi e mutui agevolati per opere di miglioramento fondiario sono quelle farraginose di sempre. I residui passivi costituenti fondi per l'agricoltura, al 1977, sono oltre 100 miliardi e i 52 miliardi disponibili per la riforma dell'assetto agropastorale sono ancora integri nelle casseforti delle banche che fanno servizio di tesoreria per la Regione.

D'altronde, al marzo 1980, l'inerzia e l'inefficienza regionali e l'incapacità di spendere i fondi già destinati e disponibili non sembrano

²²³ Ibidem, pp. 29-30.

diminuite, nonostante la L.R. n. 1 del 1975: il Ministro del Tesoro Pandolfi (I° Ministero Cossiga), dichiara che le Regioni hanno in cassa 3.500 miliardi e non li spendono; leader di questa edificante graduatoria è la Regione Sardegna, titolare di depositi bancari per 906 miliardi e 847 milioni, seguita dal Friuli-Venezia Giulia con depositi per 595 miliardi²²⁴.

Nell'esaminare gli elementi e le dinamiche che hanno concorso a perpetuare una situazione di sottosviluppo nel Meridione e nelle isole, alcuni economisti e studiosi sardi, fin dalla fine degli anni Sessanta, erano coscienti del peso delle scelte che si potevano operare, e in special modo del fatto che, nelle regioni depresse, ci si trovava dinanzi a condizioni patologiche definibili come «circolo vizioso dell'arretratezza»²²⁵.

La decisione di puntare, nel 1963, sulle zone omogenee e sui poli di sviluppo, nella contemporanea ignoranza delle interdipendenze settoriali del sistema economico sardo, ha fatto sì che la strada scelta dagli amministratori fosse quella dello sviluppo squilibrato e della concentrazione degli investimenti.

Ma ciò ha portato al depotenziamento della produzione nel settore agricolo ed alla mancata creazione di attività a questo settore complementari.

Ha prodotto, inoltre, la perdita del controllo sull'intero processo produttivo del sistema sardo; la compromissione della possibilità, negli anni Settanta, di un equilibrio del sistema stesso; la caduta a picco e repentina della produttività dell'intero sistema nei momenti di crisi quali gli attuali; la dislocazione fuori del sistema produttivo sardo degli effetti moltiplicativi del reddito legati alle fasi di espansione produttiva dei settori potenziati;

²²⁴ E. Madalon, *Dipendono dalla Regione i mali dell'agricoltura*, in "La Nuova Sardegna", 24-11-76; cfr. anche "L'Unione sarda", 7-03-80.

²²⁵ G. Sabattini, B. Moro, *Il sistema*, cit., pp. 107-108: era fin da quegli anni noto che due strade generali erano in alternativa perseguibili: un inserimento nel mercato nazionale tramite una politica di sviluppo equilibrato (con potenziamento della diversificazione del sistema produttivo regionale, cosa che sarebbe stata compatibile con una struttura equilibrata del mercato nazionale); oppure un inserimento nel mercato nazionale mediante una politica di sviluppo squilibrato, con specializzazione delle produzioni che, con il commercio interregionale, avrebbero convertito in una struttura equilibrata di disponibilità. I "circoli viziosi" di P.M. Arcari, *I circoli viziosi dell'economia sarda nella documentazione attuale*, in "Studi economico-giuridici", XLV, 7, 1965-1968, ripresi in N. Rudas, *L'Emigrazione*, cit., pp. 73-75, si riferiscono più analiticamente alla disposizione innaturale della popolazione, alla mancanza per l'agricoltura sarda di centri cittadini di accumulazione, di investimento e di smercio dei prodotti, alla destinazione innaturale dei suoli produttivi, all'economia di sussistenza che provoca spopolamento, allo spopolamento che provoca contrazione produttiva e infine l'emigrazione, la quale salda il circolo vizioso.

la perifericizzazione, infine, dell'economia regionale «ha comportato la rinuncia, da parte del potere politico regionale, all'esercizio della propria autonomia, non solo dal punto di vista politico ma anche dal punto di vista economico».

Infine resta da dire che alla precedente, perché ormai risalente all'Ottocento, espropriazione dell'imprenditorialità sarda da parte dell'industria del Nord, si è aggiunta negli anni “della Rinascita”, la compressione delle imprese locali da parte dei grossi insediamenti petrolchimici; e inoltre che, nel deserto di prospettive, «la certezza dell'occupazione nel settore della pubblica amministrazione agisce da potente disincentivo per l'intrapresa di iniziative imprenditoriali», e che su questo reddito da dipendente statale o regionale si costruisce «una struttura fondata su attività commerciali “rifugio”», mentre «attraverso il controllo dei flussi di risorse pubbliche si è venuta aggregando una classe politica portatrice di domande localistiche e tesa ad amministrare il mantenimento dello *status quo*, ragione della sua esistenza e sopravvivenza»²²⁶.

