

TORNATA DEL 27 GIUGNO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

SOMMARIO. *Sunto di petizioni — Discussione del progetto di legge per il trasferimento della marina militare nel golfo della Spezia e costruzione di opere a difesa dell'arsenale marittimo del Varignano — Discorso del senatore Franzini contro il progetto — Discorso del senatore Gonnet in favore dello stesso — Discorso del senatore Brignole-Sale contro il progetto — Interruzione — Proposizione di un'interpellanza al ministro dell'interno fatta dal senatore Di Pollone — Risposta del ministro delle finanze — Continuazione del discorso del senatore Brignole-Sale — Risposta del ministro della guerra.*

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

(È presente il ministro della guerra, e più tardi intervengono anche i ministri di grazia e giustizia e delle finanze.)

PALLAVICINO MOSSI, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, il quale viene approvato.

QUARELLI, segretario, dà lettura del seguente

SUNTO DI PETIZIONI.

2615. Settantatré abitanti proprietari nei comuni di Annemasse, Gaillard e Reigniers porgono al Senato motivate istanze perchè l'arginamento del torrente Arve venga esteso fino al confine col territorio del cantone di Ginevra.

2616. Duemila ottocentoquattro abitanti della città di Genova domandano la reiezione del progetto di legge sul trasferimento della marina militare nel golfo della Spezia.

PRESIDENTE. Queste petizioni saranno trasmesse alle Commissioni incaricate dello studio dei progetti di legge cui si riferiscono.

DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PEL TRASFERIMENTO DELLA MARINA MILITARE NEL GOLFO DELLA SPEZIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiama la discussione del progetto di legge per il trasferimento della marina militare nel golfo della Spezia (Vedi vol. *Documenti*, pag. 901 e 914); ne darò lettura;

« Art. 1. La marina militare verrà trasferita nel golfo della Spezia, dove avrà stanza principale.

« Art. 2. Sarà costruito nel seno del Varignano un arsenale militare marittimo secondo i progetti che verranno dal Governo approvati.

« Art. 3. Per l'esecuzione delle opere del nuovo stabilimento, per la traslazione del personale e del materiale della marina militare, e per tutte le esigenze che ne derivano è autorizzata la spesa straordinaria di *dieci milioni* ripartitamente come infra nei bilanci del Ministero della marina:

| | |
|-------------------------|--------------|
| « Bilancio 1857 | L. 1,500,000 |
| « Id. 1858 | » 2,000,000 |
| « Id. 1859 | » 2,500,000 |
| « Id. 1860 | » 2,500,000 |
| « Id. 1861 | » 1,500,000 |

« Art. 4. Per la quota del 1857 sarà aperta una nuova categoria sotto il n° 35 colla denominazione: *Trasferimento della marina militare nel golfo della Spezia*, in aggiunta alla parte straordinaria del bilancio di detto esercizio.

« Art. 5. Sono autorizzate:

« La spesa di *tre milioni duemila ducentottantotto* lire per la costruzione di opere di fortificazione a difesa dell'arsenale marittimo da erigersi nel seno del *Varignano* alla Spezia, secondo il progetto d'arte della direzione del genio militare locale;

« La spesa di *un milione cinquecento mila* lire per la provvista d'artiglieria e materiale accessorio occorrenti per l'armamento delle stesse opere.

« Art. 6. Tali spese saranno iscritte nel bilancio del Ministero della guerra e ripartite in più esercizi nel modo seguente, cioè:

« In quanto alla costruzione delle opere,

« Bilancio 1857, categoria 79. *Opere di fortificazione*

TORNATA DEL 27 GIUGNO 1857

a difesa dell'arsenale marittimo nel golfo del Varignano L. 500,000

« Bilancio 1858, categoria 78 » 800,000

« Id. 1859 id. » 1,000,000

« Id. 1860 id. » 702,288

« Totale . . . L. 3,002,288

« In quanto all'armamento:

« Bilancio 1857, categoria 80, *Artiglierie e materiale accessorio per le nuove fabbricazioni a difesa del Varignano*. L. 300,000

« Bilancio 1858, categoria 79 » 300,000

« Id. 1859 id. » 300,000

« Id. 1860 id. » 300,000

« Id. 1861 id. » 300,000

L. 1,500,000

« Art. 7. Nel principio della prossima Sessione il Ministero presenterà al Parlamento un progetto di legge per la costruzione in Genova d'un ridotto commerciale marittimo opportuno a soddisfare alle esigenze del commercio e per la destinazione agli usi della marina mercantile dell'area acquee della darsena e dei fabbricati e piazzali necessari a detti usi, del bacino di carenaggio e dei locali annessi. »

È aperta la discussione generale, e la parola spetta al senatore Franzini.

FRANZINI. Signori senatori: gravissima è la questione che in ora preoccupa il Senato. Membro della minoranza della Commissione, che voi incaricaste di esaminarla, nell'appoggiarmi in primo luogo alla inopportunità della trasferta dell'arsenale marittimo alla Spezia, io vi esporrò alcune altre osservazioni che hanno deciso la mia opinione con quella lealtà che altre volte in linea militare attraeva la mia decisione in favore di progetti ministeriali.

Io non so scorgere alcuna opportunità per questa operazione al momento in cui una decisa vertenza ha troncato le nostre relazioni diplomatiche colla potenza finitima, che più forte in terra ed in mare, si prevarrebbe della circostanza per coglierci sul tempo, e non lasciar compire un'operazione che potrebbe riescire a suo detrimento.

