

TORNATA DEL 20 MAGGIO 1854

— 93 —

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Sunto di petizione — Omaggio — Congedi — Comunicazione di una lettera della Società della strada ferrata di Susa — Relazione sul progetto di legge per la costruzione di una linea telegrafica sulla ferrovia da Alessandria a Novara — Continuazione della discussione sul progetto di legge per la concessione di una ferrovia a cavalli da Sampierdarena al porto di Genova — Osservazioni dei senatori Connet e D'Oria — Relazione sul progetto di legge per la leva ordinaria di 250 iscritti marittimi — Ripresa della discussione sul progetto di legge suddetto — Discorso del senatore De Fornari — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Replica del senatore De Fornari — Approvazione dei due articoli e del progetto — Discussione ed approvazione dei progetti di legge per autorizzazione della vendita di una casa demaniale in Sassari; per la costruzione di una linea telegrafica sulla ferrovia da Alessandria a Novara, e per la leva di 250 iscritti marittimi.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2 pomeridiane

PALLAVICINO MOSSI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale viene approvato senza osservazioni.

QUARELLI, segretario, legge il seguente sunto di petizione:

913. Il clero della vicaria di Boves porge motivate istanze per la reiezione del progetto di legge relativo a modificazioni ed aggiunte al Codice penale.

Legge quindi una lettera del signor Hénfrey, colla quale a nome della Società per la ferrovia da Torino a Susa, annunzia l'ora in cui avrà luogo la corsa d'inaugurazione della ferrovia di Susa, alla quale con precedente lettera aveva invitato i signori senatori.

PRESIDENTE. Rendo conto al Senato dell'omaggio fattogli dalla Camera di commercio di Genova di alcuni esemplari di un opuscolo per essa pubblicato, col titolo: *Rapporto sulla crisi commerciale.*

RELAZIONE SOPRA IL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA LINEA TELEGRAFICA DA ALESSANDRIA A NOVARA.

DI POLLONE, relatore. Domando la parola per far presente al signor presidente che ho in pronto la relazione sul progetto di legge per la costruzione di una linea telegrafica sulla ferrovia da Alessandria a Novara.

PRESIDENTE. La invito a darne lettura.

DI POLLONE, relatore, legge la suddetta relazione. (Vedi vol. Documenti, pag. 4336.)

Mi permetto di rappresentare al Senato nella mia qualità personale, come dovendosi attuare la linea ferrata col 30 di questo mese, vi sarebbe urgenza che questa legge fosse votata, se vi rimanesse tempo, anche d'oggi stesso.

PRESIDENTE. Siccome è da supporre che la Camera si

troverà in numero, io allora avrò l'onore di proporre alla considerazione del Senato la proposizione fatta dall'onorevole relatore, che si passi, cioè, senza più a questa legge di tanta urgenza e di non difficile discussione.

Nel caso contrario il rapporto sarà stampato e distribuito nel modo solito.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI UNA FERROVIA A CAVALLI DA SAMPIERDARENA AL PORTO DI GENOVA.

PRESIDENTE. Si continua la discussione generale intrapresa avanti ieri sul progetto di legge riguardante la ferrovia a cavalli da stabilirsi tra Sampierdarena e Genova.

La parola è al senatore Gonnet.

GONNET. Dans notre dernière séance messieurs les sénateurs D'Oria et De Fornari, en exprimant leur opinion sur la concession du chemin de fer qu'il s'agit de faire à la commune de St-Pierre d'Arena, se lancèrent sur un terrain bien glissant pour eux, celui des fortifications de Gênes pour essayer de prouver que cette concession ne devait pas avoir lieu.

Persuadé, messieurs les sénateurs, que le langage de nos deux collègues n'avait pu produire chez vous aucune impression défavorable au projet de loi en question, je m'abstins pour cette raison, malgré ma spécialité, de prendre la parole et essentiellement aussi pour ne pas continuer une discussion sur une matière qui n'a rien à faire ici, pour ne pas continuer une discussion tout à fait oiseuse.

Cependant monsieur le sénateur De Fornari nous ayant menacé d'une nouvelle attaque sur le même sujet, ce serait mal à moi de continuer dans le silence que je m'étais prescrit, silence qui pourrait donner à croire que je ne suis pas éloigné de partager l'opinion de nos deux collègues.

J'en viens d'abord à monsieur le sénateur D'Oria qui, à cause de la population toujours croissante de St-Pierre d'Arena, à cause du développement de son commerce, craignant mal à propos une concurrence avec Gênes, voudrait que ce bourg devint partie intégrante de la commune de Gênes. Mais prévoyant avec assez de justesse une des objections qui pourrait lui être faite pour empêcher cette réunion, savoir, que St-Pierre d'Arena est en dehors des fortifications, notre honorable collègue n'hésila pas à nous dire de fortifier ce bourg, et de le comprendre ainsi dans une nouvelle enceinte qui n'en ferait qu'un seul tout avec Gênes. Et pour soutenir sa thèse, il nous fit l'histoire des aggrandissemens successifs de la capitale de la Ligurie, contre laquelle je n'aurais rien à opposer s'il se fût arrêté à l'enceinte qui s'étend jusqu'à St-Thomas, que l'on appelle communément la seconde enceinte.

Mais lorsqu'il assure que la première enceinte, c'est à dire celle qui part du fort de l'Éperon et descend au couchant jusqu'à la mer par St-Benigno et la Lanterne, n'est due qu'à l'accroissement successif de la population de Gênes, je ne puis plus être d'accord avec lui.

