



L'avventura ferroviaria di fine Ottocento

Gaetano Semenza, imprenditore e sognatore “bruciato” sui binari della Sardegna

L'investimento iniziale richiamò capitali inglesi puntando anche alla valorizzazione e allo sfruttamento di vaste aree agricole e boschive. Un progetto ambizioso tradito innanzi tutto dal Governo. Le grandi manovre politiche europee e le piccole rivalità locali fra le cause dei ritardi dei lavori.

di Efisio Costantino

*“Io aveva fiducia in un migliore avvenire
pel quale lavoravo senza posa”*

Gaetano Semenza, Memorie sulle Ferrovie Sarde, 1881.

Ancora una volta la verità bussa discretamente alle nostre coscienze e chiede soltanto di mostrarci un ricordo: con immagini sbiadite e chiara eloquenza, cerca, senza pretendere, la *pietas* dei contemporanei per chi già fu. E questo sentimento, laico e universale, ci piace pensare, appaga l'amor del vero di quelle memorie che, pur essendo state parte del nostro progresso, non trovano un posto nella Storia.

In Sardegna vi è un gran lavoro per costruire una cultura “nazionale” ufficiale, ma nell'inevitabile gioco degli incastri che si fa in questi casi - per accomodare fatti e persone eterogenee - si levigano gli angoli, con la conseguenza che si rende tutto tondo. In questo clima, in cui cose simili non legano ed inevitabilmente sono destinate a rotolare, vi è da chiedersi se la figura dell'imprenditore grazie al quale le ferrovie in Sardegna diventarono più di un'idea, possa trovare spazio, con tutti gli angoli che la complessità dell'argomento forma. Che almeno questa vicenda trovi la solidarietà di chi ogni giorno lavora concretamente, senza sofismi, alla ricchezza e al progresso della Sardegna.

Nelle pagine seguenti si tenterà di ripercorrere

le vicende che portarono alla costruzione del sistema ferroviario principale della Sardegna, secondo uno schema che parte dalle memorie sulle ferrovie sarde scritto da Gaetano Semenza nel 1881⁽¹⁾.

I primi passi di una lunga vicenda

Nell'Isola, maturando l'avvento dell'Unità d'Italia, si diffondono speranze di rigenerazione e progresso, in linea col fermento spirituale e la sensibilità politica risorgimentale. Le ferrovie sono già da tempo qualcosa di più che un simbolo di progresso e la Sardegna non desidera altro che vedere locomotive che taglino il suo arcano paesaggio. Eventi concreti portano nel 1860 ad importanti deliberazioni⁽²⁾, con le quali si diede avvio ai primi atti esplorativi per la costruzione di un sistema ferroviario di base, prendendo contatti con diversi ingegneri e costruttori.

La questione delle ferrovie sarde parte con le migliori intenzioni, col sostegno delle classi dirigenti e i rappresentanti del governo di Torino. Nel 1862 un importante gruppo di capitalisti londinesi⁽³⁾, affiancati da uomini d'affari italiani vicini al tradizionale mercato della seta, si propone di riversare ingenti somme in Sardegna, sia per la vera e propria costruzione della ferrovia, sia per un progetto di conduzione capitalistica di vaste aree agricole e boschive, pre-

vedendo anche l'ampliamento del porto di Cagliari.

Gaetano Semenza era un imprenditore lombardo rappresentante dell'intero gruppo, ed è colui che più spende le proprie energie e i propri danari nell'affare delle ferrovie sarde. Ma, come spesso accade, tanto entusiasmo, tante risorse, s'infrangono nell'indifferenza e nell'interesse spicciolo. Già la Sardegna non gravitava più nella cura del governo oramai italiano: la sua posizione tornava ad essere quella di una pedina di scambio nei giochi fra le nazioni. Questo atteggiamento impedì lo svolgimento lineare dei fatti, già di per se complessi, nello sviluppo delle prime ferrovie sarde. A livello locale, gli interessi di parte e i vuoti di civiltà lasciati negli ampi e spopolati territori della Sardegna portarono Gaetano Semenza a scontrarsi con un mondo incognito privo di regole scritte, senza la lunga assimilazione dei concetti giuridici e filosofici avvenuta in altre zone d'Europa.

Pur essendo un uomo d'affari, Gaetano Semenza dimostrò di non possedere la malizia e il cinismo che avrebbero dovuto preservare chiunque dall'avviare attività capitalistiche di grandi proporzioni in Sardegna; dove per iniziare a costruire qualcosa era necessario importare tutto; e d'altro canto l'isola non offriva altro che un mondo che si muoveva con tempi e mentalità diverse. Anche se, almeno all'inizio, i più gravi impedimenti derivavano - come vedremo - dalla condotta ambigua del Governo. Questi contrasti e un destino beffardo portarono, come si vedrà, Gaetano Semenza alla sua rovina personale, eppure, questo Prometeo del secolo XIX superò ogni sorta di difficoltà, portando a compimento la costituzione delle ferrovie principali in Sardegna, mantenendo fede alla sua parola.