9. Il rientro

Punto culminante dell'attività legislativa regionale di questi anni, nel settore dell'emigrazione, è la L.R. 19-VIII-1977, n. 36, di “Istituzione della Consulta regionale dell'emigrazione” che, nel generale quadro di sfascio economico e sociale suona come presa d'atto da parte dei politici della impossibilità di por mano radicalmente all'emigrazione in quanto dato strutturale della questione sarda.

In realtà, più che questo, la L.R. 36/77 è il prodotto delle crescenti pressioni operate dagli emigrati sardi all'estero ed in Italia, organizzati in Circoli e Leghe, sulle associazioni di tutela, sui partiti, sul Consiglio regionale²²⁷.

²²⁶ G. Sabattini, B. Moro, *Il sistema*, cit., prefazione di L. Caselli, p. XIV.

²²⁷ Per l'elenco dei circoli e delle leghe degli emigrati, che oggi hanno preso il nome di federazioni, si rimanda ai numeri del periodico “Il Messaggero sardo” che ancora oggi raggiunge gli emigrati sardi nel mondo. Le associazioni di tutela alle quali si fa riferimento sono quelle rappresentate in quegli anni nella Consulta medesima: ACLI, CRAIES-UNAIE (Unione Nazionale per l'Assistenza agli Immigrati ed Emigrati), FILEF (Federazione Italiana Lavoratori Emigrati e loro Familiari), Istituto di Studi sull'emigrazione “Fernando Santi”.

Di fatto, la riunione di insediamento della Consulta, sotto la presidenza dell'Assessore al Lavoro in carica, avviene nel febbraio 1978, e segna, per la particolare composizione della Consulta, l'inizio di una nuova fase nella storia dell'emigrazione sarda e nella storia dei rapporti tra mondo organizzato dell'emigrazione sarda e istituzioni politiche, sociali e culturali dell'Isola²²⁸. Forse la demagogia o, più probabilmente, la disattenzione del Consiglio Regionale sardo, fanno della Legge regionale 36/77 una sorta di mina vagante nel sistema legislativo regionale. Questa legge infatti attribuisce alla Consulta per l'emigrazione funzioni e poteri, sia pure consultivi, che permettono agli emigrati di aver conoscenza dei lavori delle Commissioni del Consiglio regionale e di esprimere pareri consultivi, prima ovviamente, che i provvedimenti ed i disegni di legge inerenti larghi settori dell'economia dell'Isola giungano al voto in Consiglio.

Naturalmente, la lunga abitudine dei consiglieri regionali a decidere sulle "cose pubbliche" nel chiuso delle aule di Commissione e nel vuoto di attenzione creato dal tragicomico linguaggio iniziatico che adoperano; e più ancora l'inerzia e la grande capacità di dimenticare del contenuto delle leggi che hanno approvato, fecero sì che a tutto il 1980, cioè a due anni abbondanti dall'insediamento della Consulta, nessun presidente di Commissione consiliare si fosse sognato di ottemperare al compito previsto dall'art. 6 della L.R. 36/77, cioè all'atto dovuto di informare la Consulta sui problemi, disegni di legge, provvedimenti in discussione di cui all'art. 6 della legge citata.

Il 21 luglio 1979 la Consulta per l'emigrazione, che decade per legge alla scadenza del mandato del Consiglio regionale, a conclusione della sua attività (in realtà l'ultima seduta sarà effettuata il 3 di maggio del 1980 poiché fino ad allora il Consiglio e la Giunta non hanno esperito le procedure di insediamento della nuova Consulta) approva un ordine del giorno in cui «considerato che finora non è stata posta nella condizione di svolgere il più fondamentale dei suoi compiti e cioè quello di esprimere pareri sui piani di programmazione che la legge istitutiva ad essa affida; accertato che dal contesto della legge citata tale compito compete alla Giunta regionale; chiede al presidente, anche nella sua qualità di componente della Giunta regionale, affinché esponga e sostenga: 1) che la Consulta sia messa finalmente nella condizione di ottemperare a quanto la legge istitutiva gli (sic!) attribuisce in particolare per quanto concerne la richiesta di pareri

²²⁸ Cfr. Verbale della riunione della Consulta regionale dell'emigrazione, 13 febbraio 1978.

