

TORNATA DEL 12 MARZO 1856

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE COMMENDATORE DES-AMBOIS.

SOMMARIO. Lettera del ministro dell'interno in ordine all'anniversario funebre per i morti alla battaglia di Novara — Seguito della discussione sul progetto di legge per l'approvazione del bilancio generale passivo dello Stato pel 1856 — Approvazione delle categorie 10 alla 21 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Categoria 21 bis — Interpellanze del senatore Alberto Della Marmora riguardo ai fari dell'isola di Sardegna — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Approvazione di queste categorie e delle successive — Dubbi ed obiezioni del senatore Di Castagnetto sulla categoria 40-F. — Schiarimenti del ministro dei lavori pubblici — Approvazione di questa categoria e delle posteriori, non che di quelle del bilancio del Ministero della guerra sino alla 23 — Instance del senatore Alberto Della Marmora in ordine alla categoria 24 — Risposta del ministro della guerra — Approvazione delle successive categorie di questo bilancio — Discorso del senatore Doria sul bilancio della marina — Risposta del ministro della guerra — Approvazione delle categorie di questo bilancio, non che dell'intero progetto di legge.

La seduta è aperta alle ore 2 3/4 pomeridiane.

QUARELLI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

(Sono presenti i ministri della guerra, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia.)

COMUNICAZIONE RELATIVA ALL'ANNIVERSARIO DELLA BATTAGLIA DI NOVARA.

PRESIDENTE. Debbo dare cognizione al Senato di un dispaccio del signor ministro dell'interno così concepito:

« Stante la ricorrenza della Pasqua nello stesso giorno in cui compie l'anniversario della battaglia di Novara, questo Ministero ha determinato di protrarre il servizio funebre, che ogni anno il Governo fa celebrare in suffragio dei morti in quella giornata, al 3 del prossimo venturo aprile.

« Il ministro dell'interno si reca pertanto a premura di informare l'onorevolissimo signor presidente del Senato del regno che alle ore 10 antimeridiane di detto giorno avrà luogo in questa chiesa metropolitana il solito mesto rito espiatorio, e lo prega di volerne partecipare il Senato.

« Firmato: Il ministro — U. RATTAZZI. »

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO PASSIVO GENERALE DELLO STATO PER L'ESERCIZIO 1856.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione delle categorie del bilancio passivo relativo al Ministero dei lavori pubblici.

Rammento al Senato che siamo pervenuti alla categoria 11. Ne continuerò ora la lettura.

(Legge le varie categorie di questo bilancio dalla 11 alla 21, le quali sono approvate.)

Categoria 21 bis. Spese di miglioramento. Faro di Villafranca, lire 1000.

LA MARMORA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il senatore La Marmora ha facoltà di parlare.

LA MARMORA. Io vorrei domandare al signor ministro dei lavori pubblici il conto di una spesa che negli altri anni figurava nel bilancio, e di cui in quest'anno non vedo farsi parola, voglio dire la costruzione di due fari, cioè quello dei Cavoli e quello dell'Asinara in Sardegna.

Desidererei sapere se i lavori relativi a questi due fari sono sospesi, oppure sono già ultimati.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. I fondi pel faro dell'Asinara non si trovano più su questo bilancio, perchè il medesimo è stato appaltato quando fu approvato il bilancio del 1854. I fondi erano stati portati negli antecedenti bilanci, e la costruzione del faro è già avanzatissima e vicina al suo compimento. Ecco il motivo per cui non vi fu più bisogno di portare la spesa su questo bilancio.

LA MARMORA. La ringrazio della risposta che mi ha dato, perchè mi rincresceva che...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. (Interrompendo) Mi permetta che risponda anche all'altra domanda che mi ha diretto.

Quanto al faro dei Cavoli, gli appalti più volte ripetuti essendo andati deserti, si è aumentata la somma di perizia del 20 per cento. Ciò malgrado, l'asta rimanendo deserta, si è accresciuta sino al 50 per cento e non si trovarono offerenti.

Essendo dunque rimaste infruttuose tutte le licitazioni, il Ministero ha deciso di far rivedere il progetto; questo venne rimandato all'ingegnere capo della provincia con istruzione dell'ispettore dei lavori marittimi di esaminare in qual modo si poteva riescire finalmente ad appaltare questi lavori. Dopo aver introdotte alcune modificazioni nella perizia onde aumentare i prezzi di alcuni lavori, si riconobbe che le difficoltà di trovare aspiranti all'impresa dovevano essenzialmente attribuirsi alle difficili località in cui deve essere eretto il faro.

Devo però dichiarare che nella settimana scorsa fu presentata un'offerta da certo Manunta, capo mastro, che si assume l'esecuzione dell'opera, mediante però l'aumento che era stato indicato nell'antecedente biglietto d'asta. Io farò esaminare quest'offerta; ma, quand'anche venisse accettata, non sa-

rebbe il caso di stanziare la somma relativa a quest'opera nel presente bilancio, perchè l'onorevole senatore sa che, sempre quando le spese di un'opera nuova eccedono le 30,000 lire, è d'uopo, secondo le nuove leggi di amministrazione, presentare un progetto di legge speciale, come si è praticato per la costruzione del faro dell'Asinara che è in corso d'esecuzione.

LA MARMORA. Non posso che applaudire alla premura che si dà e che si darà il signor ministro per compiere questi lavori, perchè faccio osservare al Senato che, nel momento attuale in cui la pace sta per aprire un grande sviluppo al commercio nel Mediterraneo, un faro in quel punto è di somma necessità; soggiungerò ancora che la Sardegna, dietro la mia misura, consta all'incirca di 800 miglia di circuito, calcolando tutti i seni, od almeno di 600, presi in ristretto. Ebbene! in 600 miglia di litorale non vi sono per il momento in attività che due soli fari, cioè quello di *Razzuoli* e quello della *Testa*, i quali si trovano a 20 miglia di distanza uno dall'altro; dimodochè, sopra un litorale, supponiamo solo di 600, e non di 800 miglia, non sonvi che 20 miglia rischiarati da fari, e per conseguenza vi sono 540 miglia di costa interamente all'oscuro.

La Sardegna aveva una volta il beneficio d'aver delle torri presidiate lungo la costa; ma queste torri vennero in un colpo di penna tutte abbandonate. E si noti che questa spesa delle torri non era minore di 90,000 lire annue, somma questa che il Governo ha in ora risparmiato.

Ma, risparmiando questa somma, quale conseguenza ne è derivata? Quella che tutto il litorale è privo di custodia e di aiuto per i naviganti. Almeno almeno si faccia qualche faro tanto per poter dirigere i bastimenti che passano e passeranno sempre più per quelle marine.

Io non faccio altro che raccomandare caldamente al signor ministro la pratica di questi due fari che sono di somma necessità.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Che l'isola di Sardegna abbia bisogno di fari, e che il Governo sia persuaso di questo bisogno ne fa prova la domanda da me fattane e stata accolta dal Parlamento, il quale, riconoscendo solennemente la necessità di quanto gli veniva dal Governo rappresentato, ha votato la non lieve somma di 200,000 lire circa per questi fari. Uno di essi, ripeto, si fa; per l'altro non è colpa del Governo se non è ancora incominciato, giacchè il Governo può bensì, entro il limite delle somme che gli vengono accordate, aumentare il prezzo d'appalto, ma non può eccedere la misura dei fondi assegnati.