Cependant monsieur le sénateur D'Oria connaît trop bien l'histoire de son pays pour n'être pas fondé à croire que ce n'est encore qu'en vue de la thèse qu'il a soutenue, qu'il nous a fait cette assertion, car il n'ignore pas plus que nous qu'en 1625 Charles-Emmanuel et le Connétable Lesdiguières marchèrent contre Gênes qui fut à deux doigts de sa perte,

et ne fut réellement sauvée que par la mésintelligence qui survint entre les deux chefs de l'expédition.

Mais les Gênois comprenant alors la faiblesse de leurs murailles, par un élan patriotique admirable, commencèrent en 1630, pour la finir en 1633, la superbe enceinte qui fait de Gênes une place presque imprenable, et surtout inattaquable du côté du couchant, c'est à dire, du côté de St-Pierre d'Arena.

Je reviens maintenant à l'opinion émise de fortifier St-Pierre d'Arena. Elle serait grave, si cette proposition ne devait pas avoir le sort de celles qui tombent pour ne se relever jamais. En effet la position de ce bourg, dans une petite plaine, à l'embouchure de la Polcevera dans la mer, est dans une condition telle que jamais l'on ne pourra l'envelopper de fortifications d'une force qui puisse, je ne dirai pas égal, mais approcher de celle que la nature, peut-être plus que l'art, a donnée à la ligne qui s'étend du fort de l'Éperon à la Lanterne. Dès lors, St-Pierre d'Arena fortifié ne ferait qu'affaiblir la défense de Gênes et par ses fortifications serait soumis à toutes les horreurs d'un siège dont le résultat ne saurait se faire longuement attendre.

Mais j'en ai assez dit sous le rapport militaire; et mon opinion bien arrêtée est que la commune de St-Pierre d'Arena, par sa position particulière, ne peut jamais être absorbée par la commune de Gênes, et qu'elle doit vivre de sa vie propre sans être fortifiée. Je crains même de m'être trop étendu, si je pense que notre honorable collègue, dans la dernière partie de son discours, a fini par renoncer à toutes ses propositions, pourvu que le Gouvernement réveille la question momentanément assoupie de la construction d'un dock à Gênes.

J'en viens maintenant à monsieur le sénateur De Fornari. Si je ne me trompe, l'objection essentielle de notre honorable collègue, en fait de fortifications, consiste en ce que l'agglomération d'une population trop nombreuse à St-Pierre d'Arena peut être nuisible à la défense de Gênes, et qu'il ne sait trop comment on pourra pourvoir, dans le moment du danger, à la sûreté de cette population, et à ses intérêts commerciaux.

Que ce bourg soit plus ou moins peuplé, la défense de Gênes n'aura nullement à en souffrir. Ouvert comme il est, et soumis à tous les feux de la Lanterne, et plus particulièrement à ceux des hauteurs de St-Benigno, il est difficile qu'un assiégeant se décide à l'occuper; il n'y serait pas en sûreté. Mais supposons cette occupation: à quoi servirait-elle pour l'attaque et la prise de Gênes, puisqu'il est reconnu que les fortifications de ce côté sont inattaquables?

Il pourra cependant se faire que l'ennemi veuille tenter un coup de main pour s'emparer des riches dépôts qui pourraient exister à St-Pierre d'Arena: et certainement ce serait un malheur. Mais le commerce est trop avisé pour attendre un semblable coup de main, sans avoir auparavant, à la première marche des troupes de guerre, mis en sûreté tous ces dépôts. Quant à la population, nombreuse ou non, elle se trouverait dans le cas de celle de toutes les villes ouvertes.

Je me complais cependant à reconnaître, et vous l'appréciez comme moi, la prévoyante sollicitude de notre collègue pour les habitants de St-Pierre d'Arena, laquelle, à cause des pertes qu'ils pourraient éprouver en cas de guerre, le porte à proposer que tous les dépôts de marchandises qui auraient à s'y établir le soient à Gênes et non ailleurs, votant par conséquent contre le projet de concession en question. Mais je doute assez que les habitants du bourg lui tiennent bon compte de cette sollicitude.

J'ai dit que St-Pierre d'Arena ne devait pas être enveloppé de fortifications: il faudra cependant le garantir des dégâts que pourrait y apporter le feu des vaisseaux de guerre: or, parmi les batteries existantes autour de Gènes contre ces vaisseaux il n'en est aucune qui l'en garantisse suffisamment.

Eh bien, un projet est maintenant à l'étude pour remplir cette lacune; et les ingénieurs militaires mettront à profit le tunnel dont la formation fait partie de la concession qui nous occupe, pour augmenter la force de l'ouvrage à projeter, et pour en faciliter la défense. Du reste le Conseil supérieur du génie militaire, auquel fut soumis le projet du chemin de fer à concéder à St-Pierre d'Arena, l'approuva à l'unanimité, se contentant d'exiger quelques travaux de précaution dans la construction de la galerie, pour que son existence ne fût non seulement nuisible en aucun temps à la défense de Gènes, mais qu'au contraire elle lui fût utile.

J'en ai assez dit pour n'avoir pas à rentrer en lice, n'aimant guères à abuser des instants de la Chambre.

Je me suis abstenu de toucher à aucune question qui ne fût pas militaire, parce que monsieur le ministre des travaux publics a déjà, dans la dernière séance, répondu victorieusement, ce me semble, à toutes les difficultés élevées par l'honorable sénateur D'Oria, et même à celles que nous fit pressentir notre collègue monsieur De Fornari.