sui piani di programmazione per cui non si verifichi più l'assurdo che una legge che porta la firma del capo dell'esecutivo regionale non venga da tale organo rispettata e fatta rispettare. 2) che su ogni iniziativa che abbia diretto ed indiretto riferimento ai problemi ed agli interessi morali, economici e politici del mondo dell'emigrazione sarda, compreso il bilancio regionale, sia sentita la Consulta; si chiede inoltre, 3) che la Giunta – nonché gli altri organi regionali – considerino in futuro con più attenzione i problemi del mondo dell'emigrazione e dimostrino con atti concreti di voler valorizzare, veramente, le strutture che gli emigrati sardi si sono dati per tenere vivo 'non solo il ricordo della Sardegna ma anche perché essi possano partecipare a tutte le iniziative che interessano il presente ed il futuro dell'Isola»²²⁹. A dimostrazione che il problema non è superato e che anzi un'istanza regionale, quale è quella che emerge dalla Consulta dell'emigrazione, ha aperto un vero e proprio contenzioso con gli Organi della Regione (Consiglio e Giunta regionali) ponendo le basi per un vero e proprio conflitto di competenze (si vedano i punti 1), 2), 3), 4), dell'Ordine del giorno 21 luglio 1979) in ambiti (programmazione, bilancio regionale e competenze degli assessorati) nei quali il potere del Consiglio e della Giunta è stato finora non contestabile; figura un prospetto (all'attenzione dei membri della Consulta) dei "Problemi pendenti presso la Consulta regionale per l'emigrazione" che costituisce anche una sorta di bilancio della attività svolta dalla Consulta alla data di decadenza formale del mandato: 1) Chiarimento definitivo sulla competenza a fornire il materiale e gli argomenti necessari affinché la Consulta possa svolgere i compiti di cui al punto a) dell'art. 6 dell'attuale legge (o.d.g. 21.7.1979); 2) Colonie Climatiche - ripristino attività nel 1980; 3) Rapporti con le associazioni di tutela; 4) "Il Messaggero Sardo" - normalizzazione tiratura e spedizione - Comitato dei garanti (composizione); 5) Il problema dei trasporti; 6) Indagine conoscitiva sulla consistenza e dislocazione degli emigrati sardi nel mondo; 7) 2° Conferenza dell'emigrazione sarda (promuovendo in tempi brevi, una riunione delle Leghe, delle Associazioni e delle Organizzazioni sindacali, per la predisposizione del relativo programma); 8) affidamento compiti alle Leghe ed ai Circoli dell'attività di promozione turistica e per la conoscenza dei prodotti e dell'artigianato sardo.

²²⁹ Atti della Consulta regionale per i problemi dell'Emigrazione, Cagliari, 21 luglio 1979.

Di qui una polemica che, cominciata in toni sommessi in una delle fasi di rodaggio della Consulta, assume ora toni più alti e duri e vede tutta la Consulta (salvo il presidente-Assessore del Lavoro) decisa ad ottenere che la L.R. 36/77 sia integralmente applicata, specie in relazione al diritto della Consulta di essere informata e consultata in ordine ai problemi suindicati.²³⁰

Nel 1975 la crisi della SIR era già all'ordine del giorno con la chiusura degli stabilimenti di Porto Torres e Ottana poi riaperti dopo numerosi e drammatici scioperi.

Questi sono gli stessi anni in cui emergono forme chiare di insofferenza per la concessione della base navale di La Maddalena agli Stati Uniti e in cui i sindacati confederali aprirono la “vertenza Sardegna” nei confronti della petrolchimica e per la rivitalizzazione delle risorse locali e tradizionali.

Per quanto riguarda l'assetto politico i gravi problemi in atto portano alla Regione una nuova formula conosciuta come quella dell' “intesa autonomistica” per cui il PCI entra nella maggioranza e sostiene i governi a guida democristiana. Dal canto suo, in reazione a tutto ciò, il diffuso sentimento sardista si manifesta nel '78, durante la celebrazione del trentennale dell'Autonomia, con il discorso in lingua sarda dell'on. Giuseppe Masia, un discorso che possiamo dire appartenente a quel filone culturale e politico che aveva visto la sua prima manifestazione “ufficiale” in quella nota “pronuncia”, espressa dal Prof. Antonio Sanna e fatta propria dal Consiglio della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Cagliari, del 19.2.1971, “per la difesa del patrimonio etnico e linguistico sardo” che si rifaceva anche alla battaglia politica che in quegli anni stava conducendo il Prof. Giovanni Lilliu anche fuori dall'Università.