Solo l'ambiente e l'epoca in cui egli gravitava, possono fornire una spiegazione di tanto ardimento nel perseguire i suoi obiettivi, come appunto la costruzione delle ferrovie sarde. Il Risorgimento, movimento d'estrazione borghese, in contrasto con l'artificiale assetto politico d'antico regime sancito col Congresso di Vienna (1815), tendeva all'emancipazione dei popoli e anche, più concretamente, del capitalismo industriale cresciuto negli opifici. In questa temperie, anche la penisola italiana vide la maturazione di nuove energie, come dimostrarono le figure di Mazzini e Garibaldi.

Uomini che al di là di tutto, sono stati indiscuti-

bilmente di principi lineari, ma proprio per la loro grande forza morale talvolta si avventurarono in imprese sbagliate. E Semenza, che gravitava fortemente nell'orbita di questi patrioti, fece, nel suo mestiere d'imprenditore, gli stessi errori di valutazione che talvolta fa chi è animato da tanto entusiasmo e fede nella rigenerazione morale e materiale della propria realtà⁽⁴⁾.

Questo è il quadro generale all'inizio della tormentata vicenda delle ferrovie sarde. I problemi che man mano sorsero furono di natura esogena - un Governo italiano che non desiderava altro che ridurre la Sardegna a bene in liquidazione - ed endogena - il mai sopito cupo senso d'invidia dei sardi per chi la fortuna arride. Fortissime tare che, proprio in ragione del loro carattere eterogeneo si risolsero in un unico risultato: il mancato sviluppo della Sardegna.

Concessione delle ferrovie a Gaetano Semenza e soci

Se annullassimo per un attimo la Storia della Sardegna, considerandola solo nella sua nudità, troveremo affascinanti i suoi frutti e le sue risorse, sconosciuti sarebbero i pensieri su ciò che si potrebbe fare. Gaetano Semenza e soci ne fecero parecchi, non cupidi ed occasionali, ma generosi e gagliardi. Il 14 luglio 1862 fu firmata una convenzione con annesso capitolato fra Gaetano Semenza, contraente in nome proprio e per conto d'altri capitalisti, e il ministro ai Lavori pubblici Depretis, quello alle Finanze Sella, e con Pepoli per quello dell'Agricoltura, industria e commercio⁽⁵⁾.

Il punto centrale dell'accordo fra Governo, Semenza e soci era quello che riguardava la cessione in libera proprietà di 200.000 ettari di terreni adempriabili. Questi vasti territori sarebbero dovuti andare alla società concessionaria delle ferrovie, quale sussidio per la costruzione e quale garanzia per poter emettere obbligazioni eccetera. L'ademprio, antica istituzione peculiare alla Sardegna, non era altro che l'uso comune di certe terre all'interno dei vari feudi in cui fu divisa l'isola all'epoca della dominazione spagnola. Con l'abolizione dei feudi, il Governo piemontese cercò di incamerare questi vasti territori nei beni del demanio, ma i Comuni, che da sempre ne dividevano l'uso, fecero opposizione, rivendicandone la proprietà.

È evidente che la realtà era fatta d'innomerevoli soprusi e prepotenze, perpetrate da chi, fuori dai

soggetti istituzionali, aveva i mezzi per esercitare la paura; condizione comune quando non si definisce un assetto di libera proprietà, quando lo Stato non ha la forza coercitiva (o la volontà) di soffocare i soprusi. Inoltre, lo Stato, garante della legge, concesse consapevolmente ciò che non era suo, che era dei Comuni, i quali a loro volta non detenevano pienamente questi terreni per colpa di privati che, appunto, li sfruttavano abusivamente.

Gli ademprivi furono concessi dal Governo permettendo, senza date certe, con l'art. 9 della succitata legge sulle ferrovie sarde: "Con legge soppressiva degli ademprivi si provvederà ai diritti dei Comuni e dei Cussorgiali, ed altri utenti [...]"; tale proponimento fu sempre eluso. In ogni modo, la *Regia Compagnia delle ferrovie di Sardegna*, nel frattempo costituitasi in Londra il 2 giugno 1863⁽⁷⁾, dovette presto constatare l'impossibilità *de facto* dei 200.000 ettari promessi dal Governo. La base economica - costituita dai 200.000 ettari di terreno ademprivile - del poderoso investimento e rischio che era la costruzione di più di 400 Km di ferrovie in Sardegna, si era già frantumata.

D'altra parte, i lavori propriamente ferroviari furono appaltati ad una società inglese di primo piano, la Smith-Knight & Co; la quale fece arrivare una gran messe di materiali, a partire da Porto Torres, Oristano e Cagliari, in modo da avviare i lavori uniformemente, partendo dalle principali sedi dell'ipotetico tracciato che comprendeva una grande linea longitudinale che raccordasse Cagliari con Sassari, Porto Torres, e partendo da questa, diramazioni per Iglesias e l'attuale Olbia e Golfo Aranci (come poi sarà nel 1883). Tutto procedeva con alacrità⁽⁸⁾, segno delle buone intenzioni e sincerità di proponimenti della società concessionaria.