D'après ce qui précède il est tout à fait inutile que je dise que ce projet de loi aura ma boule blanche.

PRESIDENTE. La parola è al signor senatore D'Oria.

D'ORIA. Non voglio lasciar senza risposta le parole pronunciate dall'onorevole senatore Gonnet. Io veramente, come già ho detto nell'ultima seduta, non mi credo capace di competere con un militare trattandosi di fortificazioni; ma tuttavia dico che per avere su ciò che ha esposto una ferma convinzione, malgrado la considerazione che io ho pel nostro onorevole collega, bisognerebbe che quando ne venga l'opportunità si nomini una Commissione speciale, composta delle varie armi dotte, cioè stato maggiore generale, genio, artiglieria, insomma delle persone le più distinte intorno a questa materia. Tale Commissione sicuramente sarà in grado di apprezzare o combattere tutto ciò che l'onorevole generale Gonnet ha detto intorno a siffatto argomento.

Ma io, come semplice borghese, non posso per nulla alzarmi a competitore in una specialità che non è la mia. Quindi intendo che le parole profferite dall'onorevole senatore Gonnet non abbiano nessuna conseguenza pregiudizievole sulla questione nata intorno a questo punto.

Mi rincresce che trovissi per ora assente il mio amico, il senatore De Fornari, il quale aveva accennato nell'ultima seduta di voler prendere la parola a questo riguardo. Egli certamente non è militare, come non lo sono io, ma forse potrebbe avere dei lumi su questo particolare, mentre io non ho avuto in mira di trattare a fondo la questione delle fortificazioni, e non feci manifesto se non un vivo desiderio per l'incorporazione di Sampierdarena con Genova, ed è in seguito a questo desiderio (che ho in comune con tutti i Genovesi) che io ho presa la parola, e non per dare uno sviluppo all'improvviso alla tesi delle fortificazioni.

Io ho solo accennato che, da alcuni discorsi uditi in proposito, io credo che si possano appoggiare le fortificazioni agli antichi bastioni che da sopra San Benigno vengono al mare, e costruire degli altri nuovi bastioni prendendo le creste, se non isbaglio, dei monti Galletto e Belvedere, dove havvi in fondo un forte, e che allora le nuove porte si troverebbero alla Palmetta.

Io confesso ingenuamente che non ho fatto che accennare

un pensiero, perchè, ripeto, non era di mia competenza parlare di cose militari. Io potrei bensì parlare di agricoltura, di buona amministrazione, perchè di queste ho sufficienti cognizioni, ma non di fortificazioni.

Ho pure accennato ad un'altra questione, a quella cioè del dock, e qui, nel chiudere il mio discorso, devo ripetere che è mio fermo avviso che il dock è indispensabile e di somma necessità per Genova, e che senza di esso il commercio di Genova non potrà mai essere in quella florida condizione a cui ha diritto di aspirare.

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE
PER LA LEVA DI 250 MARINAI.**

PRESIDENTE. La parola è al senatore Balbi-Piovera relatore del progetto di legge riguardante la legge della leva di 250 marinai.

BALBI-PIOVERA, relatore. Signori, colla presente legge il ministro di marina dimanda l'autorizzazione di una leva di 250 marinai per mantenere la forza permanente marittima sullo stesso piede senza variazione alcuna nè aumento.

Egli vi richiede il numero appena sufficiente al rimpiazzo dei congedati per diversi motivi.

La vostra Commissione è stata unanime per proporvi l'approvazione della legge quale vi venne proposta.

PRESIDENTE. Il Senato essendo ora in numero, debbo interrogarlo se stima che si dia senza più passo alle due leggi di cui si sono ora uditi i rapporti, uno del senatore Di Polzone e l'altro del senatore Balbi-Piovera.

Se non vi ha nulla in contrario, metto ai voti la prima proposta.

Chi approva la discussione immediata della legge concernente l'approvazione della linea telegrafica tra Alessandria e Novara, sorga.

(È approvata.)

Metto ai voti quella concernente la leva di 250 marinai:

Chi approva la discussione immediata di questa legge, sorga.

(È approvata.)

Debbo prima recare a conoscenza del Senato alcune domande di congedo.

QUARELLI, segretario, legge quattro lettere dei senatori Borromeo, Malaspina, Audiffredi e Ricci Alberto, con cui, per motivi di salute il primo e per affari urgenti gli altri, chiedono un congedo di un mese, il quale è loro dal Senato accordato.

**RIPRESA DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE
DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO ALLA FERROVIA
A CAVALLI DI SAMPIERDARENA.**

PRESIDENTE. La parola è al senatore De Fornari sulla legge riguardante la concessione di una ferrovia da San Pier d'Arena al porto di Genova.

DE FORNARI. Farò osservare che il mio desiderio, stato espresso l'altro giorno, era che vi fosse presente il signor ministro della guerra, perchè le ragioni che vorrei esporre sono molto di sua competenza.

PRESIDENTE. Ciò non deve impedire che si continui la discussione.