Di lì all'80 solo la pastorizia crebbe (i capi ovini salirono da 2.100.000 a 3.000.000) mentre l'agricoltura era sempre più in crisi con una perdita di molte decine di migliaia di posti di lavoro così come le miniere e le altre industrie tradizionali. Tutto ciò proprio mentre decollava la politica delle “aree di sviluppo” industriale, soprattutto nel settore petrolchimico, di Cagliari, Ottana e Porto Torres e di altri nuclei minori per un totale di investimenti che sfiorava i 2.000 miliardi di lire. Ne trassero profitto nell'immediato soltanto le clientele politiche che, ciascuna secondo il proprio peso elettorale, poterono distribuire quasi 16.000 posti di lavoro, proprio nel

²³⁰ *Atti della Consulta*, cit., Cagliari, 1 marzo 1980.

momento in cui il numero totale degli occupati scendeva, per via delle perdite negli altri settori e specialmente in quello agricolo e minerario, di oltre 30.000 unità²³¹; era quel divario che in parte aveva contribuito a incentivare l'emigrazione²³². In breve quelle “aree” e quei “nuclei” cominciarono ad essere chiamati cattedrali nel deserto.

Non sembra azzardato affermare, a questo punto, che, in tempi più brevi e ovviamente in forme e modi differenti, (dato i tempi, i costumi, le tendenze, le tecniche etc. mutati), erano avvenuti fenomeni simili a quelli che si erano verificati in seno al Regno di Sardegna allorché la politica sabauda aveva introdotto nell'Isola sistemi, norme e leggi che bene avevano funzionato nella terraferma. Così, per citarne uno solo sui molti, quando, sostanzialmente privilegiando l'agricoltura alla pastorizia, con lo scopo forse sincero di trovare un rimedio al banditismo (ma comunque per creare un ceto di contadini legato alla terra, dunque alla Corona, e perciò capace di fornire un gettito fiscale certo), aveva emanato quella serie di leggi che va dalle “chiudende” all'abolizione degli ademprivi. Anche allora, dunque per quasi tutto l'Ottocento, gli agricoltori avevano finito col non trarne alcun giovamento; i più piccoli (la stragrande maggioranza cioè) anzi erano precipitati nelle fila del misero bracciantato alimentando perciò l'estensione dei latifondi; mentre i pastori, più dinamici, riuscivano a crescere (anche per via dell'espansione dei latifondi), prima con l'allevamento del bestiame grosso poi, per via della crisi causata dal repentino avvento del protezionismo e della conseguente guerra doganale con la Francia, con l'allevamento degli ovini.

Riprendendo a questo punto, il percorso della nostra “strada nel tempo”, per compiere la tappa finale, bisogna dapprima osservare che sia pure senza contatti diretti e forse neppure indiretti, semmai come necessaria conseguenza del disagio – forse sarebbe meglio dire del disastro – crescente, al IX Congresso del Psd'Az, tenutosi ad Oristano nel febbraio 1979, si accoglieva espressamente il concetto del separatismo e al XX Congresso dell'81 a Porto Torres si introduceva l'ipotesi separatista, intesa come condizione necessaria per un patto paritario, federalista con la Repubblica italiana e gli altri Stati europei e mediterranei. Poco dopo, in

²³¹ F. C. Casula, *Breve storia di Sardegna*, Delfino editore, Sassari-Roma 1994.

²³² Vi è chi, forse sulla base di un calcolo diverso e onnicomprensivo, attribuisce al 1980 80.000 disoccupati, 15.000 cassa integrati, 25.000 giovani in attesa di occupazione e 60.000 braccianti che lavoravano soltanto 50 giorni all'anno, F. Floris, *La Sardegna nel Novecento*, Doms, Cagliari 1997, p. 110.

seguito a diversi arresti di indipendentisti, i dirigenti di quel partito chiariavano i limiti di quel concetto: esso era teso soltanto al rinnovamento del patto costituzionale con lo Stato italiano, partendo da una piattaforma realmente paritaria.