Se questa vertenza non esistesse, mi si potrebbe opporre che non potremmo mai nulla intraprendere se dovessimo far caso delle suscettibilità di chi non vi troverebbe il suo conto. Non crediate però che io voglia dare gran peso a questa vertenza se non procediamo ad alcuna specie di aggressione, mentre io conto troppo sulla riconoscenza delle potenze occidentali per le prove cavalleresche che loro già demmo delle nostre simpatie, per non temere che un loro *veto* varrebbe a garantirci da ogni attacco. La prudenza però dovrebbe imporci una temporaria sospensione, mentre nelle tendenze in cui siamo, ogni menomo accidente potrebbe sgraziatamente condurci a quanto vogliamo evitare.

Ma, mi si dirà, se troviamo un grande interesse nel trasporto dell'arsenale marittimo alla Spezia, nulla ci

deve trattenere da questa operazione, mentre in ogni caso noi dobbiamo contare sulla protezione delle potenze occidentali. A questo riguardo io non posso a meno di osservare che l'Inghilterra è alleata dell'Austria che è con noi in aperta vertenza, e che, a malgrado di una qualunque supposizione per noi favorevole non è pervenuta ad impedire quella scissura, nè sinora farla cessare. Quanto alla Francia, sino a che il grand'uomo che ne regge i destini vi si manterrà potente, confido troppo in una Francia il cui imperatore procurò la pace al mondo, e così anche a noi cui permette, fra tante operazioni, di procedere a quella alla quale la guerra ci aveva fatto soprassedere. Ma io confido in una Francia imperiale, poichè l'esperienza mi ha provato che una Francia repubblicana non è così propensa ai nostri interessi.

Il magnanimo Carlo Alberto nel 1848 ordinando pratiche per vedere coll'inviato inglese a Torino, se non sarebbe stato fattibile di trattare una pace, colla quale i rapporti avuti da Londra ci facevano sperare per frontiera la Piave; si venne a sapere che l'ambasciatore francese repubblicano a Vienna aveva protestato al Ministero austriaco che la Francia non avrebbe mai permesso che Carlo Alberto fosse padrone di Milano e di Venezia. Questo ci indusse ad accontentarci della frontiera dell'Adige; ma mal propensi consigli prevalsero, e di quella pace che tanto era propizia ai nostri destini, quantunque osteggiata da quelli che volevano tutto o niente, fu poi dai medesimi lamentato tardi, ma inutilmente il rifiuto. Del resto poi quand'anche vi fosse facilità di avere soccorsi esteri, è sempre, a mio avviso, imprudente il crearsi una necessità di ricorrervi, mentre a difendere i propri lari, nessuno può pareggiarne i possessori. Questa mia opinione m'indusse in altra circostanza, malgrado le più vive simpatie, a non facilitarne l'evenienza.

Venendo alla parte militare, mi giova il premettere sotto il rapporto strategico, che se il nemico si decidesse ad aggredire, lo farebbe con tale superiorità di forze, quando fossimo soli a difenderci, a non lasciarci speranza di risultato favorevole. Difatti egli potrà aggredirci alla Spezia stante la sua superiorità di forze e impedire ogni soccorso che imprudentemente dalla riva destra del Po potremmo dirigervi speditamente, quand'anche la strada di ferro per la Valle di Scrivia non potesse venire previamente inabilitata al trasporto di quelle truppe; e quando non fossimo soli, la posizione dell'arsenale marittimo in avamposto potrebbe sempre attirarvi un colpo di mano, e con maggior probabilità di riuscita se non vi lasciassimo a difesa che il personale dell'armata marittima.

A questo riguardo fu detto che una tale posizione agli avamposti esclude ogni inconveniente. Si citarono in appoggio la fondazione di Pietroburgo a poca distanza dalla svedese Finlandia; le posizioni di Malta, Gibilterra ed altre fortezze in prima frontiera. Mi si permetta il rispondere che Pietro il Grande, nel fondare Pietroburgo sul golfo della Finlandia, aveva per primo

scopo il dare un avviamento alla sua nascente marina che poco dopo vi erigeva in avamposto marittimo la fortezza di Kronstadt, e che l'esperienza lo aveva già convinto della sua superiorità sulla finitima potenza svedese. A questa superiorità di forze è solo concesso dai sani principii dell'arte della guerra di mettersi in vicino contatto colle frontiere nemiche; nè vale il citare l'esempio di Malta, Gibilterra ed altre fortezze inglesi, che poste sul mare e difese da forti posizioni naturali od artificiali, hanno per inesauribile soccorso le immense flotte di cui dispone l'Inghilterra. Queste disposizioni difensive non sono indifferenti anche per le potenze superiori; Parigi istessa non dovette interamente le sue fortificazioni a considerazioni politiche interne, ma anche alla precauzione di premunirsi dal lato ove le frontiere francesi sono più attaccabili. Alla stessa Pietroburgo, abbenchè padrona della Finlandia minacciata nell'ultima guerra d'Oriente si progettavano e disponevano più rassicuranti fortificazioni, e tali furono proposte per Stoccolma dalle sue frontiere poco discosta. Vi fu persino chi desidererebbe Torino trasferita alla Cava. Ma, signori! se Torino fosse stata alla Cava nel 1849, il Parlamento non sarebbe più qui a discutere sulla trasferta dell'arsenale marittimo alla Spezia; e se per questo trasporto di capitale si disponessero fortificazioni sui fianchi ed alle spalle per premunire questa nuova Torino, voi vedete bene che essa sarebbe con ciò costituita tutt'altro che in avamposto.