A questo punto due nuovi problemi si misero sulla strada. Il primo riguardava l'atteggiamento non lineare del Governo per la questione ademprivi, l'altro era legato alla finanza internazionale e riguardava la Smith - Knight & Co. posta in liquidazione⁽⁹⁾ a seguito di congiunture economiche sfavorevoli.

I lavori frenati anche dalle vicende europee

È certo che l'avvio dei lavori delle ferrovie sarde non fu aiutato dalla congiuntura finanziaria interna-

zionale. La liquidazione della Smith-Knight & Co. creò diversi problemi per l'influenza che ebbe nella Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde (questo sarà il nome che accompagnerà la società fino al 1920, data in cui le ferrovie principali della Sardegna furono riscattate dallo Stato).

Gaetano Semenza, nelle sue memorie, pone l'accento sul più grave problema di questo periodo, ovvero, l'atteggiamento ambiguo del Governo italiano, il quale "trattava con Napoleone III la cessione alla Francia della Sardegna in cambio della Venezia"⁽¹⁰⁾; e proseguiva sostenendo come: "le viste di Napoleone furono scoperte da un mio amico di Parigi che conosceva un impiegato del Governo Francese che era addentro nei segreti, il quale dichiarò al detto mio amico nel comunicargli i piani di Napoleone, che le ferrovie le avrebbe fatte il Governo Francese, ma mai gli inglesi. [...] Nel tempo stesso [...] Emissari Francesi erano comparsi a Cagliari e a Sassari"⁽¹¹⁾.

In questi otto anni (1862-1870) non accadde nulla di concreto, nessuna linea entrò in funzione e il poco costruito fu mangiato dal tempo e dall'incuria. Le cose iniziarono a sbloccarsi nel 1866, con l'annessione del Veneto in forza dell'alleanza italiana con la Prussia a danno dell'Austria. Più tardi, nel 1870, con l'umiliazione inflitta dai tedeschi alla Francia e con la conseguente caduta di Napoleone III, il Governo italiano torna ad occuparsi attivamente della Sardegna.

Eppure non erano solo queste le insidie sulle ferrovie sarde. Semenza sottovalutò che anche riuscendo a costruire le linee più semplici (Cagliari-Oristano e Cagliari-Iglesias, Porto Torres- Sassari e Ozieri), avrebbe incontrato grandissime difficoltà tecniche nella parte più difficile del tracciato, cioè il tratto Oristano-Oziera, specialmente per quanto riguardava il percorso della linea. Nonostante si fossero eliminate le tante gallerie e le numerose altre opere necessarie nella prima bozza di tracciato compilato per le ferrovie sarde, il capitolato annesso alla convenzione del 1862 imponeva che si adottassero curve di raggio non inferiore ai m. 450 nelle pendenze superiori al 5°/°°, costringendo così la ferrovia su percorsi lontani dalle zone più popolate e vantaggiose⁽¹²⁾, insicuri e dettati solo dal soddisfacimento di quest'obbligo. Solo più molto più avanti, con la fondamentale convenzione del 1877, si poté avviare a questa grave



Gaetano Semenza.

restrizione⁽¹³⁾, così inspiegabilmente rigida, da far pensare che il Governo di quegli anni in nessun modo volesse le ferrovie in Sardegna, compiacendosi però dei pagamenti in oro che la Compagnia Reale doveva a vario titolo allo Stato italiano.

Non va comunque dimenticato l'interminabile dibattito, durato per ben 15 anni (dal 1862 al 1877), che oppose sterilmente i sardi, fra chi voleva che la ferrovia Oristano-Ozieri passasse per Macomer (come poi avvenne) e chi voleva che passasse per la valle del Tirso. Ciò per ricordare che i sardi stessi hanno ostacolato un sereno svolgimento dei fatti che accompagnarono la storia delle ferrovie sarde.

La convenzione del 1869 modifica gli accordi

Durante il periodo 1862-'68 furono presentate altre due convenzioni che, non ritenute migliori della prima, furono rigettate dal Parlamento. Solo nel 1869 fu varata una nuova convenzione. La prima grande novità della convenzione del 1869 consistette nella scomparsa dei 200.000 ettari d'ademprivo quale sussidio alla Compagnia, sostituiti da un aumento della sovvenzione chilometrica da £ 9.000 a £ 12.000. La costruzione del sistema ferroviario sardo fu divisa in due periodi: con le linee da Cagliari a Oristano ed

Iglesias, da Sassari per Porto Torres ed Ozieri, per il primo (197 Km), e con le linee Oristano-Ozieri ed Ozieri-Terranova (Olbia; poi costruita fino a Golfo Aranci nel 1883), per il secondo (194 Km).