A ben riflettere era il segno chiaro della infinita delusione causata dall'essere andato in frantumi, proprio quando pareva sul punto di materializzarsi, il grande sogno/mito della Rinascita che aveva infiammato molte generazioni di "giovani", a partire almeno dalla seconda metà del Settecento e che di recente era stato rinverdito – almeno a parole – dai partiti e dai politici in Sardegna, i quali (anche i migliori) però, nella sostanza, avevano dovuto sottostare alla volontà delle loro direzioni nazionali che poco o nulla si curavano della "specificità" sarda dinanzi ad interessi e numeri, a forze enormemente più grandi, sia nazionali, sia ed ancor più, internazionali: a questo riguardo, inoltre, mentre si era sperato ed ancora si sperava nel "vero" federalismo europeo, cioè in quello che sorge dal basso, dalle regioni storiche e dalle comunità, si comprendeva (almeno dagli addetti ai lavori) che quello che si stava costruendo era un federalismo (sarebbe oggi più corretto parlare di confederalismo) degli stati-nazione, nel cui ambito appunto non vi potrà mai essere voce per le regioni sottosviluppate, dipendenti, depresse e periferiche come la Sardegna e ben poco financo per gran parte della penisola italiana, alle quali l'unico spazio che rimane sembra essere quella dell'assistenzialismo. E dire che nell'ambito del "vero" federalismo importante spazio vi potrebbe essere appunto per queste, intese come ponte naturale gettato tra il continente europeo da un lato l'Africa ed il resto del mondo (l'Asia segnatamente) dall'altro, come direttamente o indirettamente insegnano scritti fondamentali come quelli di Kant, di Cattaneo, di Tuveri, di Asproni, di Bellieni etc.

In Sardegna intanto era in pieno svolgimento l'emigrazione di ritorno²³³, per la quale si rimanda agli studi di M.L. Gentileschi e degli altri geografi. In altre parole si era chiusa definitivamente una delle valvole di sfogo, se non la principale, che i sardi avevano avuto già dall'ultimo scorcio

²³³ Per gli anni precedenti, e più precisamente secondo M.L. Gentileschi: «nel ventennio 1959-1979 il bilancio dell'emigrazione all'estero è, per l'Isola, negativo (- 20.053), poiché solo nel 1972 i rimpatri (11.565) sono stati più numerosi degli espatri (7.757), con un rapporto rimpatri/espatri pari a 149,1 su 100, contro 71,3 per l'intero ventennio. Il seiennio 1972-1977 [...], è contrassegnato da un bilancio positivo, ma non da un aumento di rimpatri (mediamente 2.378 l'anno). Soltanto il risalto loro conferito dalla diminuzione delle partenze e il conseguente rovesciamento del saldo fanno convergere su di essi l'attenzione degli osservatori», M.L. Gentileschi, *Sardegna*, cit., pp. 59-60.

dell'Ottocento²³⁴, per opporsi alla miseria, che ora non era più quella iniziale, cioè del tempo in cui vi era penuria, per i poveri, dei generi di prima necessità, quella dei tempi del sottosviluppo, ma era bensì quella dei tempi del consumismo, della dipendenza consumistica, sotto certi aspetti anche più dannosa (perché più contagiosa) di quelle precedenti.

Il Partito sardo d'Azione, che aveva compreso tutto ciò, appunto negli anni '80, si risollevò e cominciò a riprendere un ruolo centrale nel sistema politico sardo, sostituendo (e cioè scavalcando) il Partito socialista italiano: era giunto il tempo della sua "onda lunga", così dopo un governo di sinistra e un ultimo governo di centro-sinistra, tra l'84 e l'89 si succedettero le giunte di sinistra a presidenza sardista, che videro in primo piano l'On. Mario Melis. Finito il decennio anche quest'esperienza ebbe termine; presto la trasformazione epocale avvenuta in campo internazionale e, in campo nazionale la grave tempesta di tangentopoli con la crisi dei partiti tradizionali si sovrappose alla sempre più difficile situazione economica la quale non poté che accoppiarsi con l'aumento della disoccupazione. Erano così cresciute quelle due tradizionali situazioni di sofferenza di cui ancora oggi è difficile vedere la fine, quella fine che forse sarà possibile quando ci saranno gli Stati Uniti d'Europa intesi appunto come li intendevano per dire solo due nomi, ma altamente significativi, Immanuel Kant e Carlo Cattaneo, cui certamente si riferisce oggi il Presidente della Repubblica Carlo Azelio Ciampi, cioè quando ci sarà l'Europa dei popoli, delle regioni, delle antiche civiltà, greca, latino-giudaico-cristiana, e con importanti contributi, almeno nella parte mediterranea dell'Europa, della cultura araba. E non l'Europa confederale degli Stati-nazione, liberali, democratici o socialista all'interno (almeno a parole) ma in realtà egoisticamente individualisti e dunque in reciproca sfrenata concorrenza ancora oggi (malgrado le drammatiche e tragiche esperienze del "secolo breve").