A queste considerazioni non posso che aggiungere la difficoltà di costruzione, sia per estrarre una quantità immensa di fango, di cui non sono ancor note le dimensioni in profondità, sia nel vincere il gran declive di un terreno sassoso e difficilissimo onde stabilirvi i piani necessari alle batterie ed ai magazzini. La difficoltà sarà forse vinta dall'abilità già conosciuta dei nostri ingegneri, non senza però un grave aumento di stipendio per crearci un arsenale che per la sua posizione mancherà di tutte le facilità indispensabili per ogni specie di lavori e costruzioni che vi si avranno a fare.

Ma per ultimo vi si affaccia la più grande inconvenienza, che è quella di un enorme dispendio che i travagli per questa trasferta dovranno occasionare. Io non vi dirò nulla di saliente sulla parte finanziaria, nella quale sono tutt'altro che tecnico. Non mi è però sfuggito che un ufficiale del genio, distintissimo, e non alieno da questo progetto, ne fa montare la spesa a diciotto milioni: se a questa si aggiunge quella cui potrà dar luogo la difficoltà di costruzione, la necessità di avere opere sulla parte orientale, che valgano a cautelare il nostro naviglio e materiale contro il fuoco d'artiglieria d'una portata massima, e l'aumento che ordinariamente portano seco i progetti nella loro esecuzione, noi giungeremo presso ai trenta milioni, e sarà forza il dire che si spendono trenta milioni per non rassicurare forse un materiale che non vale gran cosa di più. Ciò che però mi fa insistere sull'inopportunità di questa spesa si è anche il cumulo di tante spese che in quest'anno si addossano al paese. Se la buona stella che sinora ha diretto il signor

ministro di finanze, presidente del Consiglio, potesse essere costante, io cesserei da questa insistenza sull'inopportunità: ma se una seria minaccia di guerra o di altri malori venisse a comparire sull'orizzonte, non so a qual partito potrebbe condurrei. Quando l'inopportunità ci facesse sospendere di qualche anno l'esecuzione di questo progetto, il danno che ne potrebbe addivenire sarebbe forse inferiore a quello che l'esecuzione immediata potrebbe cagionare; e due anni circa di sospensione nel permetterci maggior tempo a meglio studiare questo tema, ci garantirebbero forse dal pericolo di essere presi sul tempo in caso di guerra, e non essere pronti nè alla Spezia, nè potere più ricoverare il nostro naviglio a Genova.

Da questa opinione mi si disse non era alieno il membro della Commissione, che dovette assentarsi, e che senza far torto ad altri era il più tecnico fra noi.

Io non vi parlerò della modificazione di non stanziare alla Spezia che la parte mobile attiva della nostra marina, ciò che lascerebbe alla marina mercantile maggiore latitudine a Genova. Io non guarderò mai come inutile la cooperazione della nostra marina militare alla difesa di Genova; oltre al soccorso in personale e materiale di artiglieria, di cui può esser alla guarnigione, essa può coadiuvare a tenere lontane le bombarde nemiche, al cui fuoco soggiaceranno sempre i navigli mercantili, e con maggior danno se più numerosi. Essa potrà con sortite opportune ed ardite battere a sbieco, d'infilata od a rovescio, le batterie d'assedio, che il nemico potrebbe già aver armato o vorrebbe erigere contro la piazza di Genova. Essa in caso di mancanza di viveri potrebbe giovare all'entrata de' convogli, che lamentava Massena di non poter proteggere mancando di navigli da guerra.

Signori senatori: a tutto quanto io ebbi l'onore di esporvi, si risponderà forse che l'incremento del commercio basterà ad indennizzarci di tutto. Io non sono tecnico a saperne calcolare il pro e contro; ma convinto dei pericoli a cui ci espone la trasferta dell'arsenale marittimo alla Spezia, voto per l'inopportunità di questa esecuzione.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Gonnet.

GONNET. Messieurs le sénateurs: dès l'année 1849 que le Gouvernement laissa entrevoir sa pensée de transférer la marine militaire au golfe de la Spezia, et surtout dès 1852 que cette pensée fut formulée en un premier projet de loi, le public s'en occupa sérieusement. Aussi vîmes-nous dès lors se manifester bien d'opinions diverses, et paraître bien des projets différents.

Si, malgré toutes les discussions qui eurent lieu jusqu'à ce jour, quelqu'un de vous ne s'était pas encore formé une conviction absolue sur le projet de loi qui nous occupe maintenant, je crois de ne pas me tromper en pensant que la relation si lumineuse de l'habile rapporteur de votre Commission, aura fait s'évanouir toute hésitation, et qu'en général vous vous montrerez favorables au projet du Gouvernement. Et si j'ai demandé la parole dans cette discussion, moi qui appartiens à la majorité de votre bureau central, ce n'est guère pour y

apporter de nouvelles lumières, car la chose serait assez difficile, mais simplement pour remplir les devoirs de loyauté dont chacun de nous ne se départit jamais.

Je vais m'expliquer.