Un altro vantaggio venne dato alla Compagnia Reale, vale a dire la facoltà, una volta terminata la costruzione delle linee del primo periodo, d'accettare o meno quella del secondo, irta di difficoltà tecniche ed umane (fazione dei "tirsisti" e "macomeristi"); potendo optare per la cessione, dietro compenso, allo Stato delle linee del primo periodo. Il termine fissato per la scelta era fissato dopo il 31 dicembre 1874, data in cui tutte le linee del primo periodo dovevano essere per legge completate.

Per cogliere l'occasione e dare un segnale di responsabilità e fiducia allo Stato ma soprattutto ai suoi soci, che per ben otto anni avevano visto svanire il loro denaro, Gaetano Semenza s'accollò - costituendo appositamente una ditta a suo nome - il contratto di costruzione di tutte le linee del primo periodo, esclusa dapprima la Sassari-Ozieri, ma comprendendo successivamente anche questa. Pertanto, dal 1870 in poi, Semenza avrebbe vestito i panni sia di azionista che di costruttore rispetto alla Compagnia Reale.

La difficile questione delle ferrovie sarde diventava uno degli affari principali per Semenza dopo che, negli anni '60, fu molto attivo come banchiere nel finanziamento d'attività commerciali legate al mercato della seta⁽¹⁴⁾. Sempre questi anni costituiscono per Gaetano Semenza un momento intensissimo anche per l'impegno politico⁽¹⁵⁾, amplificato e pubblicizzato tramite la fondazione in Milano, nel 1864, del giornale *Il Sole*⁽¹⁶⁾, per il quale egli profuse abbondanza di capitali⁽¹⁷⁾ ed energie morali.

Tutte le linee del primo periodo, escluso la ostica Sassari-Ozieri, furono completate entro il 1872. La Sassari-Ozieri fu completata solo nel dicembre 1874⁽¹⁸⁾.

Manovre bancarie e la rottura con Londra

I lavori per le ferrovie in Sardegna sarebbero dovuti essere eseguiti in maniera economica, con uno scartamento (la distanza fra le rotaie che corrono parallele e che formano il binario) inferiore rispetto alla maggioranza delle linee della penisola⁽¹⁹⁾. Cosa di buon senso per un'isola che comunque, anche nelle

più rosee ipotesi, avrebbe quasi certamente sviluppato un traffico relativamente basso per lungo tempo. Eppure, questo dettaglio affatto trascurabile, non era specificato nello schema della prima convenzione (1862), quantunque molte altre cose lo fossero, come per esempio il tipo e il peso delle rotaie e altri dettagli che spesso si conservarono nel succedersi dei diversi accordi fra Stato e Compagnia Reale.

Ad ogni modo, nel 1870, Semenza, una volta assuntosi l'onere di costruzione delle linee del primo periodo, si trovò obbligato dal Governo a costruire le ferrovie sarde con scartamento uguale a quello standard, a costruire stazioni quando dovevano essere semplici fermate, a proporzionare tutte le opere d'arte occorrenti ai nuovi canoni. Non si commisurò la cosa dal lato finanziario. Nuove liti insorsero proprio nel momento in cui vi erano i presupposti almeno essenziali per far bene. Gravi malumori opposero la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde a Gaetano Semenza, che addebitò a quest'ultimo il costo che derivava dalle suaccennate imposizioni del Governo.

Probabilmente fu a seguito di questi avvenimenti che Gaetano Semenza si adoperò, con una certa spregiudicatezza, nell'assorbimento della Compagnia Reale da parte della Banca Italo-Germanica; comportando una rottura con la direzione di Londra, la quale si risolse disimpegnandosi in cambio di denaro che poi non arrivò⁽²⁰⁾.

Questi fatti si svolsero nel 1872, quando la maggior parte delle linee del primo periodo erano già state completate; e, nonostante gli aggravii che Semenza dovette subire nella costruzione di queste, egli, in conseguenza dell'affare della Banca Italo-Germanica, accettò anche il contratto per la costruzione della Sassari-Ozieri, la quale rimaneva ancora da farsi, a causa delle difficoltà tecniche che essa comportava. La Compagnia Reale, trasferita la propria sede principale da Londra a Roma, rimase legata alla Banca Italo-Germanica e Gaetano Semenza depositò, sempre nella stessa banca, la garanzia quale costruttore per la linea Sassari-Ozieri.

Tutto gravitava attorno ad un unico asse. E la Banca Italo-Germanica, che risolse i suoi problemi grazie all'affare delle ferrovie sarde, impiegò i suoi soldi in affari maldestri; la conseguenza fu che la banca non pagò la Compagnia Reale e che questa, a sua

volta, non pagò i lavori di Semenza, il quale, d'altra parte perdetto i soldi di garanzia del contratto affidati in deposito sempre alla stessa banca.