Piace a chi scrive chiudere qui, citando nuovamente Umberto Cardia e precisamente l'ottimistica conclusione del suo libro, anche se essa si riferisce al tempo dell'emanazione dello Statuto, nell'auspicio che quell'ottimismo cominci a toccare la nostra Sardegna, la nostra Italia, la nostra Europa e i paesi che soffrono nel mondo, in tutto il mondo: «Siamo giunti

²³⁴ Si rimanda anche ad un altro genere di studi, quelli sui Sardi che ormai da diverse generazioni si sono radicati, taluni con successo, nei più diversi ed anche lontani paesi del mondo. Valga come valido esempio la bella ricerca sul campo di V. Boni, *L'Isola nel Perù, Integrazione e vita di Sardi tra il Pacifico e le Ande*, Cagliari 2000.

dunque ai problemi di un passato che è così recente da confondersi col presente e col futuro che esso tiene in sé racchiuso. E qui termina anche la nostra esposizione: tracce, segni labili talvolta, più che monumenti a segnare un lungo cammino che ha avuto i suoi precursori e i suoi poeti ma attende ancora quel che Gramsci chiama lo storico *integrale* e, soprattutto, i protagonisti del suo compimento. L’emanazione dello Statuto di autonomia speciale, scaturito, come la Costituzione repubblicana, dalla tragedia e dagli eroismi della guerra e della Resistenza, può considerarsi il fatto più importante della storia sarda dell’ultimo millennio, a partire dalla formazione giudiciale autoctona. Un’epoca, quella che ha costituito l’oggetto della nostra sommaria esposizione, s’è chiusa. Una nuova epoca sta di fronte a quella entità che è il protagonista, ora manifesto, ora segreto dei fatti narrati, così come li abbiamo desunti da una lettura spassionata e speriamo obiettiva delle fonti: il popolo sardo. Da quei primi mesi del 1948, ci si sarebbe richiamati, sempre più spesso, ad esso come l’artefice, almeno in ultima istanza, del proprio destino»²³⁵.

²³⁵ U. Cardia, *Autonomia Sarda*, cit., p. 482.

UNIVERSITY PRESS
Una proposta CUEC per l'Università e la ricerca

Titoli già pubblicati

AMBIENTE E TERRITORIO

BALLETTO GINEVRA (a cura di), *Fiore e città. Evoluzione e strategia nella competizione territoriale*

CAO G., CONCAS A., SERRA R., *Analisi della produzione di rifiuti speciali in Sardegna*

CONCAS ALESSANDRO - CAO GIACOMO, *Tecnologie per la bonifica di siti contaminati*

SIAS MARIA, *Riqualificazione ambientale dell'area urbana. Strutture qualificanti per il sistema dei parchi*

SIAS MARIA, *Riqualificazione ambientale delle zone interne. Il caso della Sardegna*

ANTROPOLOGIA

GIULIO ANGIONI - MARIA GABRIELLA DA RE, *Pratiche e saperi. Saggi di antropologia*

BONI VANNI, *L'isola nel Perù. Integrazione e vita di sardi tra il Pacifico e le Ande*

LAI FRANCO - MAXIA CARLO - TIRAGALLO FELICE - DRAETTA LAURA, *Il senso dei luoghi. Pratiche e rappresentazioni dello spazio nella Sardegna sud-orientale*

LAI FRANCO (a cura di), *Fare e saper fare. I saperi locali in una prospettiva antropologica*

ORRÙ LUISA, *Maschere e doni. Musiche e balli. Carnevale in Sardegna*

ARCHEOASTRONOMIA

CALLEDDA PINO - MURRU GIORGIO (a cura di), *Archeologia e astronomia. Esperienze e confronti. Atti del Convegno Nazionale. Laconi 24 ottobre 1998*

ARCHEOLOGIA

ATZENI ENRICO, *Cagliari preistorica*

ATZENI ENRICO, *La scoperta delle Statue-Menhir. Trent'anni di ricerche archeologiche nel territorio di Laconi*, a cura di Giorgio Murru

ARCHITETTURA

ARGIOLAS CARLO, *Programmazione e misura della qualità nelle fasi del processo edilizio*

ARGIOLAS CARLO, *Tecnologie per l'involucro*

AYMERICH CARLO (a cura di), *Incontri d'architettura*

DE MONTIS VINICIO (a cura di), *Siti minerari dismessi. L'Argentiera, ipotesi per il recupero*

DE MONTIS VINICIO, *Sul recupero delle architetture minori. Stratificazioni Tutele Ricadute*

GIRAU LUISELLA (a cura di), *Il Parco Urbano e il Parco Naturale contemporaneo. L'insegnamento di F.E. Olmsted tra urbanistica ed architettura del paesaggio - Atti del Seminario di Studi, Cagliari, 28 novembre 1997*