DE FORNARI. Ella è (pur troppo lo sento in questa occasione più che in tutt'altra, onorevoli colleghi, onorevoli ministri del Re), ella è ardita prova, e sarà difficile e probabilmente vano assunto lo imprendere ch'io fo ad oppugnare questo progetto di legge, riprodotto col vantaggio di aver formato oggetto di reiterati studi e maturate modificazioni, e tradotto in una già concordata convenzione tra il Governo e il Municipio di Sampierdarena, sapientemente del resto coordinato nell'interesse rispettivo, e soprattutto nella parte tecnica, connessamente con la grande ferrovia, e già rivestito della sanzione della Camera elettiva, ed ora anche per l'approvazione del Senato, favorito dalla relazione dell'ufficio centrale, tranne poche osservazioni non insistenti, ed ora anzi eliminate, però altre che quelle che mi commuovono; difficile assunto, dico, ed opposizione a cui ben sono dolente di avere a decidermi, per me, genovese, ma non influente, non autorevole a fronte di preconetti e preordinamenti già radicati e resi anche popolari; per me inoltre quanto a due importanti parti della questione, quella, cioè, tecnica, e quella strategica per la difesa, quasi affatto incompetente; per me, forse solo, in tale mio assunto di opposizione.... ma una profonda e maturata convinzione, di queste mie considerazioni che generali, e quali le estimo, vitali, ed affatto o quasi non discusse né contemplate pure, m'impongono il dovere di questo coraggio civile, nello interesse, ch'io ravviso massimo, non solo della città mia patria avita, ma dello Stato, del regno unito nostro costituzionale, e di una grande e maggior causa ancora, poichè io prevedo, e, nelle vicende dell'avvenire, predico probabili gravi pericoli e danni, conseguenze di tanta innovazione nella ognor crescente, e che così ognor più promuoverebbero, espansione, nella contigua, ma quasi disgiunta località di gran parte della popolazione ora raccolta e difesa in quella Genova, che non può negarsi, non deve dimenticarsi essere, contro gravi e troppo ancora possibili vicende, il baluardo migliore, ed eventualmente un'ultima valida risorsa di questa patria nostra, e della speranza della vera e grande patria Italia tutta.

Servirà in ogni caso questo mio documento di ragionata protesta, e col sussidio dell'esperienza, per avventura in tempo ancora, di richiamo a provvidi rimedi; e perciò mi rassegno a rappresentare come che sia la molesta parte di Cassandra, di cui ben di cuore desidero non mi resti che l'ilarità cui può prestare soggetto un momento....

Domando di essere dispensato dalla lettura del resto di questo discorso atteso un accesso d'affezione neuralgica all'occhio che me lo impedisce.

Al mio proposito consacro tuttavia ancora poche parole.

Dico adunque che l'agglomerazione di un'importante parte della popolazione della città in quello scalo è assolutamente di una grandissima conseguenza, e può recare pericoli e danni a quella popolazione affatto indifesa, in occasione di guerra, e forse di aggressione improvvisa, lo che abbiamo veduto pur troppo ai nostri tempi rinnovarsi.

Mi si dirà forse che adesso è già tardi, e tutto è disposto; ma io rispondo che non è mai tardi il riparare a ciò che è improvvido, tanto più l'omettere ciò che può, come nel presente caso, accrescere immensamente il pericolo, il danno.

D'altronde sostengo che non è tardi, perchè vi sono ben altri mezzi che possono supplire all'intento che si propone il Governo.

La città, a dir vero, è attualmente angusta per tutti i bisogni del commercio, ma locali buoni, considerabili e preferibili a Sampierdarena, si trovano ancora nella città stessa.

Vi sarebbe solo a considerare l'intento e la difficoltà di procurare dei locali atti al commercio, ma si prenderebbe quell'occasione per ingrandire ed abbellire una città destinata a figurare come un emporio nel Mediterraneo, come un baluardo, una piazza forte, e come un soggiorno che invita i forestieri a stabilirvisi.

Chi non conosce perfettamente le località di Genova potrà forse dubitarne, ma io darò qualche cenno il quale potrà dimostrare a tutti che si può provvedere ad ogni cosa.

Due sono gli oggetti a cui si deve provvedere: all'abitazione ed ai locali del commercio; i locali del commercio hanno bisogno di essere ravvicinati alle vie del trasporto del commercio, quindi si possono facilmente stabilire in località ove perfettamente siano adatti.

Vi è un sozzo quartiere della città, il quartiere del molo, composto di case di poco prezzo, e quindi meritano poca indennità. I proprietari vedrebbero fiorire quel quartiere come gli altri, con polizia e comodità; esso è vicinissimo alla piazza Caricamento e poco al di là del porto franco; vi si potrebbe accedere facilmente per una strada già esistente e soprattutto per altre comunicazioni che si stabilissero appositamente. Questo locale, che è assai vasto, mi pare che sia una grandissima risorsa per il commercio, e lo destinerei ai magazzini, la contiguità del mare e del molo vecchio giovando molto a tale uso.

Di lì si può protendere ancora più oltre anche per i locali per il commercio, soprattutto per le abitazioni.

Dalle Grazie, poco lontano dal molo vecchio, si può facilmente aprire una strada con poca pendenza che riesca alla piazza di Sarzana, di dove si va poi pianamente al ponte di Carignano ed alla collina di Carignano, dove si apre un vasto campo alla fabbricazione di case d'abitazione, ed ove potrebbero benissimo alloggiarsi i commercianti e segnatamente i forestieri, a cui sarebbe molto gradito un tal luogo.