Passato questo periodo, la Compagnia Reale tornò in mano ai capitalisti inglesi e Gaetano Semenza riuscì comunque a ultimare tutte le linee del primo periodo entro i termini di tempo massimi stabiliti. Tutto si può ricomporre, ma le questioni di danaro spesso portano a rotture difficilmente conciliabili. L'affare delle ferrovie sarde, per quanto piccolo possa sembrare, mise in campo eminenti personalità della *city* londinese, che dopo tanto fare e disfare raffredarono anche i rapporti con Gaetano Semenza e con le cose riguardanti l'Italia e la Sardegna, trattando tutto con comprensibile diffidenza.

Che il destino non esista è vero solo per quelli che, nel bene o nel male si curano e si appagano dei loro appetiti, ma Semenza era uomo d'energie non comuni. Come si vedrà le ferrovie sarde, malgrado tutto, si fecero anche grazie ai soldi e alle strategie di Semenza. D'altro canto egli, e molti dei suoi amici con i quali fondò la Compagnia Reale, passarono in secondo piano o scomparvero, man mano che le cose procedevano per il meglio.

La costruzione delle linee del secondo periodo

Dopo il 1874, adempiuti gli obblighi contrattuali con la costruzione dei 197 Km delle linee del primo periodo, sia Gaetano Semenza sia la Compagnia Reale confidavano nella possibilità di un riscatto da parte dello Stato per le linee già costruite, che comprendeva l'onere del completamento del sistema ferroviario principale della Sardegna. Anche a questo punto l'ambiguità del Governo fece perdere tempo prezioso al progresso della Sardegna. Nuove correnti agitarono l'opinione pubblica⁽²¹⁾ in Sardegna, non tanto per i dodici anni in cui durava la questione, quanto, piuttosto, per la malmostosa complessità di tutte le vicende accumulate.

Nulla si mosse fino al 1876 anno in cui cadde il Governo della cosiddetta Destra storica. Semenza spinse molto in questa direzione e così, salita la Sinistra al potere, i suoi "Amici Politici che erano al Governo aiutarono le Ferrovie [sarde]"⁽²²⁾. Il 1877 fu veramente l'anno della svolta, dove si posero tutte le

basi per il completamento della sistema ferroviario principale della Sardegna, dove si riuscì – mercé la logica - ad arbitrare la disputa fra i propugnatori di una linea Oristano-Ozieri che passasse per la valle del Tirso (tirsisti) e chi per la via di Macomer (macomeristi). Eppure, nonostante tutto, la Compagnia Reale e Semenza avevano molti nemici i quali poterono frenare la rapida evoluzione degli eventi.

Il primo di maggio del 1877 fu stipulata una nuova e risolutiva convenzione fra la Compagnia Reale e il Governo presieduto da Depretis e con Zanardelli ministro dei Lavori pubblici., il quale, cinquanta anni dopo, fu definito dal consiglio d'amministrazione della società la "mente illuminata e liberale"⁽²³⁾ di queste vitali e cruciali vicende⁽²⁴⁾.

Questa convenzione conteneva i presupposti per un giusto procedere, anche se dal lato finanziario non fu del tutto sufficiente, arrecando gravi danni a Gaetano Semenza nonostante egli avesse dal 1862 "perduto una fortuna"⁽²⁵⁾ nella costruzione delle ferrovie sarde. Ma vi è di più, e cioè che nonostante il Governo gli fosse amico, questo non prese nemmeno in considerazione l'idea di un'unione delle concessioni delle ferrovie sarde con quella della linea Porto di Fiumicino-Roma, sempre in mano a Semenza, che ebbe a dire: "Quale fortuna per le ferrovie sarde [...] cioè una linea che partendo da Roma per Fiumicino e Terranova quindi a Cagliari con navigazione a Tunisi"⁽²⁶⁾.

Gli scompensi finanziari creati dagli insufficienti sussidi del Governo provocarono reciproche accuse di responsabilità fra Compagnia Reale e Semenza. Nonostante tutto, alcune scelte oculate portarono a un risoluto progresso del sistema ferroviario principale della Sardegna. L'ingegnere capo della Compagnia Reale, Benjamin Piercy, professionista d'esperienza internazionale, abile imprenditore e profondo conoscitore della Sardegna, fu incaricato con ampi poteri e completa responsabilità per i lavori di completamento della rete ferroviaria principale della Sardegna. Tale lungimirante investitura fu fortemente voluta da Semenza⁽²⁷⁾. Nel 1879 progredirono senza incertezze i difficili lavori delle cosiddette linee del secondo periodo, così il 1° luglio 1881 il sistema ferroviario sardo si poteva dire quasi completato e si decise di far proseguire la linea da Terranova (Olbia) fino a Golfo Aranci, luogo adatto all'attracco

di grossi piroscafi, inaugurandola il 1° luglio 1883.