GIRAU LUISELLA, *Progettazione del paesaggio*

MASALA ENRICO, *I frammenti dell'utopia*

TRAMONTIN ANTONIO, *L'Architettura e la tecnica delle grandi strutture*

TRAMONTIN MARIA LUDOVICA, *La città dinamica. Problematiche e opportunità nelle nuove tecnologie per l'accessibilità e comunicazione*

ASTRONOMIA

CALLEDDA PINO - PROVERBIO EDOARDO (a cura di), *Storia del servizio Internazionale delle Latitudini e delle Imprese di Cooperazione internazionale (1850-1950) & Astronomia e Archeoastronomia - Atti del Convegno di Storia dell'Astronomia, Cagliari 24-25 settembre 1999*

FILOLOGIA

MANINCHEDDA PAOLO (a cura di), Joan de Castellnou, *Compendis de la conexença dels vicis que-s podon esdevenir en los dictats del Gay Saber*

SERRA PATRIZIA, *Il sen della follia*

FILOSOFIA

GOLA ELISABETTA, *Metafora e mente meccanica. Creatività linguistica e teorie della mente*

GEOGRAPHIA

BERTONCIN MARINA - SISTU GIOVANNI (a cura di), *Acqua, attori, territorio. IV Seminario europeo di geografia dell'acqua. "Conflitti per l'uso dell'acqua in ambito mediterraneo"*

GENTILESCHI MARIA LUISA - MOCCO LUCIANA - SISTU GIOVANNI (a cura di), *Geografia e didattica. Sardegna: beni naturali e culturali per la valorizzazione della regione. Atti del XXXIX Convegno Nazionale*

LETTERATURA

BARBARULLI CLOTILDE - BORGHI LIANA (a cura di), *Visioni in/sostenibili. Genere e intercultura*

BORGHI LIANA - BARBARULLI CLOTILDE (a cura di), *Figure della complessità. Genere e intercultura*

MARCI GIUSEPPE, *Il viaggio di Casanova*

MARCI GIUSEPPE, *Sergio Atzeni: a lonely man*

MARCI GIUSEPPE - SULIS GIGLIOLA (a cura di), *Trovare racconti mai narrati, dirli con gioia. Convegno di studi su Sergio Atzeni. Cagliari 25-26 novembre 1996*

MARCI GIUSEPPE (a cura di), *Lingua, storia, gioco e moralità nel mondo di Andrea Camilleri, Atti del seminario Cagliari 9 marzo 2004*

TRONCI FRANCESCO, *La novella tra letteratura, ideologia e metaletteratura. Studi sul "Decameron"*

LINGUISTICA

GRIMALDI LUCIA - GUIDO MENSCHING (a cura di), *Su sardu. Limba de Sardigna e limba de Europa. Atti del congresso di Berlino 2001*

JOTTINI LAURA (a cura di), *Le attività dei Centri Linguistici in una dimensione europea. Atti del Seminario di Studi - Cagliari 13-15 Nov. 1997*

PUTZU IGNAZIO, *Il soprannome. Per uno studio multidisciplinare della nominazione*

PSICOLOGIA

CARTA STEFANO - PELLURA CATIA - MONTIS SABRINA, *Guida pratica all'interpretazione dei disegni della famiglia e della figura umana*

DE SIMONE SILVIA - MARINI FRANCO, *Orientamento al femminile. Una esperienza retravailler in Sardegna*

GATTICO EMILIO, *Schematizzazione e comunicazione*

MANCA UCCHEDDU ORNELLA - LASIO DIEGO, *Sogno e racconto*

MARINI FRANCO (a cura di), *Dal dire al fare. Modelli e interventi di orientamento universitari*

MARINI FRANCO (a cura di), *Il fare della psicologia*

MARINI FRANCO (a cura di), *La psicologia del fare*

MARTINI MASSIMO - GALLENMÜLLER JUTTA, *La gioventù sarda. Orientamenti sociali e identità regionale*

SERRI FRANCESCO, *Gruppi, comunicazione e processi decisionali*

RICERCHE ECONOMICHE

BALLETTO GINEVRA, *Attività di cava e recupero ambientale*

BALLETTO GINEVRA, *Elementi di pianificazione territoriale nelle aree interessate dall'attività estrattiva*

BALLETTO GINEVRA, *La questione urbanistica in Sardegna nei 50 anni di Autonomia*