Dalla parte inferiore ancora, sempre nella direzione del molo, io credo si potrebbe aprire una comunicazione al quartiere dei Servi, che attualmente è del tutto appartato, e che però è abbastanza grande e cospicuo per offrire comodi al commercio, e per abitazioni, e per i locali di deposito ancora, talmente che spesse volte fu impiegato per un piccolo molo al trasporto dalla via dei Servi in mare; ciò poi è stato abbandonato, ma col tempo si potrebbe riprendere con maggiore utilità e con maggior senno.

In Carignano adunque si potrebbe avere l'abitazione principale, e locali abbastanza per tal uopo.

Ma vi ha più: anche dal di là de' Servi si va con comoda strada alla porta dell'Arco, e questo servirebbe a raddoppiare la comunicazione per mezzo della strada Giulia, che è attualmente insufficientissima, il che sarebbe anche un altro vantaggio.

Di lì si scende nella pianura tra la porta dell'Arco e porta Pila, che è assai spaziosa per le abitazioni e anche per il commercio, e d'onde le strade sono facili per ogni trasporto; da quelle località che ho indicate si può procedere più oltre alla collina d'Albaro, la quale è preziosissimo soggiorno, e che sarebbe molto ricercata per le abitazioni dei commercianti e specialmente dei forestieri.

Codesta collina e tutte queste località verso il levante, a preferenza di quelle a ponente, sono preferibili sotto l'aspetto militare.

Dalla parte di ponente il promontorio di San Benigno separa interamente Sampierdarena dalla città, e San Pier d'Arena resterebbe indifeso in ogni occasione.

Dunque sicuri da quella parte per mezzo del promontorio

di San Benigno, che è, si può dire, una barriera insuperabile (*In questo istante entra nella sala il ministro della guerra*); ma non così Sampierdarena, che colla sua agglomerazione di persone sempre crescente, con tutti i suoi depositi, sarebbe indifesa.

Invece dalla parte più debole tutte quelle posizioni che ho indicate, e segnatamente la collina di Albaro che sta inoltrata fuori della città, sarebbero difese dalle fortificazioni che appositamente furono colà erette dai nostri padri, e che successivamente potrebbero ancora di molto aumentarsi.

Io dico adunque che sarebbe infinitamente preferibile il far espandere una parte della popolazione di Genova da qualunque altro lato fuorchè da quello di Sampierdarena.

Io ho indicato tutte queste località con una certa estensione per provare che non è vero che non vi siano altri mezzi che quello d'un'espansione della popolazione in San Pier d'Arena.

L'espansione adunque da questa parte reca gravissimi inconvenienti, mentre, da quanto io ho detto, dalle altre parti non s'incontrano inconvenienti, ma vantaggi grandissimi, e tali da farne accogliere l'idea, perchè renderebbero anche la città più pulita, più elegante, e soprattutto più comoda ancora agli abitanti.

Queste sono le ragioni per cui io sono opponente a questa legge.

Essa, come ho indicato in principio, è stata formulata e presentata sotto l'impulso di forti interessi privati, sotto l'impulso di una velleità di scendere comodamente nel locale di Sampierdarena, ma senza considerare agli inconvenienti cui ho accennato.

Infatti io non ho inteso discutere in alcuna maniera questa parte della questione, cioè la difesa.

L'articolo *difesa* è bensì stato avvertito come intesi e trattato fino ad un certo punto, ma con dei rimedi, con dei succedanei, e senza molto accennare ai pericoli che ad ogni modo incorrerebbe la popolazione agglomerata in San Pier d'Arena quando un tempo calamitoso, un tempo di guerra imperversasse.

Fin qui io non ho parlato che di difficoltà, d'inconvenienti materiali, ma io alludo anche moltissimo agli inconvenienti morali.

Quando una gran parte della popolazione di Genova, la parte industriale, la parte più interessata ai profitti commerciali, sarà colà stabilita, venendo poi un tempo calamitoso (non solo una guerra regolare od un assedio, ma una perturbazione politica subitanea, un tradimento, una rivoluzione) quella popolazione può essere anche subitaneamente sorpresa; può accadere che vi sia luogo a possibilità di soccorrerla, per la conservazione delle vite, ma non così forse per la conservazione delle sostanze, che sarebbe impossibile di trasportare subitaneamente nella città dove v'è una facile difesa.

Per queste ragioni morali nascerebbero anche dei dissidi tra il Municipio di Sampierdarena, quello di Genova ed il Governo stesso; si invocherebbe la conservazione delle comunicazioni, e queste sarebbero pericolose. Naturalmente il Governo persisterebbe a voler salvare la città ed abbandonerebbe quella popolazione; ma sarebbe assai deplorabile quest'abbandono, sarebbe assai grave il pentimento che si avrebbe dall'aver così proceduto a quella espansione di popolazione in una località indifesa.

Io dico adunque che oltre ai mali materiali nascerebbero dei dissidi, delle discordie, dei riclami, e forse non solamente tra gli abitanti di Sampierdarena, il Municipio di

Genova ed il Governo, ma altresì fra la stessa popolazione di Genova; perchè in essa popolazione vi sarebbero degli interessi collegati cogli abitanti e colle località di Sampierdarena, i quali contrasterebbero coll'autorità in favore di San Pier d'Arena.

Tutte queste ragioni mi inducono a riguardare come improvvida l'espansione della popolazione di Genova a San Pier d'Arena; ed è perciò che io mi credo in obbligo d'oppormi a questa legge, ed io dichiaro manifestamente il mio voto avverso, malgrado che questa sia un'opinione che ormai credo popolarizzata a Genova, e che riuscirà forse inaspettata la mia opposizione.