Considerando la storia di queste ferrovie e il periodo dei grandi lavori del 1879, viene proprio da pensare che è la volontà e la capacità d'investire nella scelta delle risorse umane a determinare in parte l'evoluzione delle imprese commerciali e industriali. Oggi - passata la fortuna delle grandi ideologie - tali concetti accompagnano l'analisi dello sviluppo economico. I fasti del trionfo ci distolgono dai fantasmi di chi si è immolato per la grande impresa che lo ha generato. Così, nel momento in cui Semenza realizzò la grande impresa della costruzione del sistema ferroviario principale sardo, egli precipitò nella rovina, per causa di complessi regolamenti di conti che qui di seguito si cercherà di spiegare.

Pubblici affari e drammi personali

Gaetano Semenza, avendo accettato nel dicembre 1877 anche il contratto di costruzione delle linee del secondo periodo, come compenso per la costruzione di quelle del primo, credette di regolare tutti i suoi conti con la Compagnia Reale, coi suoi creditori e con la liquidazione della sua ditta, chiedendo un margine di guadagno che lo ricompensasse delle sue fatiche. Questo margine, che valeva un quarto del contratto di 35 milioni di lire per le linee del secondo periodo, gli fu sottratto per appianare una lite che i suoi creditori, a quanto pare non paghi di ciò che gli spettava, avevano intentato contro l'ingegner Piercy (entrato nell'affare prendendo metà del contratto) e il signor Young, liquidatore di Semenza. Inoltre, Semenza, fiducioso negli accordi presi, propose prima della lite di dare agli azionisti della Compagnia Reale, quale compenso per il lunghissimo periodo di mancato dividendo, una parte degli interessi che sarebbero spettati loro dalle azioni in suo possesso (che furono poi distribuiti a partire dal 1882). Cosicché egli, alla fine, non ebbe manco questa fetta d'interessi che gli sarebbe spettata.

È probabile che chi scrive abbia capito male e spiegato peggio il triste epilogo della complessa vicenda. Ad ogni modo, una cosa è sicura: che dopo tante fatiche Gaetano Semenza – ribadiamolo ancora una volta - non ebbe niente. In più, gli azionisti della Compagnia Reale che dovevano beneficiare del bonus d'in-

teressi da lui regalato, non erano più quelli che detenevano i titoli azionari durante i lunghi anni in cui le ferrovie sarde cercavano di nascere; nuovi personaggi man mano ne avevano acquisito i titoli.

Il vero dramma non sta solo in una questione di danaro, ma nella salute di Gaetano Semenza che se ne va definitivamente, a seguito del dissenso fra i suoi creditori, l'ingegner Piercy e liquidazione Semenza. Lite che, come egli disse, "mi faceva prevedere tristi conseguenze per me". Sempre a seguito di questi fatti egli ebbe, il 15 agosto 1881, "una specie di colpo nervoso"⁽²³⁾.

Alcune considerazioni conclusive

Gaetano Semenza si spense "dopo lunga e penosa malattia"⁽²⁹⁾ alle 5 pomeridiane del giorno 22 agosto 1882 in Milano, lasciando una moglie e quattro figli. Alla sua morte, dopo che molti misero in ridicolo il suo, come dire... *capitalismo spirituale* - inteso anche come un investimento d'energie morali, che avrebbero preso forza grazie alla basilare formula del mutuo guadagno, pragmatico vangelo - lo sforzo

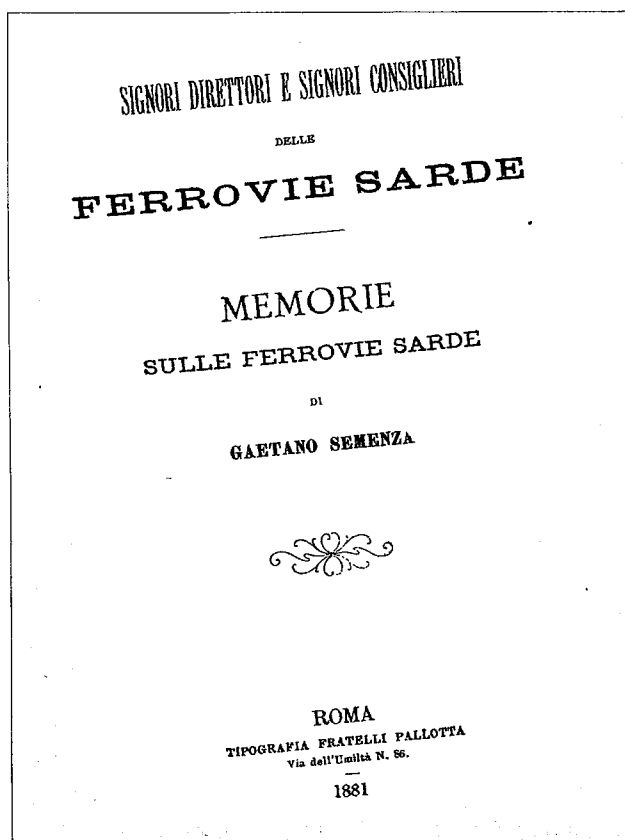
aveva dato dei frutti e le sue opere crescevano. Così, il giornale *Il Sole*, che egli aveva fondato a Milano nel 1864, anche per "battere sulla Sardegna che non andava avanti"⁽³⁰⁾, esiste tutt'oggi, conservando la sua vocazione di faro dell'economia. La Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde durò fino al 1920, quando la rete ferroviaria principale della Sardegna fu riscattata dallo Stato, e dal 1882 poteva ben essere considerata dai suoi azionisti "un tranquillo ed equamente remunerativo investimento dei loro risparmi"⁽³¹⁾.