Quando dunque si potrà fare un contratto a patti giusti e ragionevoli, lo si farà. Quanto all'osservazione giustissima fatta dal senatore La Marmora in altra occasione, ho già risposto che un sistema di completa illuminazione di fari è già stato formulato, e si andrà attuando a misura che si compiranno quelli in corso e che se ne eseguiranno altri. In questa conformità si provvederà gradatamente ad un bisogno riconosciuto grandissimo, ed a cui non potevano soddisfare le illuminazioni delle torri, perchè il senatore La Marmora sa meglio di me che quelle torri erano di poca elevazione, e che quindi un lume posto su di esse non poteva servire che per un punto assai vicino della costa.

È dunque da tutti ammessa la necessità di un sistema generale di fari di primo, di secondo e di terzo ordine, secondo la posizione della costa, ed in considerazione di tale necessità si sono già avviate le pratiche per fare alcuni altri fari in aggiunta a quelli esistenti.

PRESIDENTE. Non essendosi fatta osservazione sullo

stanziamento portato alla categoria 21, passerò alle susseguenti.

(Segue la lettura delle successive categorie del bilancio del Ministero dei lavori pubblici sino alla 40-E, le quali sono approvate.)

Categoria 40-F. Ponte sul Po rimpetto alla città di Chivasso, lire 75,000.

DI CASTAGNETTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Di Castagnetto.

DI CASTAGNETTO. Signori senatori, l'importanza del ponte sul Po in faccia a Chivasso fu unanimemente riconosciuta dai due rami del Parlamento, allorchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici presentava, lo scorso anno, il progetto generale per il riordinamento delle strade dello Stato.

Infatti quando io rifletto che da Torino fino a Casale non esiste alcun ponte stabile per i casi in cui il Po non possa essere varcato su semplici scafi, si capisce come al momento attuale, in cui il progresso dell'agricoltura e le moltiplicate relazioni esigono più frequenti comunicazioni, rimanga incompatibile il dover alle volte far il giro a Torino od a Casale per passare dall'una all'altra sponda. Quindi non solo l'utilità, ma la necessità di stabilire un varco in un sito centrale come quello di Chivasso.

Debbo poi dire che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mostrò per quest'opera così importante una sollecitudine particolare, onde tutti i comuni più interessati gliene professano una sincerissima gratitudine. Al momento poi in cui, stante la votazione del bilancio, questa opera, che era stata approvata in massima, viene a tradursi in fatto positivo, ed è al punto di esecuzione, desidero dalla cortesia del signor ministro alcuni schiarimenti, ove nulla osti a somministrarli.

Ed in primo luogo lo prego di dirmi se siasi compiuti tutti gl'incumbenti onde l'opera possa avere prossimo incominciamento. Perciocchè accade qui quello che accade d'ordinario nei casi in cui si versa nel provvisorio; cioè al momento tutto il mondo aspetta la costruzione del ponte, onde quel passo, il quale era già pel passato pochissimo comodo, diventa adesso quasi impraticabile, perchè non si riattano più le vie d'accesso; perchè il porto natante con tutto il suo corredo si va degradando, e poco si fa per riattarli; perchè infine alcune volte uomini e donne sono costretti a guadare a piedi, con grandissimi inconvenienti e danno alla salute, oltre di che resta per molto tempo interrotto il passaggio.

Conviene riflettere che questo ponte è l'unico anello che unisce la strada ferrata di Novara a Torino con tutte le colline del Monferrato e con le terre oltre Po della provincia stessa di Torino; onde, non essendovi un varco stabile, non è possibile di stabilire vetture periodiche, le quali conducano i passeggeri alla stazione di Chivasso. Ed io credo che la stessa società della strada ferrata di Novara, ora che le sue azioni hanno preso tanto favore, dovrebbe essere immensamente interessata a che questo varco sia stabilito, e forse anche concorrervi; imperciocchè, oltre al comodo dei viaggiatori, sarà, io credo, molto ragguardevole l'utile che ne deriverà alla società medesima, se si potranno attivare comunicazioni regolari e vetture periodiche per condurre i viaggiatori.

Debbo poi in secondo luogo osservare che, quando si trattò di stabilire questa spesa in bilancio, il Governo per mezzo dell'intendenza fece interpellare i comuni massimamente interessati per la prossimità al ponte, quei comuni i quali godevano già dell'esenzione dai diritti sul passo del Po per antica concessione o convenzione colle finanze, li fece interpel-

lare, dico, se volevano concorrere nell'opera del ponte medesimo. Queste comunità emisero tutte le loro deliberazioni e tutte secondo le loro forze hanno offerto un concorso, e, per quanto mi risulta per deliberazione di quelle, al cui Consiglio ho l'onore di appartenere, tutte subordinarono il loro concorso a che l'esenzione fosse illimitata sul ponte, come lo era per esse sul varco del Po a Chivasso.

Segnatamente la città di Chivasso, la quale offre il concorso ragguardevole di 150,000 lire, ha insistito perchè fosse pronunciata quest'esenzione, e le comunità circonvicine aspettano con molta ansietà il risultato della domanda che hanno rassegnata al Governo, e sicuramente la città di Chivasso ci vede un motivo del suo massimo interesse.

Ancora una richiesta io vorrei fare alla compiacenza del signor ministro nell'interesse più particolare di Chivasso.

Chivasso ha concorso, come io diceva, per lire 150,000, ed il territorio di Chivasso, convien dirlo, è molto esposto alle inondazioni del Po. Oltre dunque tutti i vantaggi che Chivasso spera dalla costruzione del ponte, il quale, mettendo capo in Chivasso stesso, vi porterà sicuramente un concorso molto ragguardevole di forestieri, confida ancora che con un sistema d'arginamento, il quale è indispensabile per la costruzione del ponte, verrà a farsi una difesa al suo territorio.

Nascono però nella moltitudine della popolazione di Chivasso due timori: il primo che la sponda sinistra a monte del ponte non sia abbastanza rinforzata o alzata a mantenersi e non temere un danno dalla piena delle acque; il secondo timore poi è che a valle del ponte, quando cioè le acque usciranno da sotto il ponte, possano ancora versare lateralmente nelle campagne con danno grave delle medesime, massime che le campagne che si trovano a valle del ponte ed a sinistra del fiume, sono le regioni migliori del territorio di Chivasso.

Sicuramente, se si dà un'occhiata alla località in cui fu stabilito il ponte, pare a prima vista che nasca il dubbio se quel ponte non avrebbe potuto essere collocato alcune centinaia di metri più a valle; imperciocchè allora prolungandosi come di ragione un riparo lateralmente a monte del ponte, sembra che il territorio potrebbe essere più facilmente guardato; ma quali siano stati i motivi perchè il Governo abbia adottata la linea attuale dove è stabilito il ponte, o perchè la città di Chivasso abbia preferito di scegliere quella linea, piuttosto che la linea in corrispondenza alla strada d'Ivrea, io non c'entro a discuterlo, e questa considerazione mi è estranea; dico solamente che vi sono quei due timori, tanto per i ripari a monte, come per i ripari a valle; timori ai quali io penso che l'onorevole signor ministro, il quale con tanta prudenza dirige tutte le opere d'arte, avrà sicuramente avvisato. Ma siccome questi timori esistono, così io credo che alcune parole dette dall'onorevole signor ministro in questo recinto avranno il potere di calmare tutte le inquietudini, come avranno altresì la forza di tranquillizzare tutte le comunità relativamente all'esenzione dal pedaggio, per la quale esse hanno fatto particolare istanza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io credo di poter risolvere pienamente i dubbi principali sorti nell'animo dell'onorevole conte di Castagnetto, quando gli dirò che da tre giorni sono state date tutte le disposizioni perchè sia aperto l'appalto dell'opera.