Messieurs, longtemps avant que ce projet de loi fût soumis à votre approbation, ayant eu à m'entretenir avec quelques-uns de mes honorables collègues du transport de la marine royale à la Spezia, je leur exprimai une opinion fort peu favorable à ce transport: non que je ne fusse pas convaincu que nos établissements à Gênes sont dès longtemps bien loin de suffire aux besoins de notre marine militaire; non que je ne fusse pas convaincu que le port de Gênes ne présente aux bâtimens de commerce aucune des commodités et des avantages que l'on rencontre dans d'autres ports, et particulièrement dans ceux de la Méditerranée qui peuvent faire à notre commerce maritime la plus sérieuse des concurrences; et que ce port ne pourra jamais réunir ces avantages et ces commodités tant que la marine royale en occupera une partie.

Ayant été, par les devoirs de ma charge, appelé à faire divers séjours à Gênes, j'ai pu me pénétrer de ces vérités, et y acquérir la profonde conviction que le Gouvernement, en transportant la marine militaire dans un autre port, ne pouvait faire rien de plus avantageux pour le développement du mouvement commercial dans celui de Gênes. Ce transport en est la première condition.

Si, à l'époque de cet entretien, je me montrais contraire au transport qui nous occupe maintenant, ce ne fut pas non plus que le choix du golfe de la Spezia, à l'extrême confin de notre territoire, me donna le moindre sujet de crainte pour la conservation des établissements si coûteux qu'il s'agit d'y ériger. D'après ma manière de voir, je ne pense pas qu'il puisse jamais convenir à la puissance qui a cherché jusqu'à présent, par tous les moyens possibles, de dominer l'Italie, je ne pense pas, di-je, qu'il puisse jamais lui convenir de se hasarder à une opération militaire contre notre marine et contre nos arsenaux établis à la baie de Varignano. Ce n'est pas ici le cas d'entrer dans aucun détail d'opérations offensives et défensives; mais j'ai la persuasion qu'en même temps qu'elle serait tout-à-fait infructueuse, une semblable tentative lui coûterait fort cher, s'il voulait l'essayer.

D'ailleurs ne se prémunit-on pas contre une attaque de ce genre par l'érection, sur la rive occidentale, de quelques forts et de quelques batteries? Quelques personnes pensent que les ouvrages projetés seront suffisants pour se défendre avantageusement contre une attaque par terre; pour moi, tout en admettant qu'ils soient les premiers et les plus urgents à ériger, j'en croirais cependant que la défense serait plus facile et plus sûre, et que l'entière conservation de nos arsenaux serait plus certaine, si l'on établissait aussi quelques batteries casemattées sur la rive orientale du golfe, par exemple, à Maralunga, à Sainte-Thérèse et à Saint-Barthélemy; et si, sur les hauteurs qui les dominent, et dans une position convenable, on construisait un petit fort destiné à arrêter la

marche de l'ennemi, et à lui empêcher tout établissement un peu solide, ces constructions seraient-elles à dissiper toutes les craintes que l'on pourrait avoir sur l'incendie de nos arsenaux.

Par cette addition, je pense que la défense contre une attaque par mer, serait aussi fort améliorée, parce que, les batteries sur les deux rives, à la distance moyenne de 3000 mètres les unes des autres, croisant leurs feux avec efficacité, rendraient extrêmement dangereuse la station d'une force navale ennemie, quelle que fût la position qu'elle voulût prendre dans le golfe.

Par quel motif étais-je donc porté à refuser d'abord mon vote favorable à ce projet de loi? Je l'avoue franchement, la question financière m'effrayait. A tant d'autres dépenses extraordinaires déjà votées, à celles que nous serons encore appelés à voter, ajouter celle de 18 à 20 millions à laquelle s'élèvera probablement l'établissement projeté, je le répète, j'en étais effrayé.

Cependant comme la nécessité de séparer la marine militaire de la marine commerciale m'est démontrée, et que la chose est urgente si l'on veut que l'une et l'autre puissent prospérer, je me demandais si, le long de notre immense littoral, il ne se trouverait pas quelque rade, quelque baie, où l'on pût élever à moins de frais les établissements nécessaires à notre marine, sous la condition expresse de réunir toutes les qualités voulues pour constituer un bon port militaire, pour assurer la conservation de nos arsenaux pendant plus ou moins de temps, même contre les attaques d'une puissance de premier ordre.

Or, un peu influencé, je l'avoue, par la haute capacité d'un de mes anciens collègues qui s'est presque uniquement occupé de constructions maritimes, ayant vu que, pour établir un port militaire dans la rade de Vado, il ne faisait monter qu'à 12,786,515 francs la dépense absolument indispensable; et connaissant d'ailleurs toutes les ressources que présente Vado pour les constructions de tout genre, je donnai d'abord mes préférences à cette rade sans m'en occuper autrement, et sans penser que l'auteur du projet n'avait travaillé que pour le compte et dans l'intérêt d'une municipalité. Mais lorsque je fis plus tard une étude sérieuse de ce projet, je dus me convaincre que, tel qu'il était conçu, il n'avait aucune des qualités voulues pour un port militaire.

Je ne répéterai pas ici ce qu'a si bien dit notre rapporteur sur les ouvrages à faire pour changer la rade de Vado en un véritable port militaire, mais je dirai, sans crainte d'exagération, que, si nous voulions les mettre à exécution, nous nous engagerions dans des dépenses au moins trois fois plus fortes qu'en choisissant la baie de Varignano dans le golfe de la Spezia. Dès lors, messieurs les sénateurs, il est facile de comprendre que mes idées se soient modifiées, et que mon vote soit acquis au projet qui nous est proposé, au projet d'un établissement maritime-militaire dans un golfe qui, par la tranquillité de ses eaux, par la multiplicité de ses baies, semble y appeler tout naturellement un semblable établissement.