Ieri non ho fatto quest'opposizione, ma soltanto ora, perchè non aveva conoscenza, e non poteva averla relativamente a quello che si trattava con la gran ferrovia, come a questa nuova ferrovia che si doveva concedere in Sampierdarena.

Io non ho voce autorevole in Genova; l'assenza mia da quasi un mezzo secolo da colà mi ha spogliato intieramente d'ogni influenza, d'ogni ingerenza, d'ogni autorità, epperò non ho punto potuto immischiarmi in quello che si conveniva ed in ciò che si desiderava.

Al momento io non ho potuto emettere la mia voce che in quest'aula, e credo d'aver adempito ad un dovere; mi dispiace d'averlo fatto in maniera poco soddisfacente, perchè ho dovuto rinunciare a leggere il discorso che aveva formulato, e così ho insufficientemente adempiuto all'assunto mio.

PALESCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io risponderò tanto più brevemente all'onorevole senatore De Fornari, quanto che mi pare ch'egli abbia discusso un argomento che non è quello precisamente a cui si riferisce la legge.

Se il Governo venisse domandando privilegi e favori speciali per il comune di Sampierdarena, collo scopo di promuovere oltre il naturale sviluppo la sua fabbricazione, e quindi la sua industria, la sua popolazione, e ciò in pregiudizio di altre località di Genova interne od esterne, della parte di levante anzichè di quella di ponente, come vorrebbe il signor senatore De Fornari, allora avrebbe potuto giustamente istituire il suo confronto e dolersi che il Governo col privilegiare la fabbricazione di Sampierdarena contrariasse le altre fabbricazioni di Genova. Ma questo non è punto l'intendimento del Governo.

Esso lascia libera affatto l'eruzione di fabbriche dove si trova meglio e più conviene. E se i cittadini di Genova troveranno opportuno di dare maggior estensione alla città, e di introdurre quei miglioramenti che sono stati accennati dall'onorevole preopinante, se vorranno in conseguenza riformare il quartiere del molo demolendo gli attuali cattivi fabbricati e casupole per sostituirvi grandi magazzini e vasti edifici, e se vorranno estendere oltre a ciò le costruzioni ed i miglioramenti all'interno della città, alla piazza di Sarzana, e sull'altura di Carignano, certamente sarà loro libero il farlo; ed il Governo, quando potesse promuovere questo miglioramento senza specialità di privilegi, certo lo farebbe.

Ma sostenere che non si debba concedere la strada ferrata a Sampierdarena perchè sarebbe meglio che in luogo di fabbricare colà si fabbricasse altrove, mi pare argomento estraneo affatto al merito del presente progetto di legge.

DE FORNARI. Domando la parola.

PALESCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quando Genova vorrà fabbricare in tutte quelle località cui ha accennato l'onorevole preopinante, e domanderà che per facilitare questa fabbricazione le sia concesso di condurre nelle località medesime una strada ferrata, e nel chiederlo presenterà un

piano così ragionevole, così vantaggioso, così facilmente attuabile com'è quello della strada ferrata di Sampierdarena, se allora il Governo rifiuterà la concessione, avrà ragione il senatore De Fornari di dire: per qual ragione non favorite anche questo quartiere della città come avete favorito San Pier d'Arena?

Ma, lo ripeto, il Governo non vuol concedere privilegi esclusivi al comune di Sampierdarena, poichè senza uopo di quelli vi si fabbrica grandemente, si accresce il commercio, vi si fondano moltissimi stabilimenti industriali e diverse officine che sono vantaggiosissime all'industria ed al commercio di tutto lo Stato.

Quando si farà altrettanto in altri luoghi, si concederà anche a questi le stesse facilitazioni che verranno domandando per ottenere più facili comunicazioni.

Farò poi osservare all'onorevole preopinante che questi altri luoghi che egli cita sono in condizioni ben diverse da quelle di Sampierdarena, appunto perchè non hanno nè prospettiva nè facilità di legarsi alla grande via commerciale dello Stato come detto comune, dentro il cui abitato arriva già la strada ferrata.

Ed è naturalissimo che l'industria si sviluppi a San Pier d'Arena con tanta opportunità di sito e di facili ed economiche comunicazioni interne ed internazionali che gli offre la strada ferrata medesima. Ma quando invece egli vuole indurre ad edificare a Carignano, quando egli propone che di preferenza si fabbrichi a porta Pila e nella val del Bisagno, quando vuole rimontare al di là del Bisagno e fabbricare sul colle di Albaro o più in là, io dubito assai che egli riesca a trovarvi la convenienza di creare stabilimenti commerciali ed industriali che abbiano facilità di comunicazioni per mezzo di diramazioni di ferrovie, come l'hanno gli stabilimenti di Sampierdarena.

Egli è evidente che l'industria si sviluppa prima e più prontamente dove trova maggiore opportunità, e difficilmente se ne troverà una più grande di quella che presenta per ogni rispetto la località di Sampierdarena.

Quanto ai pericoli da lui esterni, che in caso di guerra la popolazione che si andrà accumulando a Sampierdarena venga a trovarsi in trista condizione, gli farò riflettere che ad ogni modo, quand'anche non si accordasse la strada ferrata, la popolazione seguirebbe a crescere, come aumenta attualmente, in modo straordinario.

Ora egli non vorrà certamente che si faccia una legge per impedire la popolazione di Sampierdarena d'aumentare, per vietare agli abitanti di Sampierdarena di sviluppare le loro industrie e i loro commerci.