La Sardegna ebbe Semenza come alleato - ricordiamolo - alla sua causa anche alla Camera, infatti, come egli disse "Fu per la Sardegna che mi diedi alla vita politica [...] Eletto che fui propugnai la causa della Sardegna"⁽³²⁾. Feroci furono le critiche dei suoi nemici politici, i quali dissero che "la stipulazione [del contratto di concessione delle ferrovie sarde] per parte [di Semenza] [...] parve un indizio di mente poco pratica e sicura; che fantastica nelle speculazioni e non sa camminare nel sodo"⁽³³⁾.

Non si può negare che stipulare una convenzione per la costruzione delle ferrovie in Sardegna avente come sussidio 200.000 ettari di terreno ademprivili, non poteva essere che... un raggirò, di Stato! E bene lo sapevano i francesi⁽³⁴⁾. La perseveranza di Gaetano Semenza scavalcò ogni sorta di difficoltà, fino a quando le ferrovie in Sardegna si fecero, ed esse avrebbero fatto tanto in più per la Sardegna se alla Compagnia Reale fossero state concesse le ferrovie secondarie nel 1886 e se le fosse stata concessa la linea di navigazione Golfo Aranci-Civitavecchia dopo il 1883⁽³⁵⁾.

Giustamente scrisse, riguardo la vicenda delle ferrovie sarde, Giuseppe Garibaldi a Gaetano Semenza: "Voi avete la ricompensa di Colombo e Belisario. I tempi sono cambiati, ma non gli uomini che reggono la sorte dei popoli"⁽³⁶⁾. Tronfi e crassi se ne stanno gli uomini di facili e subitanei guadagni e irridono chi sa guardare avanti. Il nome di Semenza sarà sempre più dimenticato, ma l'inossidabile energia di chi agisce per il comune guadagno non sarà mai fermata e sempre si perpetuerà in altri.

Un'ultima osservazione riguarda certi discorsi attuali sulla posizione della Sardegna nel Mediterraneo per le merci... del porto di Cagliari come possibile nodo importante... Niente di nuovo, Gaetano Semenza già lo disse quasi un secolo e mezzo fa.