A mes yeux la question financière s'est aussi bien amoindrie, soit par le laps de temps qu'on mettra à exécuter les travaux projetés, soit par les sommes que fournira la vente de nos établissemens maritimes à Gènes, soit parce que, en finale, la séparation des deux marines ne pourra qu'être productive, à l'avantage de nos finances.

Ma dignité personnelle et l'estime toute particulière que je professe envers les honorables collègues avec lesquels j'eus, à une certaine époque, à m'entretenir du transport de la marine militaire, m'ont fait un devoir de rompre mon silence habituel, et d'entrer dans les explications que j'ai données avec le plus grande brevété et le plus de simplicité possible: car à cette époque de la Session le temps est plus précieux que jamais, et les sénateurs mêmes qui parlent le moins souvent ne sauraient l'oublier.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Brignole-Sale.

BRIGNOLE-SALE. Signori: nell'accingermi ad impugnare il progetto di legge che vi è sottoposto stimo non inopportuno premettere che io sono a ciò spinto non da un principio di sistematica opposizione, ma bensì da un profondo convincimento acquistato dopo lungo ed accurato esame della materia.

Confesso non aver mai compreso a che possa menar di bene una opposizione sistematica, quantunque sappia credersi questa da taluni necessaria nel governo rappresentativo, riguardarsi anzi quasi come uno degli elementi di questa forma di politico reggimento. Una opposizione preconcepita ed irremovibile non può aver per effetto che di intorbidare la discussione dei pubblici affari e renderla inefficace distruggendone la libertà, elemento ben più essenziale e più vero del sistema di governo summentovato. Dovere imprescindibile di chi è chiamato all'onore di sedere nel Parlamento nazionale mi è sempre sembrato il cercare con ogni più diligente cura di formarsi una ragionata opinione e, formatala, di studiarla a difenderla e farla prevalere: ma inerente a questo primo dovere e necessaria conseguenza di esso, se si vuol giungere alla cognizione del giusto, avviene un secondo, ed è quello di rispettare il parere altrui, di attentamente ed imparzialmente ascoltarlo, di essere disposto ad accostarsi, ed a recedere pur anco dal proprio ove quello dell'avversario giungesse a dimostrarne l'errore. Che, se lodevole è avere il coraggio, come dicesi, della propria opinione a fronte di qualsiasi contrarietà o prepotenza, più lodevole ancora e più bello è il coraggio di saperne far sacrificio quando questo sia comandato dalla voce preponderante della coscienza e della ragione.

Ma d'altra possibile accusa mi sia concesso di anticipatamente giustificarmi; dalla supposizione, voglio dire, che nella presente circostanza io possa essere guidato da quel sentimento che volgarmente nomasi *municipalismo*, parola equivalente, nel significato che oggidì suole apporvisi, ad un vivace ed esuberante affetto del suolo nativo o, se si vuole, ad un egoismo politico con-

centrato in un cotal luogo ed escludente ogni anche utile provvedimento che al bene non precisamente di quello, ma sì dell'intera nazione si estenda. No, colleghi onorevolissimi, non sono queste le disposizioni del mio animo: e, per quanto l'illustre patria mia a me sia cara, per quanto non alieno dalla sentenza del sommo romano filosofo che in un celebre trattato lasciò scritto dover principalmente albergare nel cuore di ogni buon cittadino la carità della patria, carità, dice egli, che le altre tutte comprende e che deve tenersi più in pregio che la propria vita (1), ben so che il mandato nostro ha per iscopo di procurare il bene dell'universalità dello Stato di preferenza a quello di una singola delle sue parti, ancorchè ragguardevole. Ma nell'affare di cui oggi si tratta è ai miei occhi evidente che tale disparità di interessi non esiste per verun modo: che conviene al Governo di non mutar la sede dell'arsenale di guerra marittimo, come conviene a Genova di conservarla: che trasportarla altrove sarebbe pel primo di notabilissimo aggravio, per la seconda di gran detrimento: che questo detrimento sarebbe certo: incertissimo invece, ipotetico, inverosimile il futuro millantato profitto; in sostanza, che il cambiamento anzidetto, mentre sarebbe altamente pernicioso ed ingiusto per Genova, non potrebbe non riguardarsi altresì come un gravissimo errore a danno dello Stato sotto il triplice aspetto politico, strategico ed economico.

Prima di entrare però nell'argomento convenevole parmi, o signori, avvertire che non potrò a meno di riprodurre alcuna delle obiezioni al proposto trasferimento già recentemente allegate in altro recinto legislativo; ma sarà diligente mia cura, a risparmio per voi di tempo e fastidio, di restringermi a quelle, cui non furono date dai difensori del progetto se non risposte, a mio giudizio, vaghe o non soddisfacenti o incompiute.