Noi invece vogliamo favorire e promuovere questo sviluppo ed aumento, perchè si può farlo, non solo senza alcun aggravio dello Stato, ma anzi con suo grandissimo vantaggio, come si è dimostrato e nelle antecedenti discussioni e nella relazione del Ministero sul progetto di questa legge.

Poche cose infatti si potranno fare più utili alla strada ferrata dello Stato che procacciarle un nuovo accesso diretto al porto di Genova attraverso il colle di San Benigno.

Per tutti questi motivi credo che il confronto che vuol fare l'onorevole preopinante tra l'opportunità di fabbricare a Sampierdarena e quella di edificare nei quartieri che egli ha accennato, non abbia realmente diretto rapporto colla discussione della legge in oggi proposta al Senato.

Non entrò poi a discutere delle considerazioni strategiche e militari state messe in campo, poichè io credo che se l'onorevole senatore De Fornari fosse intervenuto prima all'adunanza, ed avesse potuto sentire il discorso dell'ono-

revole senatore Gonet, egli si sarebbe convinto che la condizione attuale delle fortificazioni di Genova non ammette ulteriore estensione nè dalla parte di Sampierdarena, nè dall'altra parte per abbracciare il terreno verso o al di là del Bisagno, dov'egli vorrebbe promuovere il protendimento della città.

E quanto ai pericoli da lui paventati per la popolazione di Sampierdarena, torno a dire che ad ogni modo per farli cessare non basterebbe dire: non voglio che abbiate una comunicazione col porto di Genova, bisognerebbe fare una legge che impedisse alla popolazione di Sampierdarena di crescere.

Lungi poi che questa popolazione, coll'aprirsi il nuovo pronto accesso al porto, si trovi in più trista condizione, io credo anzi che le porgerà un mezzo di migliorare la sua condizione anche in casi di guerra, od in quei casi di tumulti momentanei che egli teme; perchè in casi di guerra, se sarà aperto l'accesso sotto il colle di San Benigno, i magazzini di Sampierdarena avranno una facilità maggiore di vuotarsi ed andare a scaricare nel porto di Genova, e la popolazione di ricoverarsi più prestamente nella città.

Egli è poi evidentemente dimostrato che il comune di Sampierdarena è posto in tali condizioni economiche, industriali e topografiche, da promettere un sempre crescente progresso d'attività, di commercio e di ricchezza pubblica. Non vedrei dunque perchè non si debba favorire questo avviamento ad un maggiore benessere, mettendo senza aggravio allo Stato quel comune in misura di approfittare del porto di Genova, alla spesa del quale concorre nell'istessa proporzione della popolazione, ossia del Municipio di Genova.

Ripeterò quello che ho detto nella precedente tornata, che cioè le spese del porto di Genova sono ripartite per 7/10 a carico dello Stato, quindi basterebbe questo solo titolo per dar diritto al comune di Sampierdarena di valersi del porto al pari di Genova.

Due altri decimi sono messi a carico della provincia. Sampierdarena appartiene alla provincia come il Municipio di Genova, quindi deve poter partecipare in proporzione agli utili provenienti da questa spesa; finalmente un decimo cade a peso dei due Municipi di Genova e di Sampierdarena in ragione della rispettiva popolazione; io credo dunque che la ragione di profittare di quel porto sia eguale per ambedue, e che la domanda di aprirsi un accesso a questo porto a spese proprie sia la più giusta, la più discreta che possa fare il comune di Sampierdarena, massime quando si rifletta essere il medesimo disposto ad eseguire l'opera con quelle condizioni che la rendono ad un tempo utilissima allo Stato.

PRESIDENTE. Accordo la parola al senatore De Fornari pregandolo a non voler rientrare nella questione edilizia dell'ampliamento di Genova e di attenersi meramente al concetto che informa la legge.

DE FORNARI. Non ho parlato che una volta e mi pare di poter rispondere alle osservazioni del signor ministro.

PRESIDENTE. Purchè non entri in una discussione, la quale, come il ministro ha già rilevato, è affatto estranea all'argomento sostanziale della legge.

DE FORNARI. Mi sta a cuore di rispondere alle osservazioni fattesi dal signor ministro intorno al favore che si deve accordare più ad uno che ad un altro comune per la formazione e l'agglomerazione delle popolazioni e sopra la costruzione delle abitazioni nelle città.

Noi abbiamo veduto che nella capitale il Governo si è interessato a regolare le costruzioni delle fabbriche piuttosto in un modo che in un altro, le ha incoraggiate piut-

to in un luogo che in un altro, coll'esenarle, per esempio, per 30 anni, se non erro, dalle tasse. È quindi cosa provvida che il Governo invigili sulla direzione che prende la costruzione delle case nelle città, e specialmente nelle città cospicue.

Per Genova, città cospicua, militano inoltre tutti quei riflessi e motivi che io ho esposti, e sui quali io non tornerò più. Ma dico che non vedo nessun inconveniente a che, anche spontaneamente, il Governo faccia riflettere al Municipio di Sampierdarena i pericoli di cui vi ho fatto cenno, la situazione infelice degli abitanti colà agglomerati in tempo di guerra; e d'altra parte incoraggisca i proprietari di terreni a fabbricare in altre situazioni, e piuttosto in un modo che nell'altro, esentandoli anche dalle imposte, come ha fatto in Torino.