In conseguenza egli vede che tutti i ritardi a cui accennava sono cessati, nè potevano cessare prima, perchè per eseguire l'opera si richiedevano assegni di fondi per la quota di spesa nella quale deve concorrere lo Stato. Ora questi assegni di fondi non sono disponibili che quando avrà piaciuto anche al

Senato di approvare il bilancio e questo sarà convertito in legge. Io dunque non poteva fino ad ora far più di quello che ho fatto, cioè dare tutte le disposizioni perchè, appena il bilancio sia approvato, si abbiano ad aprire gl'incanti. Nè il tempo di questa necessaria dilazione, come ora ho detto, è stato perduto, mentre durante la medesima si è appunto trattata e discussa la questione della conservazione od abolizione del pedaggio.

L'onorevole conte di Castagnetto sa che esisteva un'offerta di eseguire questo ponte; offerta fatta da un valente imprenditore, ma fatta sopra un suo progetto speciale, tanto in arte, quanto nella parte economica, relativamente alla quale egli domandava gli fosse pagato una determinata somma e gli fosse conservato il pedaggio per un lungo lasso di tempo, salvo al Governo il riscattarlo poi pagandogli il capitale a cui avrebbero corrisposto le annualità del pedaggio cessato.

Ma, come osservava il signor conte di Castagnetto, tutti i comuni interessati si rivolsero al Governo, invocando che l'opera si costruisse metà a carico dello Stato e metà a spese delle provincie più interessate, come ha stabilito la legge, e che non si stabilisse alcun pedaggio.

Questa questione io non poteva risolverla da solo. Sono entrato in corrispondenza col Ministero di finanze, e, veduta la rendita che dava il pedaggio sul passo attuale, veduta la larghezza di alcune offerte condizionate a che il pedaggio fosse soppresso, fatta ragione al principio di savia economia pubblica che vuol libere le comunicazioni, si è deliberato di sopprimerlo.

Dunque il ponte sarà esente da ogni pedaggio, e l'unico ritardo che potrà ancora soffrire l'apertura dell'appalto dipende dai comuni, alcuni dei quali, e fra questi Chivasso, hanno messo delle condizioni alle loro offerte, che dapprima pareva dovessero essere accolte, e che ora si riconoscono tali da non potersi accettare.

Io ho dunque fatto diffidare questi comuni a modificare le loro deliberazioni, perchè, se vogliono che si passi all'immediato appalto dell'opera, è necessario mantengano la loro offerta pura e semplice senza altre condizioni di sorta.

La più grave delle condizioni imposte era appunto l'esecuzione di tali lavori, che avrebbero fuor di ragione aggravato, a peso di tutti i contribuenti dello Stato e delle provincie interessate, l'ammontare della spesa occorrente per l'opera; e dico che queste condizioni sarebbero tanto meno giustificate, inquantochè il progetto fatto dall'ingegnere capo della provincia è modificato a seconda dei suggerimenti del congresso permanente, contempla tutte quelle opere di difesa che possono garantire che le condizioni dei territori superiori ed inferiori non saranno peggiorate.

Ma quei territori anche nello stato attuale delle cose, cioè anche se non si facesse un ponte, hanno bisogno di difesa. Ora non si può esigere che, profittando della costruzione del ponte, si debba anche, per vantaggio di quelle località, cagionare un aggravio di spesa cui l'erario non deve sottostare. Nel dar esequimento al ponte si farà tutto ciò che è necessario ed indispensabile perchè non ne venga a peggiorare la condizione del territorio, ma nulla più; cioè non si prenderà argomento da questo per difendere anche i terreni che già hanno attualmente bisogno di difese.

In quanto alla collocazione del ponte, essa è stata, a giudizio degli'ingegneri che hanno esaminato questo progetto in seno del congresso permanente, fissata nel sito più opportuno, il quale nel tempo stesso è quello che conviene meglio alla città di Chivasso che ha fatto, come egli ben diceva, una larghissima offerta.

Se invece si portasse il ponte alcune centinaia di metri più in giù, il territorio non ne guadagnerebbe punto quanto a stabilità e sicurezza, e per contro si sconterebbero gravemente i sistemi di comunicazione, rendendo meno comodo l'accesso sia da una parte, sia dall'altra alla città di Chivasso; insomma per un piccolo dislocamento del ponte che non recherebbe alcun vantaggio, si andrebbe incontro ad inconvenienti notevolissimi. Ed osservo qui che questo non è giudizio mio, ma è giudizio unanime di tutti quelli che hanno trattato tecnicamente la questione. Io credo adunque che, costruendo il ponte nel sito accennato dal progetto approvato, si opera nel modo migliore e più confacente a tutti gl'interessi.

DI CASTAGNETTO. Io credo che le parole dette dall'onorevole signor ministro avranno un giusto rimbombo in tutte le comunità interessate, e che serviranno mirabilmente ad appianare tutte le difficoltà che possono ancora esistere.

Certamente è giusto che il Governo non sia tenuto a far spesa più grave di quella che esige la costruzione del ponte; tuttavia pregherei l'onorevole signor ministro, nella circostanza in cui il Governo darà in appalto l'opera del ponte, di voler far in modo che la città di Chivasso possa col minor sacrificio possibile mettere in salvo i suoi interessi, e, concertandosi col Governo, mandare ad effetto in questa occasione medesima la costruzione di quel sistema di ripari che, combinati colle opere del ponte, avrebbero un esito più sicuro a rimuovere anche i lontani pericoli. Perciocchè vedo dalle parole dell'onorevole ministro che qualche cosa resta ancora a fare, mentre egli stesso dice positivamente che la condizione di Chivasso non sarà peggiorata, ma che non potrà neppure dirsi migliorata per la costruzione del ponte, rimpetto all'eventualità di una straordinaria piena delle acque.

Ciò adunque esige un maturo pensiero di quell'amministrazione, ed il pronto concerto da prendersi col Governo, ora che i lavori del ponte stanno per appaltarsi.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il partito di eseguire contemporaneamente alle opere del ponte le ulteriori difese che i comuni limitrofi e confinanti col Po troveranno del loro interesse, è giustissimo, e se i comuni inoltreranno delle proposizioni, il Governo si farà premura di secondarle, e di cercare che si possa fare ciò colla stessa impresa ed a patti migliori, secondo la qualità delle opere: ma, lo ripeto, il Governo non prende impegno di farle nè a carico dello Stato nè a carico delle provincie, le quali devono bensì concorrere nelle spese del ponte e per far fronte a tutte le conseguenze che dalla costruzione del medesimo fossero per derivare, ma non possono essere tenute a contribuire nel migliorare i patrimoni particolari di questo o di quel comune.

PRESIDENTE. Non essendosi fatta alcuna proposizione nè osservazione contraria allo stanziamento di cui si tratta alla categoria 40-F, non mi rimane che passare alle categorie seguenti.

(Legge le successive categorie di questo bilancio, le quali vengono approvate.)

(Seguono le categorie che spettano al Ministero della guerra.) (Vedi vol. Documenti, pag. 403.)

(Legge la categoria 1 e le successive fino alla 23, che vengono approvate.)

Categoria 24. *Carabinieri reali di Sardegna, lire 713,783.*

LA MARCONA. Domando la parola. I senatori che siedono in questo recinto prima della fine del 1851, si ricorderanno come in quell'epoca, dopo aver domandato il mio ritiro da comandante generale militare dell'isola di Sardegna, io mi sono creduto in dovere di mettere da parte ogni considerazione e di promuovere nel Senato delle interpellanze al mi-

nistro dell'interno, allora Galvagno, sul modo col quale s'intendeva reprimere tutti i guai che esistevano in quel tempo in Sardegna, specialmente in fatto di delitti contro la pubblica sicurezza.