Non molte parole avrò a spendere per dimostrare l'errore politico dello stabilimento dell'arsenale e delle forze marittime dello Stato nel luogo che si propone. Situato questo all'ultima frontiera, e ad una frontiera che non è spalleggiata (giacchè a poca distanza dietro i monti che fan corona alla Spezia si passa negli Stati parmigiani ed estensi, e questa lunga ed angusta striscia a noi spettante non è neppure munita di forti che ne impediscano o contrastino almeno l'ingresso) sarà il golfo di quel nome continuamente esposto ad una invasione straniera, a meno che, oltre i presidii dei molti forti che sarà necessario erigere e a mezzogiorno e a settentrione e a levante per proteggerlo, non si stabilisca nella città principale e vicinanze un corpo di truppe numeroso e bastevole, non solo ad assicurare la tranquillità interna del paese, ma ancora a difenderlo dalle aggressioni ostili.

Supponendo pertanto il caso (affatto improbabile, io

(1) *Cari sunt parentes, cari liberi, propinqui, familiares; sed omnes omnium caritates patria una complexa est: pro qua quis bonus dubitet mortem oppetere, si ei sit profuturus?* (M. T. Cic., *De offic.* lib. 1, 27, 57.)

penso, ma che non debbesi però riguardare come impossibile, o che quindi una sana politica comanda di prevedere nella importante discussione che ci occupa), intendendo dire, o signori, il caso di una guerra con la potenza che conta fra i suoi domini la più ampia porzione della Italia settentrionale; e supponendo ancora, cioè che è da presumersi, che in tale occorrenza collegati fossero al nostro nemico i vicini ducati parmigiano, estense e toscano, ad un nemico le cui forze, così riunite, ascender potrebbero a poco meno del decuplo delle nostre ed al quale perciò non mancherebbero i mezzi di far agire contro di noi ad un tempo poderosi eserciti su vari punti, sarebbe per parte nostra indispensabile, onde guarentire il naviglio e l'immenso materiale di deposito marittimo accumulati sulle rive del golfo, di staccare, come dianzi accennai, tre ragguardevoli corpi, uno per instabilirlo nei forti destinati a difendere il golfo stesso verso il mare, l'altro per custodir quelli che dovrebbero costruirsi sulla prossima linea dell'Appennino per la sicurezza della frontiera, un terzo finalmente per tenere in rispetto le squadre nemiche dal lato di terra e, ove d'uopo, assalirle e combatterle.

Altro forte presidio esigerà l'importantissima piazza di Genova; altro, e ben numeroso ancora, la fortezza di Alessandria, che sta presentemente ampliandosi; nè tampoco potranno lasciarsi sguarnite Casale e Valenza, ove sonosi recentemente erette opere di fortificazione. Dopo provveduto a questi tanti e sì imperiosi bisogni, quali forze rimarrebbero al Governo di S. M. per agire in campo, per guardare le altre frontiere, per difendere la città stessa di Torino dalle nemiche incursioni? Queste considerazioni mi sembrano, o signori, di grave peso, e bastanti per sé sole a determinare il rifiuto della proposta ministeriale.

Si dice da non pochi, a sostegno di tale proposta, non essere questa novellamente inventata; altro non essere che la ripetizione, in proporzioni assai più ristrette bensì, del progetto concepito da Napoleone I, imperatore dei Francesi, progetto non solo deliberato nella sua mente, ma di cui fu impresso l'eseguimento e che restò incompiuto per le vicende che staccarono quel sovrano dal trono e tolsero alla Francia il dominio del Genovesato.

E che per ciò? Non occorre che io ora mi trattenga ad esaminare se quella idea fosse realmente commendevole: è opinione d'altronde di molti che Napoleone non intendesse già stabilire nel golfo della Spezia un arsenale di guerra, ma solamente farne un porto militare validamente fortificato per renderlo atto a proteggere le navi nazionali che, insegue da forze superiori, cercassero in quell'ampio seno un rifugio. Comunque sia la cosa, ed anche ammettendosi che quel potente sovrano dotar volesse la Francia di un secondo arsenale marittimo nel Mediterraneo, fondandolo alla Spezia, un'idea non censurabile, ed anche degna di lode in quel tempo ed in quelle circostanze, non può andare soggetta al dì d'oggi, mutate queste, ad una meritatissima disapprovazione? Troppo luminosamente lo ha dimostrato un dotto nostro collega in tre opuscoli trattanti il presente

argomento, opuscoli che a voi tutti senza dubbio sono noti, perchè io abbia ad aggiungervi lunghi commenti. A quell'epoca non solo lo Stato nostro, il parmigiano, l'estense, il toscano, ma la penisola tutta era ligia o soggetta allo scettro del Conquistatore. L'Austria vinta in successive campagne, non che aver piede in Italia, era stata respinta oltre le Alpi e spogliata ancora di non poca parte delle provincie che ad essa spettavano in contatto di quelle; quindi la Spezia era allora un punto centrale, perfettamente sicuro dalla parte di terra, e che, attesa la vastità del suo golfo, la lontananza dai confini, l'immensità dei mezzi che possedeva il Governo francese per elevarvi fortificazioni, cantieri, caserme ed altre costruzioni, potevasi riguardare come bene appropriato alla fondazione di un arsenale marittimo. Si dia ora un'occhiata alla carta d'Italia, e dicasi, in grazia, se la situazione odierna della Spezia offre con quella testè descritta la benchè menoma parità o somiglianza di condizioni.

Si replicherà forse che un punto oggidì di frontiera potrebbe divenire col tempo un punto centrale e conseguentemente idoneo allo stabilimento cui le attuali circostanze sembrano farlo giudicare improprio.