Per conseguenza io credo che non è poi vero tutto quello che il signor ministro ha creduto poter dire, cioè che si debba abbandonare interamente alla volontà delle popolazioni lo stabilirsi, improvvidamente, con pericolo loro ed anche con inconveniente pel Governo, più in un luogo che in un altro; ed infine osserverò, contro ciò che pure allegava, che se è vero non potersi impedire agli abitanti di Sampierdarena o proprietari ivi lo edificare, molto più ed enormemente si fa per essi concedendo loro una privilegiata ferrovia, e così promovendo anzi che frenare quella improvvida tendenza; mentre invece nulla si fa per dare un propizio impulso alla edificazione ed alla distribuzione della popolazione nell'interno della città ed in altre più acconcie situazioni.

Laonde io persisto nella manifestazione del mio voto avverso alla legge che discutiamo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura della discussione generale.

Chi vuol passare alla discussione degli articoli, sorga.

(La discussione generale è chiusa.)

* Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione conclusa addì 16 marzo 1854 tra il ministro dei lavori pubblici rappresentante lo Stato ed il comune di Sampierdarena per l'apertura ed esercizio d'una ferrovia a cavalli che metta in comunicazione diretta il suo abitato col porto di Genova, a seconda del relativo progetto, riformato in data 3 gennaio 1853, dell'ingegnere capo in ritiro cavaliere Argenti, visato dal ministro dei lavori pubblici. »

(È approvato.)

* Art. 2. Il Governo è parimenti autorizzato a far eseguire la congiunzione della via ferrata succursale, detta della Coscia, colla strada ferrata concessa al comune di San Pier d'Arena, ed a pagare al comune medesimo la metà della spesa che avrà effettivamente incontrata per la costruzione della galleria, dello scalo e delle opere attinenti, a tenore dell'articolo 32 della convenzione 16 marzo 1854. »

(È approvato.)

DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEI PROGETTI DI LEGGE: PER LA VENDITA DI UNA CASA IN SASSARI; PER LA COSTRUZIONE DI UNA LINEA TELEGRAFICA, E PER LA LEVATA DI MARINAI.

PRESIDENTE. È pure all'ordine del giorno un altro progetto di legge riguardante la vendita di una casa demaniale in Sassari, progetto il cui rapporto è già stato stampato

e distribuito da parecchi giorni ai signori senatori. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1377.)

Dichiaro quindi aperta la discussione su questo progetto di legge.

Se non si prende la parola metterò ai voti l'articolo unico del progetto.

* **Articolo unico.** È approvato l'atto stipulato il 28 dicembre 1853 nell'ufficio d'intendenza generale di Sassari, portante vendita a favore di Giacomo Queirolo della casa demaniale detta *Casa alta*, situata sulla piazza *Carra piccola* in Sassari, mediante il prezzo di lire sei mila seicento sessanta, e sotto l'osservanza delle condizioni dall'atto suddetto determinate. »

(È approvato.)

PRESIDENTE. A tenore del voto testè emesso dal Senato metterò in discussione il progetto di legge riguardante la costruzione d'una linea telegrafica sulla strada ferrata da Alessandria a Novara. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1336.)

Questo progetto di legge, che contiene due articoli, sarà oggetto della discussione generale, che dichiaro aperta.

Non chiedendosi la parola, sottopongo ai voti del Senato i due articoli.

* Art. 1. È autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire cinquanta mila per la costruzione di una linea telegrafica sul tronco di strada ferrata fra Alessandria e Novara. »

(È approvato.)

* Art. 2. Tale spesa sarà stanziata con applicazione a speciale articolo in aggiunta alla categoria 65, *Telegrafo elettromagnetico*, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1854. »

(È approvato.)

PRESIDENTE. Tenuto pure conto del voto del Senato, in ordine al progetto di legge riguardante la leva ordinaria di 250 iscritti marittimi, io dichiaro aperta la discussione sopra questo progetto. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1378.)

L'articolo unico della legge è il seguente:

* Il Governo è autorizzato a fare nel corso dell'anno una leva ordinaria d'iscritti marittimi non eccedente il numero di duecento cinquanta, da destinarsi in servizio permanente del corpo reale equipaggi nei limiti della forza per esso stabilita. »

(È approvato.)

Si passa all'appello nominale per lo squittinio segreto delle quattro leggi ora approvate, nello stesso ordine con cui furono votate.

La prima riguarda la ferrovia a cavalli da Sampierdarena a Genova.

Risultato della votazione:

| | |
|----------------------|----|
| Votanti..... | 54 |
| Voti favorevoli..... | 52 |
| Voti contrari..... | 2 |

(Il Senato adotta.)

Si procede ora allo squittinio per la seconda legge stata votata, che riguarda la vendita d'una casa demaniale in Sassari.

Risultato della votazione:

| | |
|----------------------|----|
| Votanti..... | 52 |
| Voti favorevoli..... | 51 |
| Voti contrari..... | 1 |

(Il Senato adotta.)

SENATO DEL REGNO — SESSIONE DEL 1853-54

Ora viene la terza votazione, cioè quella della legge riguardante la costruzione d'una linea telegrafica da Alessandria a Novara.

Risultato della votazione:

Votanti.....54
Voti favorevoli.....53
Voti contrari.....1
(Il Senato adotta.)

Viene in ultimo luogo la votazione della legge per la leva ordinaria di 250 marinai.

Risultato della votazione:

Votanti.....54
Voti favorevoli.....54
(Il Senato adotta all'unanimità.)

La seduta è levata alle ore 4 3/4.