MAMELI GIACOMO (a cura di), *Sardegna 2000. Ecco le cifre. I "rapporti" di fine millennio della Banca d'Italia e del CRENoS sull'economia dell'isola*

PACI RAFFAELE (a cura di), *Crescita economica e sistemi produttivi locali in Sardegna*

PACI RAFFAELE - USAI STEFANO (a cura di), *L'ultima spiaggia. Turismo, economia e sostenibilità ambientale in Sardegna*

SASSU ANTONIO (a cura di), *Saperi locali in Sardegna. Tradizione e innovazione nella attività economica*

RICERCHE SOCIALI

BOTTAZZI GIANFRANCO, *Eppur si muove. Saggio sulle peculiarità del processo di modernizzazione in Sardegna*

FERRARI MYRIAM, *Come si diventa turisti. Teorie e indagine empirica sui comportamenti turistici*

LOI PIERANGELO, *"Bardane e sequestri". Eventi-notizia tra centro e periferia in Sardegna*

PIRAS ENRICO MARIA, *Sant'Elia tra appartenenza ed isolamento. Un'analisi dei rapporti di vicinato in un "villaggio urbano"*

PITZALIS MARCO, *L'amministrazione universitaria nei processi di riforma*

PRUNA M. LETIZIA, *Occupazioni e disoccupazioni*, (introduzione di G. Bottazzi)

ZURRU MARCO (a cura di), *Fenomeni di povertà. Processi, Stati, Spazi, Politiche*
ZURRU MARCO, *L'eroina in Sardegna. L'offerta e la domanda*

RICERCHE STORICHE

ANATRA BRUNO, *Insula Christianorum. Istituzioni ecclesiastiche e territorio nella Sardegna di antico regime*

BOGLIOLO ENRICO, *Fernando del Pulgar. Regalità e ordine negli scritti 1485-1490*

FOIS BARBARA (a cura di), *Judicalia. Una giornata dedicata alla vita quotidiana in una città giudicale. Atti di Seminario. Cagliari, 14 dicembre 2003*

MANDUCHI PATRIZIA, *Da Tangeri alla Mecca passando per la Cina*

ORTU LEOPOLDO (a cura di), *L'Eco della Sardegna di Stefano Sampol Gandolfo*

PETRELLA GIANCARLO (a cura di), *Itinera Sarda. Percorsi tra i libri del Quattro e Cinquecento in Sardegna*

SAIU DEIDDA ANNA (a cura di), *Genova in Sardegna. Studi dei genovesi in Sardegna tra medioevo ed età contemporanea*

TURTAS RAIMONDO, *Bitti tra medioevo ed età moderna*

ZEDDA CORRADO, *Le città della Gallura Medioevale. Commercio, società e istituzioni*

SCIENZE DELLA TERRA

MARINI CARLO (a cura di), *Le materie prime minerali sarde. Problemi e prospettive. Atti del Convegno Cagliari 23 e 24 giugno 1997*

MARINI CARLO (a cura di), *L'attività estrattiva in Sardegna. Attività mineraria e tutela ambientale: una sfida da vincere. Atti del Convegno, Cagliari 21-22 novembre 2002*

STORIA DEL PENSIERO PEDAGOGICO

SALIS MARCO, *Auguste Comte. L'educazione tra filosofia positiva e religione dell'Umanità*

STORIA DEL PENSIERO SCIENTIFICO

ASSORGIA ANTONIO, *Alberto Lamarmora e il progresso delle conoscenze geologiche e minerarie in Sardegna nell'Ottocento*

ASSORGIA ANTONIO - CALLIA RAFFAELE, *Lo sviluppo delle ricerche geologiche e minerarie nella Sardegna dell'Ottocento*

CADEDDU ANTONIO, *Genesi di una teoria scientifica. Dalla generazione spontanea all'origine della vita*

CAMEROTA MICHELE - HELBING OTTO MARIO, *All'alba della scienza galileiana. Michel Varro e il suo De motu tractatus*

STORIA DEL TEATRO

BULLEGAS SERGIO, *S'umanidade e s'innocenzia de is umilis. Il teatro e la drammaturgia di Antonio Garau*

STUDI GIURIDICI

PAOLA PIRAS, *La nuova configurazione dell'autonomia regionale. Comparazione degli statuti in itinere (parte I)*

GIOVANNI NIZZERO, *La nuova configurazione dell'autonomia regionale. Comparazione degli statuti in itinere (parte II)*

URBANISTICA

DE MONTIS ANDREA, *Analisi multicriteri e valutazione per la pianificazione territoriale*

MARCHI GIAMPAOLO, *Analisi dei valori immobiliari. Cagliari*