A ciò rispondo, in primo luogo, che demenza sarebbe consentire ingenti fondi per una impresa che si riconoscesse presentemente biasimevole, e ciò pel solo motivo che, ove cambiassero le circostanze, potrebbe cessare di meritare biasimo ed invece offrire convenienza. Si sospendano almeno i sacrifici attualmente inutili e pericolosi e si rimandino al tempo in che, allontanato il pericolo, sarà da credersi che divengano vantaggiosi. In secondo luogo osservo che la presunzione di un non lontano mutamento nella delimitazione degli Stati d'Italia sarebbe al dì d'oggi, per parte nostra, tanto meno prudente e ragionevole, quanto che, non ha guari, il Governo del Re ha ufficialmente dichiarato, per l'organo dell'onorevole presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, con plauso al certo d'ogni persona dabbene, la ferma sua volontà di rispettare gli altrui diritti e di adempiere verso i nostri vicini in tutta la loro estensione gli obblighi che il diritto delle genti ed i trattati d'impongono. Non isfugga poi dal pensier nostro che siamo nel numero delle potenze di secondo ordine; che, rispetto alle forze navali, non teniamo neppure il più alto grado fra queste; che la condotta politica dei gabinetti è per lo più, se non sempre, esclusivamente guidata dalla considerazione della propria utilità; che chi oggi ci è amico può farci nemico domani; che l'avversario attuale di un nostro nemico può, qualora vi trovi il suo vantaggio, divenirne l'alleato a danno nostro. Or quale sarebbe, in contingenze siffatte, la nostra situazione? Non si può fermare, o signori, di sangue freddo il pensiero sui terribili effetti che probabilmente ne deriverebbero.

Ma, dirassi ancora: se una o più tra le potenze primarie venissero contro di noi a collegarsi, verosimile sarebbe che altra di esse a noi si unisse per contribuire alla nostra difesa.

Ammettendo che ciò sia verosimile, non ne abbiamo però certezza, soprattutto qualora la guerra fosse stata da noi leggermente e per teccrità provocata. Si rifletta inoltre che, se cotali alleanze possono essere utili quando si tratti di agire al di fuori contro un comune nemico, non sono da desiderarsi per la difesa del proprio territorio. A questa difesa deve un saggio e avveduto Governo star sempre preparato e bastare da sè: deve quindi aver sempre i mezzi necessari all'uopo e, per averli efficaci, procurare di concentrarli, evitando anzitutto di moltiplicare i punti aggressibili dal nemico. Altamente lamentevole è la condizione di uno Stato che, deficiente di forze sue proprie, abbisogna delle altrui per difendere se stesso. La sua indipendenza, ogni qualvolta a ciò sia costretto, ne è lesa: la presenza nel suo seno di truppe estere, abbenchè amiche, non può andare disgiunta da inconvenienti più o meno gravi; e gravissimo, a mio parere, fra tutti è il discapito che necessariamente ne soffre la dignità nazionale.

Non mancano poi nella storia esempi che chiaramente dimostrano l'indifferenza delle potenze maggiori verso gli alleati secondari, ed anche l'abbandono, per parte loro, di questi in balia delle sole loro forze quando non trovano più il proprio interesse in soccorrerli. Basti fra i molti citare la risoluzione presa e repentinamente eseguita, verso la metà dell'ultimo secolo, nella guerra di successione d'Austria dai generali francesi e spagnuoli Maillebois e Gages, dopo la battaglia di Piacenza (1), per cui senza indugio si ritirarono evacuando lo Stato genovese e lasciando la Repubblica, loro alleata, le di cui truppe avevano loro reso poco innanzi segnalati servizi, esposta alle ire di un potente nemico, il quale non tardò infatti a spingere contro di essa un forte esercito e ad occuparne la capitale. È vero che, sebbene ridotta ai soli troppo limitati suoi mezzi, non subì la Repubblica lungamente la straniera dominazione; conciossiachè una sollevazione popolare, eccitata dalle incessanti angherie e mali trattamenti degli invasori, riuscì a far ragione di tanta violenza e pervenno, entro il termine di soli tre giorni, a scacciare dalla città le nemiche truppe, che presto abbandonarono l'intero dominio; vittoria memoranda e gloriosa, che provò al mondo ciò che possa una popolazione unita dal vincolo del vero amor patrio, affezionata al proprio Governo, conscia dei suoi legittimi diritti e fermamente decisa ad impedirne il conculcamento. Ma è da considerarsi che siffatti trionfi del debole sul forte sono oltremodo rari; ed una sana politica deve attenersi ad antivedere gli eventi probabili, a conghiettararne le conseguenze, e ad impedire, quanto sia possibile, quelle per cui la nazione venisse a patire nocumento o disdoro.

Non mi estenderò maggiormente in queste osservazioni, quali d'altronde, per la loro natura, non converrebbe, a mio credere, svolgere troppo a minuto in una pubblica discussione. Pregherovvi solamente, o signori senatori, nel conchiudere questa parte del mio ragiona-

(1) 16 e 17 giugno 1746.

mento, acciò vogliate su di esse fissare la vostra seria attenzione, poichè l'affare di cui trattiamo è di gravissimo momento, per l'avvenire dello Stato.

Per ciò che spetta ai motivi che dal lato militare consigliano di astenersi dalla progettata impresa, io meglio non saprei fare che ommamente riportarmi, incompetente quale mi riconosco, alle già citate pubblicazioni dell'onorevole nostro collega, competentissimo, per lo contrario, in ogni parte della militare scienza.