Vi ricorderete, signori, che fra le tante dimande che io feci allora fu anche quella che fosse dotata la Sardegna del corpo dei carabinieri reali come la terraferma. Io stesso aveva avuto il piacere di vederli giungere nel 1822, e li vidi con profondo rammarico partire nel 1833. Dopo quella mancanza il paese andò tutto sossopra.

Perorando questa causa da questo mio stallò, ho dovuto però convincermi che non era possibile d'impiantare i carabinieri nostri nell'isola di Sardegna, ed ho dovuto restringermi a dire queste parole: « Se non li volete di fatto, almeno metteteli carabinieri di nome. » Ciò fu eseguito: un anno dopo hanno dato le cordelline ai cavalleggieri di Sardegna, i quali diventarono carabinieri di Sardegna.

Adesso non intendo parlare del servizio che essi disimpegnano, il quale è eguale per lo meno a quello dei carabinieri reali, come ne fanno fede le numerose domande che vengono al Consiglio superiore di guerra per le medaglie da darsi a questi prodi soldati, i quali ogni momento cimentano la loro vita; ed io faccio dei voti affinchè queste domande siano esaudite.

Io non entro adesso in questi particolari, io non parlo nemmeno della diversità di paga che esiste tra quella dei carabinieri di Sardegna e quella dei carabinieri di terraferma, quantunque, a mio giudizio, il carabiniere di Sardegna abbia un lavoro molto più grave e corra dei pericoli molto maggiori di quelli del continente. Io non ho preso la parola per criticare il Ministero, io solamente voglio pregare il signor ministro della guerra di voler portare tutta la sua attenzione sopra un fatto solo che concerne questi carabinieri.

Signori, io da trentasei anni che percorro quel paese, l'ho visto entrare nella via del progresso, del progresso buono e del progresso cattivo; fra i progressi cattivi c'è questo, che i banditi una volta (per esempio trent'anni fa) avevano un fucile lungo e difficilissimo a caricare e per conseguenza si potevano affrontare con maggior vantaggio; adesso tutti i banditi indistintamente ed anche tutti i contadini hanno un fucile a due colpi, di più i banditi sono provvisti tutti di canocchiale, e non solamente hanno un solo fucile, ma i banditi veri ne hanno due e fino tre, sempre tutti a due colpi; mentre che i poveri cavalleggieri non hanno che una piccola carabina per cimentarsi contro quella gente.

Io pregherei il signor ministro di far nominare un'apposita Commissione e di prendere delle informazioni in proposito per vedere se non sarebbe il caso di dotare quell'arma d'un fucile a due colpi; non fa d'uopo che il diametro della palla sia molto grande, anzi credo che un diametro anche piccolo può bastare; ma ciò che importa si è che il soldato abbia due colpi, perchè ha da lottare contro un uomo che dispone di due, e qualche volta di quattro colpi; se egli ha soltanto un fucile ad un colpo, gli potrebbe mancare quel coraggio che lo spingerebbe a incontrarsi con questi banditi.

Tanto è vero che questo bisogno è sentito in Sardegna che io ed il generale Di Collegno (che mi rincresce che non sia presente alla seduta), avendo nel 1853 percorsa l'isola ed avendo visitato seco lui le caserme dei cavalleggieri, abbiamo visto nel luogo dove questi tengono le loro carabine tanti fucili a due colpi, e perchè? Perchè ogni qual volta va uno in spedizione, l'istinto solo della propria conservazione fa sì che chi ha danari si provvede di un fucile a due colpi, e, se non ne ha, se lo fa prestare da un amico.

Io dunque desidererei che il ministro della guerra si pron- desse l'assunto d'ordinare un'inchiesta in proposito e di ve- dere se non vi sarebbe modo di soddisfare ad un bisogno che richiede il servizio di quel corpo.

Non domando che si muniscano i cavalleggieri di canno- chiali, ma io domando che loro si dia un fucile a due colpi. Io credo pure che anche ai carabinieri di terraferma conver- rebbe una simile arma.

Non ho altra cosa da dire, solamente raccomando questa pratica al signor ministro della guerra.

DUBANDO, ministro della guerra e marina. Domando la parola. L'onorevole senatore La Marmora, dopo ben meritati elogi che egli ha rivolto all'arma dei carabinieri di Sardegna, a cui io mi associo interamente, mi eccita a riconoscere la convenienza di armarli di un fucile a due colpi.

Effettivamente fino dallo scorso anno mi era stato fatto quest'eccezione, ed io non mancai di fissare la mia atten- zione sopra quella circostanza la quale ben meritava la con- siderazione del Governo.

Sta infatti che molti dei banditi della Sardegna sono armati di fucili a due colpi; sta in fatto che l'individuo, il quale deve attaccare e difendersi da questi banditi, quando non abbia che un colpo, ha una inferiorità non solamente materiale, ma anche morale: non sente quella confidenza, quella fiducia in se stesso che avrebbe quando avesse disponibile un colpo di riserva.

Tuttavia io non mi affrettai a dare provvedimenti positivi a questo riguardo, mosso da due dubbi: uno era quello della spesa che, quantunque per una volta sola, era d'una certa con- siderazione; l'altro, che questa domanda dei fucili a due colpi cadeva appunto in un momento in cui pareva vicina la soluzione del problema delle armi portatili di precisione, ed almeno si stavano facendo esperimenti che promettevano qualche solu- zione, la quale sgraziatamente non ebbe ancora luogo, e si farà attendere forse ancora per qualche tempo.

Tuttavia ho il piacere di assicurare l'onorevole senatore La Marmora che la pratica ha già avuto luogo su questo ri- guardo.

Mi sono stati proposti dei fucili esteri, dirò francamente, della fabbrica di Liegi. Questa pratica è stata anche conse- gnata al Comitato d'artiglieria, che è più specialmente intel- ligente in questa materia; e la spesa non sarebbe neanche così considerevole come io mi era creduto l'estate scorsa, quando ebbi allora ritegno d'adoptare qualche provvedimento.

Ridotte le cose a questo punto, credo che l'onorevole sena- tore La Marmora potrà essere persuaso che io non perdo di vista quest'affare, a cui do molta importanza.

Già il comandante del corpo mi fece replicate istanze in proposito.

Nella vicina Corsica già i cacciatori sonosi armati di questi fucili a due colpi; e per le stesse ragioni che hanno indotto questo provvedimento riguardo alla Corsica, è doppiamente richiesto per tutta la Sardegna.

Quindi non si tratta che di un sacrificio a cui io spero che il Parlamento non sarà ripugnante, e nel primo bilancio, e anche prima potrò forse provvedere a questo bisogno.

Spero che questo servirà di sufficiente risposta all'onore- vole preopinante.

LA MARMORA. Ringrazio l'onorevole ministro della guerra delle parole che ha pronunziate, le quali mi fanno sperare che fra poco saranno i miei voti esauditi.

Colgo quest'opportunità per dichiarare che, sin da quando si operò la trasmutazione dei cavalleggieri in carabinieri, ho avuto campo a più riprese di girare l'isola, ed ho visto in

qual modo questo corpo fa il servizio, e come non lasci niente da desiderare: conviene anche dire di più, che i nuovi coscritti, che sono stati incorporati in questi ultimi anni in quell'arma, sono forse migliori dei soldati anziani.

Io credo che anche per tali considerazioni questo corpo non va dimenticato, e quanto io domando, lo credo utile al servizio.

PRESIDENTE. Proseguirò a dar lettura delle categorie del bilancio del Ministero della guerra.

(Legge la categoria 23 e le successive di questo bilancio, le quali vengono approvate.)

Ora passo alle categorie del bilancio della marina. (Vedi vol. Documenti, pag. 407.)

DOBIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DOBIA. Signori senatori, molte volte per il passato, e specialmente nell'anno scorso ho toccato, all'occasione della discussione del bilancio della marina, le urgenti riforme re- clamate da quest'amministrazione, parte così vitale ed inte- ressante per la sicurezza presente dello Stato e per le sorti future del Piemonte e della intiera penisola.

Non è senza un vivo sentimento di dispiacere che ritorno su questo argomento, imperocchè la necessità di ripigliarlo dimostri chiaro che poco o nulla sia stato ancora fatto dal Governo per rimediare ad un male riconosciuto dai poteri legislativi dello Stato, e confessato dallo stesso Ministero. Fu trascuratezza per parte del potere esecutivo? Fu impotenza?

Sarebbe forse presunzione il volere assolutamente deci- dere, ma certo le apparenze favoriscono la prima opinione. Che se la impotenza ha fin qui impedito al Governo di attuare le riforme promesse nella amministrazione della marina, avrebbe dovuto dirlo subito, nè andar facendo una lunga pro- messa con l'attendere corto.

Il tempo non sana le piaghe di questo genere, ma invece le accresce, ed andando in lungo vi è il pericolo di veder can- crenato affatto il corpo che, assiduamente curato sui princì- pi, di leggieri si sarebbe potuto guarire.

Due delle principali cagioni di questo differimento perni- cioso sono: 1° una falsa opinione invalsa, che il Piemonte sia soltanto una potenza continentale, e che perciò si debba pen- sare solo ad aumentare e migliorare l'esercito anche a scapito delle altre forze dello Stato; 2° la mancanza al potere di uomini intelligenti delle cose marittime, alla buona volontà dei quali non facessero difetto nè le cognizioni teoriche nè le pratiche.

Così amendue le cause sopra citate hanno concorso ugual- mente al presente stato di decadenza della marina, perchè la prima ha generato negli uomini che siedono al Governo una indifferenza pernicioso per danni creduti di poca entità o fa- cilmente rimediabili; la seconda ha fatto sì che, anche allor- quando questi danni si sono riconosciuti come tali e valutati conformemente alla loro gravità, la inscienza e la inettitudine hanno generato l'inerzia.

Per giudicare se ragionevolmente ho chiamato falsa l'opi- nione che accorda un interesse minimo alla marina, basta gettare gli occhi sulla carta geografica del regno. Come potrà dirsi poco importante la debolezza o la floridità della marina in uno Stato che ha da difendere le coste di un'isola di poco inferiore alla più grande del Mediterraneo, ed amendue le riviere della Liguria?

Dicono che, in caso di un'aggressione per parte di qualche grande potenza, la nostra marina riuscirebbe sempre insuffi- ciente, per quanta estensione le si potesse dare, perchè dove gli altri contano per decine, noi contiamo per unità.

Ebbene, sia pure; però quelli che ragionano così fan segno di esser morti ad una fede che deve essere sacra per ogni cuore italiano, fan segno di non saper spingere lo sguardo oltre il Piemonte, nè scorgere un tempo in cui le nostre unità potrebbero facilmente ascendere alla cifra delle decine.

D'altronde, se quell'argomento fosse vero, perchè spendere inutilmente in una marina che all'uopo riuscirebbe impotente? Correndo a filo di logica, meglio varrebbe torta via del tutto. Così il principio soprallegato è distrutto dalle stesse conseguenze che ne derivano, le quali riescono ad un assurdo.

Ho notato una seconda cagione di questo stato di debolezza in cui si trova la marina militare, cioè la insufficienza ministeriale in un'amministrazione che richiede cognizioni speciali.

Non intendo con ciò di dirigere un'accusa contro il potere responsabile dello Stato. Voglio anzi far notare che questo stato di cose è necessariamente determinato dalla natura stessa delle circostanze; imperocchè, se è difficile ritrovare un uomo che sia eccellente in un solo ramo di amministrazione, sarà perciò difficilissimo e quasi impossibile il trovarne uno che accolga in sé la pratica e la scienza necessarie al reggimento di due amministrazioni d'indole così diversa, come sono la marina e l'esercito.

Gli stessi uomini che siedono al Governo non sono stati gli ultimi a riconoscere questa impossibilità, ma hanno avuto il torto di credere che si potesse rimediare agli sconcerti generali nella marina militare con dei mezzi termini e misure succursali di poco rilievo. Ma con l'andar del tempo siccome il male, invece di decrescere, andava aumentando, si è riconosciuta l'insufficienza delle misure adottate al riordinamento della marina, e si è convenuto che questa risorsa così importante dello Stato abbisognava di più profonde e radicali riforme. Si è riconosciuto che, non bastando a quest'opera di rinnovamento l'azione lontana e preoccupata del Ministero, bisognava, onde ottenere miglioramenti solidi e duraturi, traslocare quest'azione in mani meno impacciate, e confidarla ad un potere che possedesse tutte le qualità richieste all'adempimento dello scopo che è necessario raggiungere.

Vi ha un mezzo ovvio, efficacissimo per antiche e nuove esperienze, ed il solo adatto a rimettere a fiore le condizioni della marina militare, la creazione cioè di un Consiglio composto d'uomini intelligenti, abili ed esercitati nelle discipline marittime, ed oltre a ciò investiti di poteri bastantemente liberi ed indipendenti, per non sprecare tempo inutilmente, e dare alle riforme che imprenderebbero un carattere omogeneo ed un andamento fermo e risoluto.

D'altronde l'istituzione di questo Comitato navale o Consiglio dell'ammiragliato, comunque si voglia chiamare, avrebbe il vantaggio di non riuscire affatto nuova, ma troverebbe la sua giustificazione in un'epoca non molto lontana in cui un corpo consimile rese grandissimi servizi alla marina dello Stato e la innalzò ad un grado che in tempi più vicini non si è più potuto raggiungere.

Se questa istituzione allora fu buona, ora potrebbe riuscire ottima, perchè molti difetti che esistevano nell'antica si potrebbero causare nella nuova, accordando ad essi specialmente un grado più esteso di autonomia, senza la quale, nonchè ovviare al male che si vuol cansare, si cadrebbe in mali nuovi e più gravi, ed invece di semplificare l'azione governativa sul punto in questione, si verrebbe a complicarla maggiormente.

Nè con ciò avrebbe da temere il Governo di pregiudicare alla sua autorità, perchè, oltre alla scelta del personale del Consiglio, che gli sarebbe a buon diritto devoluta, esso conserverebbe sempre l'alta vigilanza e la suprema direzione

delle cose riguardanti la marina, mentre dall'altro lato la responsabilità che verrebbe a pesare sul nuovo magistrato lo spingerebbe ad adempiere con tutto lo zelo le funzioni che lo Stato gli avesse confidate.

Ammessa la necessità e la utilità di una riforma di questo genere, si eleva un'altra questione non accidentale o secondaria, ma di una importanza vitalissima al conseguimento dello scopo proposto: cioè in qual luogo risiederebbe il nuovo Consiglio, se nella capitale civile o nella capitale marittima dello Stato; in termini più precisi, se a Torino o a Genova.

La decisione si presenta troppo spontanea perchè vi sia bisogno di lunghe discussioni per definirla. Quando una persona è ammalata, il più discreto senso comune suggerisce che non si scelga un medico lontano cento miglia dall'infermo, ma invece si procura che l'uomo dell'arte sia il più possibile vicino e pronto ad accorrere ad ogni bisogno e sorvegliare ogni nuova fase della malattia che è chiamato a guarire. L'applicazione di questa similitudine non è difficile a farsi, nè però mi dilungherò più oltre su questa.