NOTE

- 1) GAETANO SEMENZA, *Memorie sulle Ferrovie Sarde*, Tipografia fratelli Pallotta, Roma 1881.
- 2) Il Governatore di Cagliari Mathieu propone al Consiglio provinciale di questa città di prendere gli opportuni provvedimenti per lo studio di un sistema ferroviario in Sardegna. MATHIEU, *Relazione del Governatore di Cagliari al Consiglio Provinciale per la costruzione di una ferrovia centrale tra i due capi dell'isola di Sardegna*, Tipografia Botta, Torino 1860. In seguito, i due consigli provinciali della Sardegna, Cagliari e Sassari, deliberarono a favore della questione, commissionando anche rilievi e studi. COMMISSIONI DEI CONSIGLI PROVINCIALI DI SARDEGNA, [Lettera] *Ai Signori Ministri*, Tipografia Botta, Torino 1860.
- 3) Fra i quali quattro membri del Parlamento inglese: Grenfell, Pender (pioniere del telegrafo sottomarino), Bell, Barnes.
- 4) Bisogna ricordare inoltre, per rafforzare tali ragionamenti, che Garibaldi e Semenza condivisero, dopo il 1870, forti interessi nell'Agro Romano e, in particolare, nella ferrovia Roma - Porto di Fiumicino; vi è da dire che gli insistenti tentativi di colonizzazione che si fecero in quelle zone malariche, portarono ad un'ecatombe di tanta forza del nostro giovane Paese, in un misto d'interessi e di sincero zelo verso il progresso. Cfr. ANGELO CELLI, *Malaria e colonizzazione nell'Agro Romano dai più antichi tempi ai giorni nostri*, Vallecchi editore, Firenze 1927.
- 5) Il 4 gennaio 1863 essa verrà approvata con la legge numero 1105.
- 6) MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Leggi e decreti relativi alla concessione delle strade ferrate nell'isola di Sardegna e regolamento per lo scorporo degli ettari duecentomila di terreno ademprivili*, Tipografia Enrico Dalmazzo, Torino 1864.
- 7) *Ibidem*, p. 25.
- 8) "ben avviati lavori" da come si evince in un parere dell'epoca. MUNICIPIO DI CAGLIARI, *Petizione per la ferrovia sarda*, Tipografia Timon, Cagliari s.d., p. 4.
- 9) ROBERT TENNANT, *Sardinia and its resources*, Roma - Londra 1885, pp. 149-150.
- 10) GAETANO SEMENZA, *op. cit.*, p. 3.
- 11) *Ibidem*, p. 4.
- 12) Difatti l'ing. Capo Benjamin Piercy, nel 1879, poco prima dei grandi lavori sui tracciati più ostici del sistema ferroviario principale sardo, ebbe a dire: "Sono trascorsi sedici anni da che [il progetto di massima della linea Oristano - Macomer è stato studiato], ed in quel tempo, ed anzi fino ad epoca affatto recente non si credeva [poterlo migliorare], in quanto le curve più ristrette ammesse dalla legge in vigore prima del 1877 non dovevano avere meno di 450 m di raggio nelle pendenze superiori al 5 ‰". COMPAGNIA REALE DELLE FERROVIE SARDE, *Costruzione delle linee del 2° periodo*, Civelli, Roma 1879, p. 19.
- 13) *Ibidem*, p. 20.
- 14) Negli anni '60 dell'800 era molto attiva una *Casa bancaria Semenza, Mazzini & Comber* con sedi in Italia e Londra. Per gentile informazione del Chiar.mo prof. Claudio Zanier (26 settembre 2001).
- 15) Deputato nella IX e X legislatura. *La Sardegna, giornale quotidiano*. 24 agosto 1882.
- 16) *Il Sole*, nel 1865, si fonderà con il quotidiano economico milanese *24 Ore*; assumendo il nome *Il Sole - 24 Ore*.
- 17) "Io lo fondai spendendo molti denari". GAETANO SEMENZA, *op. cit.*, p. 9.
- 18) Con molte difficoltà legate non solo al reciproco rapporto fra Semenza, Compagnia Reale e Governo italiano ma anche per l'acceso dibattito sull'ubicazione della stazione d'Ozieri (Chilivani). Cfr. EDOARDO ALTARA, *Binari a Golfo Aranci/Ferrovie e treni in Sardegna dal 1874 ad oggi*, Ermanno Alberelli, 1992. p. 20.
- 19) GAETANO SEMENZA, *op. cit.*, p. 22.
- 20) ROBERT TENNANT, *op. cit.*, p. 154.
- 21) Ne è chiaro esempio l'impegno del deputato Francesco Salaris. FRANCESCO SALARIS, *Le ferrovie sarde, considerazioni*, Tipografia eredi Botta, Roma 1875.
- 22) GAETANO SEMENZA, *op. cit.*, p. 10.
- 23) COMPAGNIA REALE DELLE FERROVIE SARDE, *Relazione e bilancio, Esercizio 1918*, Tipografia dell'Unione editrice, Roma 1919. p. 9.
- 24) Ma i politici sono come le monete: valgono per due facce. E così Zanardelli, anni più tardi, dopo le amare vicende delle ferrovie secondarie sarde, perorerà in una lettera, i suoi buoni uffici per Alfredo Cottrau che, va ricordato, riuscì ad ottenere la concessione per le ferrovie secondarie sarde a discapito della Compagnia Reale, la quale, come ho già ribadito in più scritti, presentò progetti più meritevoli. Sia consentito un rimando a E. COSTANTINO, *Perché le rotaie sarde non parlarono più inglese*, Sardegna Economica (5/2001).
- 25) GAETANO SEMENZA, *op. cit.*, p. 13.
- 26) *Ibidem*, pp. 12-13.
- 27) "Allora più che mai suggerii, come [...] aveva proposto a Londra, a diversi, ed in Italia ai Sig. Guarducci, Segré ed altri, che la costruzione dovesse essere fatta dall'Ing. Piercy, come pratico della Sardegna, ove aveva fatto studi non indifferenti e aveva trovato una nuova via. Tale suggerimento fu accolto favorevolmente". GAETANO SEMENZA, *op. cit.*, p. 11.
- 28) *Ibidem*, p. 17.
- 29) *La Sardegna, giornale quotidiano*. 24 agosto 1882.
- 30) GAETANO SEMENZA, *op. cit.*, pp. 9-10.
- 31) COMPAGNIA REALE DELLE FERROVIE SARDE, *op. cit.*, p. 9.
- 32) GAETANO SEMENZA, *op. cit.*, p. 10.
- 33) *La Sentinella Bresciana, giornale quotidiano*, 9 marzo 1867.
- 34) Ne è chiara prova una pubblicazione dell'epoca: FRANCISQUE DE LACHENAL, *Les chemins de fer et les adimprives en Sardaigne*, Imprimerie héritier Botta, Turin 1863.
- 35) CAMERA DI COMMERCIO DELLA PROVINCIA DI SASSARI, *Le convenzioni sui servizi postali e commerciali marittimi*, (relazione di Stefano Cavanna), Tipografia Chiarella, Sassari 1893, p. 26.
- 36) Lettera di Garibaldi a Semenza del 23 giugno 1880, pubblicata in *L'Italia Insulare*, XI luglio 1880.