Infatti, in una amministrazione così varia e complicata come è quella della marina militare, non bastano il buon volere e gli ordini buoni di chi comanda, ma è necessaria una mano abile e sempre pronta, che diriga l'esecuzione degli ordini stessi, ed un occhio vigile ed sperimentato, a cui non sfugga nessuno di quei dettagli, i quali, presi separatamente, appaiono inezie, e che pure nell'insieme, non meno dei grandi moventi, concorrono a far avanzare pel diritto sentiero l'intera macchina.

A tutte queste ragioni, le quali sarebbero di per sé bastanti a dimostrare la convenienza e l'utilità maggiore dello stabilire a Genova piuttosto che a Torino il Consiglio che dovrebbe sovrintendere alle cose marittime, se ne aggiunge un'altra di molto rilievo, e che, nelle strettezze economiche in cui versa il paese, riesce importantissima.

La residenza del Consiglio a Torino porterebbe infatti seco una grave spesa per l'onorario da assegnarsi ai membri che comporrebbero questo corpo, mentre, lasciandolo a Genova, gli stessi impiegati superiori dell'amministrazione marittima, che per l'esercizio delle loro funzioni sono obbligati a dimorare in questa ultima città, potrebbero far parte del personale della nuova istituzione. Così lo Stato con poca spesa si troverebbe ad avere una istituzione utilissima, mentre non sarebbe costretto a togliere alla marina, che già ne è povera, i suoi migliori funzionari per trasportarli in luogo, dove, per la condizione stessa delle cose, fallirebbero allo scopo che tanto importa conseguire.

Non ho creduto dover aggiungere lunghe prove a questa breve esposizione, persuaso che il Senato sia già da molto tempo convinto dei guai che affliggono la nostra marina, e della necessità di porvi riparo. Ma in circostanze di tal fatta l'essere convinti non basta; bisogna che la convinzione diventi feconda e si traduca in azione, affinchè ora il paese, e forse più tardi l'intera nazione, non ci facciano l'amaro rimprovero di aver usate le nostre libere istituzioni più a sfogo di ambizioni private che di utile pubblico, e ci accusino di aver parlato meglio di quello che non abbiamo operato.

DURANDO, ministro della guerra e della marina. Il discorso dell'onorevole senatore Doria quasi tenderebbe a provare che noi non abbiamo marina nessuna; tenderebbe a provare che assolutamente il Governo ha abbandonato questo ramo dell'amministrazione pubblica; ma, senza addurre altre prove in contrario, io me ne appello ai fatti che si passano.

Differente giudizio assai hanno portato gli esteri da quello espresso dal senatore Doria, intorno a' servizi e allo stato della nostra marina, la quale si trova ora nel mar Nero.

Non credo che i signori senatori ignorino e gli elogi che sono stampati ed anche quelli ufficialmente che ci sono pervenuti sulle condizioni della nostra squadra navale. Posso accertare ugualmente il Senato che le relazioni che mi pervennero, e ufficiali e ufficiose, intorno alla nostra marina militare constatarono che essa non lascia nulla a desiderare per il servizio a cui furono le nostre navi destinate.

Sicuramente non si è presentata occasione perchè la nostra marina potesse far prova di sè come marina combattente, che non era la nostra missione; ma io posso ben assicurare che, per la parte che riguarda la marina navigante, quel mandato cioè solo che le era affidato nell'attuale guerra, essa lo disimpegnava in modo da meritare l'approvazione non solo del Governo, ma anche dei nostri alleati che ebbero occasione di vederne i servizi.

Questo fatto solo già controbatterebbe quelle prove e dimostrazioni che ha inteso dare l'onorevole senatore Doria, che, cioè, la nostra marina sia in perfetta decadenza.

Queste accuse già sono antiche; se noi rivanghiamo quello che è scritto sulla marina, ed anche quello che si è detto in una parte del Parlamento nel 1850 e 1851, per vero allora si sarebbe detto che questa marina era assolutamente incapace di rendere il minimo servizio: mancanza di personale, cattivo materiale, nessuna istruzione, insomma non vi ha male da cui non fosse intaccata questa povera marina. E allora chi avesse avuto da giudicare avrebbe detto che, ove si presentasse un'occasione da dover servire, essa sarebbe affatto impotente.

Il fatto è positivo e le prove sono evidenti che i giudizi portatisi nel 1850, 1851 e 1852 sopra la nostra marina erano assolutamente esagerati, e dirò anche in parte dettate forse dalla malevolenza; quindi io nego assolutamente il fatto che la nostra marina sia in decadenza, cioè che essa, relativamente a quello che era anticamente, sia in uno stato di peggioramento.

Io ho inteso fare i più grandi elogi dell'ammiraglio Desgenys, e credo con fondamento in una parte.

Ma il paragone che si vuole stabilire e quindi dedurre le prove della decadenza dal tempo antico al tempo attuale non reggono, giacchè la marina, come sa il Senato, è in un momento di trasformazione completa.

Sotto l'antico regime, in quel tempo di cui si lodano tanto i provvedimenti per la marina (e sino ad un certo punto con ragione), non esisteva marina alcuna a vapore. Ora noi trasformiamo la marina, la facciamo passare da un sistema ad un altro. Tutto ciò dunque che si vuol porre a paragone col sistema nostro assolutamente non sussiste.

Perciò io respingo, come credo che hanno fatto i miei antecessori, tutte queste accuse vecchie, questi paragoni, questa decadenza di cui si vuole sempre fare un'arma contro l'amministrazione della marina, giacchè, ripeto, i fatti provano assolutamente il contrario.

L'onorevole senatore Doria poi ha sollevato una questione di ben alta importanza. Egli dice: due sono i motivi per cui la nostra marina è in cattive condizioni: l'uno è la falsa opinione invalsa che noi non facciamo abbastanza conto dell'importanza della marina.

Questo primo appunto farebbe credere che il Governo, nel suo sistema politico, tenda ad abbandonare affatto quella forza che può venire dall'amministrazione della marina, per darsi soverchiamente a quelle che vengono dalla forza continentale.

Io credo che l'onorevole senatore Doria viva un po' troppo nella storia; egli è sotto l'influenza delle tradizioni storiche della sua provincia stessa. Non v'è dubbio nessuno che la Liguria, quale ce la rappresenta la storia, era una potenza esclusivamente marittima. La sua posizione, l'ossatura del suo terreno, le sue tendenze, i suoi costumi, la necessità delle cose hanno portato la Liguria ad essere tale; e non poteva essere altrimenti colla differenza della repubblica di Venezia, la quale poteva essere una potenza marittima e continentale, e lo fu un po' più un po' meno, forse doveva essere potenza continentale di più di quello che fu. Ma, comunque ciò sia, ora non importa; la repubblica di Genova allora non poteva essere altra cosa che una potenza esclusivamente marittima. Ma dappoichè la Liguria entrò a far parte di uno Stato esclusivamente mediterraneo e continentale, sono cambiate assolutamente le relazioni, nonchè le condizioni le quali stabiliscono che uno Stato debba, secondo le differenti sue tendenze politiche, aumentare più la forza continentale e diminuire più la forza marittima o viceversa.

Noi attualmente non possiamo più nè dobbiamo adottare l'antica politica della Liguria, cioè quella di potenza esclusivamente marittima; non possiamo adottare neanche l'antica nostra politica esclusivamente continentale, perchè noi siamo diventati una potenza mista, e quindi dobbiamo impiegare la nostra ricchezza politica convenevolmente, parte come forza continentale, e parte come forza marittima; ma lo stabilire poi il limite potrebbe far nascere delle difficoltà.

A sentire l'onorevole senatore Doria, non si fa abbastanza: la marina è troppo inferiore ancora a quanto potrebbe attuarsi. Io dirò francamente che credo (ed ho avuto l'onore di dirlo anche in altro recinto) che, migliorandosi col tempo le nostre finanze, entrando in altra via di miglioramento della nostra ricchezza pubblica, si possa fare qualche cosa ancora per la marina.

Noi attualmente spendiamo quattro milioni, poco più poco meno; ma ritengo che in un avvenire non così lontano il Parlamento si deciderà forse a fare un qualche aumento su questo bilancio, ed in allora potremo portare la marina a quella forza che io credo sufficiente: cioè fare che la nostra marina sia in grado di poter respingere le offese delle marine delle potenze di second'ordine del Mediterraneo, con cui noi potremmo aver collisione di interessi politici; ma io non credo che si possa andare al di là di questo limite.

E non possiamo poi oltrepassarlo questo limite, specialmente se noi consideriamo la nostra condizione politica tal quale ci venne stabilita nei trattati. E noterò che gli ultimi trattati appunto ci hanno messi in condizione tale che la nostra parte marittima è quella che è diventata la più forte, e che il rinforzarla al di là del limite da me sopraccitato mi pare che sarebbe un controsenso. Uno Stato deve cercare di rinforzare la parte debole. Ora, la parte debole sicuramente non è la marittima. Se la corazza è debole, permettetemi quest'espressione militare, in qualche parte, nello stato attuale delle condizioni nostre politiche, non la è certamente nella marittima; dunque è ben chiaro che in questo stato di cose noi non possiamo allargarci di troppo e fare delle spese maggiori per rinforzare il punto che si vuole stimare debole, mentre anzi dobbiamo portare le nostre forze dalla parte in cui possiamo essere minacciati.

Il secondo grande inconveniente, che sembra al senatore Doria essere la causa di tutti i mali, e che ha portato la marina (come egli parmi siasi espresso) ad uno stato quasi canceroso, è quello che non si chiamano al potere uomini tecnici.

Questo è un richiamo anche sicuramente non nuovo. Si è molte volte detto che, se vi fosse un uomo tecnico al Ministero della marina, le cose camminerebbero ben diversamente.

Ricorderò, a modo di storia pura, quanta sia la difficoltà incontratasi per condurre al potere uomini tecnici marittimi. È un fatto che l'imperatore Napoleone cercò, durante quindici anni, il suo ministro tecnico della marina, e morì con questo desiderio. Sta in fatto che, se la Francia attualmente ha posto la sua marina in grado che l'Europa stupì vedendo che avesse tante forze, essa lo deve appunto ad un ministro, il quale non era che un semplice avvocato.

Io cito questo come puro fatto storico, e non per altro.

Da noi, credo che il motivo per cui si è unito il Ministero della marina a quello della guerra sia stato per ragione di economia. Io credo che questo sia stato uno dei motivi speciali, perchè nella nostra marina certamente non mancano uomini distinti, i quali avrebbero potuto coprire questo impiego molto onorevolmente e con profitto del servizio.

Farò ancora un'osservazione.

Il senatore Doria dice: ad ogni modo, lasciamo pure le cose come sono; supponiamo che al potere non sia necessario un uomo tecnico; almeno, dice egli, create un Consiglio.

Io risponderò all'onorevole senatore Doria che questo Consiglio è creato; che non è più tardi di dieci giorni che S. M. vi ha apposto la firma, e fu già passato al controllo, e mi meraviglio non sia stato ancora pubblicato; sarà forse rimasto alla cancelleria...

DORIA. (*Interrompendo*) Non era a mia cognizione, altrimenti non ne avrei parlato.

DUBANDO, ministro della guerra e marina. Non gliene faccio torto; ma il fatto è che si è creato questo Consiglio, al quale ho creduto di dare la denominazione di *Congresso permanente di marina militare*.

Questa questione mi ha occupato moltissimo; ho dovuto studiare quali erano i differenti sistemi in vigore a questo riguardo, e quale era meglio adatto alla nostra circostanza.

Vi sono due sistemi speciali su cui non voglio trattenere il Senato, ma che spiegherò brevemente.

Il sistema inglese, che crea un Consiglio il quale fa parte integrante, dirò quasi, del Ministero; è un corpo morale che divide la responsabilità di tutti gli atti della marina.

Ma io ho creduto che nel caso nostro, secondo il sistema nostro costituzionale, fosse inammissibile un tale sistema; è impossibile conciliare con l'idea della responsabilità ministeriale quella dell'esistenza di un corpo morale il quale suddivida la sua responsabilità con cinque o sei colleghi, siano *lords* o sotto qualsiasi altro nome. Nè serve il dire che in Inghilterra esiste; là, molte cose esistono per la sola forza dell'autorità della tradizione, ma assolutamente per noi era inammissibile; epperò ho rigettato questo sistema, avuto riguardo anche alla spesa che avrebbe arrecato la sua attuazione.

Io mi sono invece attenuto al sistema francese, il quale crea un Consiglio con facoltà assai estese, presieduto dal ministro.

Ho imitato in parte il congresso permanente delle acque e strade, che è appunto presieduto dal ministro, il quale nella marina avrà, credo, molto minori inconvenienti che non in quello dei lavori pubblici, in quanto che (come accadrà sovente, malgrado i vivi desiderii del senatore Doria, che al Ministero della marina non vi sia sempre un uomo tecnico,

mentre anzi vi sarà un militare) quest'uomo, appunto per non essere tecnico, non potrà essere sospetto di esercitare un'influenza personale nelle deliberazioni, quando si tratteranno gli affari nel seno del Consiglio dal quale egli riceverà i lumi e le ispirazioni, nè potrà abusarne per mezzo della sua presenza e della sua persona.

L'onorevole senatore Doria, nell'entrare nei particolari di questo Consiglio, mi ha fatto un'insinuazione, per cui mi duole di non essere più in tempo di correggere il già fatto, perchè, ripeto, il decreto, se non è di pubblica ragione, è certamente già esteso.

Egli si è lagnato parendogli che questo Consiglio si volesse fare a Torino, mentre egli propenderebbe fosse fatto a Genova, e ne ha addotte alcune ragioni di cui non tutte mi sembrarono di peso.

Dirò che ho creduto di non determinare nulla a questo riguardo. Le circostanze e le materie che verranno sottoposte al congresso saranno quelle che determineranno se debba essere convocato a Torino oppure a Genova.

Vi saranno certe materie, particolarmente quelle che riguardano le persone, le quali sarà molto più conveniente siano trattate a Torino, ed altre che sarà più opportuno sieno trattate a Genova.

Ma (dice il senatore Doria) se voi fate questo, non migliorerete la marina e farete delle spese; il che mi pare una delle ragioni più importanti.

È certo che, convocandosi questo Consiglio in Torino, converrà fare qualche spesa di più; ma io ritengo che il Parlamento non vorrà rimpiangerla, a fronte dell'utilità la quale non dubito sarà per risultare dal congresso; e d'altronde questa spesa non sarà poi così rilevante.

Non è necessario che questo Consiglio sia in continua permanenza; basterà convocarlo, credo, due volte all'anno, e forse un'altra volta a Genova; basterà che si dia ad una parte dei membri del Consiglio un'indennità di vacanza e di trasferta, oltre ad un'altra indennità che si potrà dare, e che, spero, il Parlamento non disapproverà, a quegli ufficiali in ritiro, i quali sarebbero spostati in maniera da soffrirne un grave disagio.

Il senatore Doria sa che il personale della marina è alquanto ristretto; io non avrei potuto formare un Consiglio di ammiragliato d'uomini tutti in servizio attivo, come ha potuto fare la Francia e come fa l'Inghilterra. Queste due potenze hanno a centinaia, per dir così, gli ammiragli e capitani di vascello, ed io non posso disporre di questi che in numero ristrettissimo.

D'altronde l'importanza di quest'istituzione è tale che non permette di nominare membri del medesimo congresso che uomini di una certa autorità, di un certo grado; forza è dunque trarre partito di quegli ammiragli i quali per esperienza e per sapere sono più in grado di portare lumi del proprio talento, e di servire di scorta e di guida al ministro medesimo.

Tuttavia, malgrado tali inconvenienti, ripeto, la spesa di questo congresso mi pare che non sarà più di sette od ottomila lire, contando le spese di vacanza e d'assistenza ed una piccola indennità che ci sarebbe mestieri dare a due o tre ufficiali generali in ritiro, i quali sarebbero spostati, e quindi ne soffrirebbero (giova il ripeterlo) non solo materialmente, ma dirò anche moralmente, giacchè si tratta di uomini avanzati d'età, ed il trasportarli fuori del seno della famiglia arreca loro gravissimo incomodo.

Con ciò vede l'onorevole senatore Doria che in gran parte i suoi desiderii saranno soddisfatti, anzi lo sono di già,

mentre, ripeto, il decreto esiste, se non è ancora pubblicato.

Non so se nei particolari questa nuova istituzione, a cui io ho portata la più seria attenzione (e credo di volerne fare una istituzione seria), non so se nei suoi particolari essa incontrerà l'aggradimento dell'onorevole senatore Doria. Certo è però che l'ho fatta esaminare da uomini pratici, ho studiato nello stesso tempo anch'io ciò che si faceva, in ordine a questa, in Francia ed in Inghilterra, e, dico schiettamente, ho fatta astrazione da qualunque idea personale o particolare riguardo, e non ho avuto in mira che il vero interesse del servizio e della marina, di cui ho l'onore, sebbene indegnamente, di dirigere l'amministrazione.

Credo con ciò di avere risposto, se non con soddisfazione, almeno categoricamente alle osservazioni dell'onorevole senatore Doria.

DORIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Doria.

DORIA. Io non ebbi intendimento di parlare di decadenza della nostra marina; le mie parole erano soltanto dirette a toccare di un vizio in alcuni servizi della marina, della mancanza cioè di personale.

Nè volli punto entrare in dettagli, perchè di questi trattati già ripetutamente negli scorsi anni, appunto nella discussione del bilancio della marina.

Desidero pertanto che l'onorevole ministro di marina si persuada che io sono ben lontano dall'averne una cattiva idea della marina, poichè conosco benissimo che la nostra marina non può fare di più. E prova ne sia il servizio faticosissimo che ha fatto e fa continuamente nel mar Nero e nei suoi viaggi periodici di andata e ritorno. Ma l'onorevole ministro saprà pure che troppo ristretto è il numero degli ufficiali a bordo, di guisa che il loro servizio diviene faticosissimo; e ciò mi consta in modo positivo, sia perchè trovandomi, come suolsi dire, sulla faccia del luogo, meglio si conoscono le cose, sia perchè sono stretto in relazione con gran parte degli ufficiali medesimi.

Ben lungi quindi dall'averne una sinistra idea della nostra marina, io le serbo per ogni rapporto una particolare affezione, nè mai alcuno mi avrà udito esprimermi in diversi termini.

Voci. Ai voti!

DORIA. Io poi non ho parlato di aumentare la marina, perchè vedo benissimo che al momento sarebbe cosa impossibile; ho bensì detto che la nostra marina, mentre non difetta di materiale, manca però di personale, e si fu a questo che io mirai particolarmente nel mio discorso ed intesi di chiamarvi l'attenzione del signor ministro. Ma se allo stato presente delle cose non si può negare che la nostra marina trovisi sufficientemente fornita di naviglio ed anche in buono stato, vi sarebbe però a notare il ritardo frapposto nell'ultimare la costruzione della fregata *Vittorio Emanuele*, la quale sarebbe a desiderarsi che potesse prendere il mare al più presto possibile, perchè, da quanto mi fu riferito da persone dell'arte, riescirebbe assai pericoloso di ritenerla ulteriormente sul cantiere.

Io ringrazio per ultimo l'onorevole ministro della notizia, che mi ha favorito, della creazione di un nuovo Consiglio di ammiragliato, ciò che finora era da tutti ignorato.

Non posso però a meno di aggiungere a questo riguardo le più vive istanze onde nella sua saviezza faccia in modo che questo Consiglio abbia sede fissa a Genova, sia perchè riuscirebbe più utile essendo colà stabilito, sia anche perchè, se venisse traslocato altrove, Genova ne avrebbe gran pena, e

finalmente perchè altresì sotto il rapporto politico conviene che sia fisso in Genova.

Non abuserò dunque maggiormente della sofferenza dei miei colleghi.

PRESIDENTE. Darò ora lettura delle categorie che compongono il bilancio del Ministero della marina.

(Legge le varie categorie del detto bilancio, le quali vengono senza osservazioni approvate.) (Vedi vol. *Documenti*, pag. 407.)

Essendosi approvate dal Senato tutte le categorie di cui si compongono i bilanci passivi dei Ministeri, non rimane che mettere in deliberazione l'articolo 1 del progetto portante l'approvazione del complesso del bilancio.

Leggerò l'articolo 1 :

« Art. 1. Il bilancio passivo dello Stato per l'esercizio 1856 è approvato nella complessiva somma di lire cento quaranta milioni, novecento un mila, novecento cinquantaquattro, centesimi settantadue, ripartita fra i capi e le categorie di cui nel bilancio medesimo. »

Chi approva questo articolo voglia levarsi.

(È approvato.)

Interrogherò il Senato se intende procedere alla discussione degli altri articoli, ovvero rimandarla a domani, essendovene l'opportunità, mentre si debbe nella tornata di domani discutere il bilancio della spedizione d'Oriente.

Alcune voci. È meglio proseguire la discussione.

PRESIDENTE. Pare che sia intenzione del Senato di continuare la discussione, epperò darò lettura degli altri articoli.

« Art. 2. I fondi assegnati nel presente bilancio per le spese d'ordine ed obbligatorie, descritte nell'elenco unito alla presente legge, possono essere oltrepassati senza preventiva autorizzazione.

« Tali maggiori spese saranno provvisoriamente regolate per decreti reali sulla relazione del ministro delle finanze.

« La loro definitiva regolarizzazione sarà proposta al Parlamento con un progetto di legge a presentarsi tosto dopo la chiusura dell'esercizio del 1856. »

(È approvato.)

« Art. 3. Gli acquisti dei cereali occorrenti pel 1856 e pel 1857 all'amministrazione militare per la confezione del pane ad economia possono farsi a partiti privati senza formalità d'incanto, secondo le norme che verranno stabilite da apposito regolamento da approvarsi con decreto reale, previa deliberazione del Consiglio dei ministri. »

(È approvato.)

« Art. 4. È conceduta una pensione vitalizia di lire 300, dal 1° gennaio 1856, ripartibile per giusta metà fra Caterina Avegno vedova Oneto, e la prole della fu di lei sorella Maria Avegno, moglie di Giovanni Oneto. »

(È approvato.)

Si procederà all'appello nominale per lo squittinio segreto. *(Il segretario Quarelli fa l'appello nominale.)*

Risultamento della votazione :

| | |
|---------------------------|----|
| Votanti | 86 |
| Voti favorevoli | 48 |
| Voti contrari | 8 |

(Il Senato approva.)

Avverto di nuovo il Senato che domani vi sarà seduta pubblica alle ore 3, per la discussione del bilancio straordinario della spedizione d'Oriente e per la relazione di petizioni.

La seduta è levata alle ore 3 1/4.