Non è mia mente al certo di contraddire alla possibilità di eseguire nè le opere che si propongono, nè quante altre, sebbene grandiose e complicate, si volessero praticare. Dopo i meravigliosi progressi che l'età nostra ha veduto e vede tuttodì effettuarsi in ogni ramo delle scienze, non escluso quello delle armi e delle fortificazioni, io non so se oramai molti siano i problemi che rimangano all'arte da sciogliere, molte le difficoltà che Iddio non permetta al genio dell'uomo di superare. Ma qui il quesito non è di sapere se tale fortezza possa costruirsi, tale edificio innalzarsi, tale altro qualsiasi lavoro eseguirsi: è soltanto di determinare:

1° Se quella fortezza, quell'edificio, quel lavoro siano realmente utili e se adeguerebbero il prefisso scopo;

2° Se opportuno sia il porvi mano nelle circostanze politiche ed economiche in cui versiamo.

A questo proposito gioverà osservare che il golfo della Spezia, in tutta la sua estensione di circa dieci mila metri dal nord-ovest al sud-est, non presenta, salvo la sua prima entrata, fra le due opposte rive o scogli onde è formato, che una distanza di circa quattro mila metri nella maggiore sua ampiezza. Che rimpetto all'attuale *seno della quarantena*, dove vuolsi fondare l'ideato arsenale, cotal distanza è anche minore, non superando in alcuni punti tre mila metri. Che i perfezionamenti recentemente inventati nell'artiglieria danno a certi proietti, e segnatamente ai cannoni detti, se non erro, alla *Minié*, una portata di quattro, cinque e fino a sei mila metri. Che perciò, non volendosi esporre il nuovo stabilimento ad essere, in tempo di guerra, con tutta facilità ed in poche ore distrutto ove il nemico s'impadronisca dell'opposta costiera, sarebbe d'inevitabile necessità l'armare questa, costruendo lungo di essa potenti fortificazioni. Che siffatta necessità e la grave spesa che seco trarrebbe non sembrano essere state prevedute dal Governo, poichè niun lavoro d'arte diretto a tale importante scopo figura nella succinta enumerazione dei punti da fortificarsi enunciati nella relazione che precede al progetto di legge. Che nemmeno figurano i forti da erigersi, come abbiamo veduto, in non piccolo numero lungo l'Appennino della riviera orientale, tra il Bracco e Sarzana, per impedire le discese dei corpi nemici dai vicini ducati di Parma e di Modena al litorale ed al golfo per il monte delle Cento Croci, per la Lunigiana, per le valli della Magra, della Vara o del Taro. Che sarà d'uopo fornire ciascuna di queste nuove opere di artiglierie. Che altre artiglierie esigerà la fortezza detta la *Castellana*, fortezza indispensabile,

perchè sola atta a difendere l'entrata del golfo, fortezza di enorme dispendio perchè elevata di più migliaia di metri sul mare e perchè mancante di comodo accesso.

Ora io chiederò: è egli, o no, errore strategico edificare fortezze e guernirle, con dispendio di molti milioni, in un porto situato all'estremità di un'angusta striscia attigua a due esteri Stati, lontana dalla sede del Governo, e le cui relazioni con questo possono per una impreveduta irruzione del nemico, stante in agguato sulla vicina frontiera, venire da un momento all'altro troncate? È egli, o no, errore strategico tenere disseminata gran parte dell'esercito per la difesa di un punto che, malgrado tante precauzioni, tanto spreco di uomini e di danaro, sarà sempre esposto più che ogni altro interno ad aggressioni e dal lato di terra, e forse più ancora da quello di mare, qualunque volta ci trovassimo in guerra contro alcuna delle primarie potenze marittime?

Ma vorreste or dunque, riprenderanno gli avversari, non tener conto alcuno di quella parte dei reali domini, vorreste lasciarla indifesa a disposizione dell'inimico? Ed io risponderò, attenendomi anche in questo all'avviso del già mentovato illustre scrittore, che si potrebbe trar partito del golfo della Spezia mandandovi, in tempo di pace, a stanziare una parte del militare naviglio; che necessario sarebbe bensì, per la protezione e di questo e del golfo, munirne l'ingresso e il perimetro di opere di fortificazione; che queste opere esigerebbero una spesa più o meno rilevante, ma però di gran lunga inferiore a quella indispensabile per la difesa di un arsenale: che le navi ivi stanziate durante la pace potrebbero, in caso di guerra, facilmente da colà allontanarsi e trasferirsi in luogo più sicuro: finalmente che, se il Governo avrà cura di tener lungi da quella posizione avanzata gli oggetti che, per la loro natura, sono di maggiore adescamento all'avidità altrui, sarà dessa meno esposta alle sorprese ostili; mentre che, per lo contrario, saran queste tanto più da aspettarsi quanto più tali oggetti vi si troveranno ammassati. Ora, chi non vede che di speciale e somma attrazione sono per un nemico le navi da guerra e l'immenso corredo di materiali che necessariamente tener deve raccolti un arsenale militare marittimo? Chi non vede che una impresa siffatta, oltre al bottino che fa sperare al nemico, gli offre eziandio la lusinga di totalmente distruggere uno dei principali elementi di forza dell'avversario?

Rimane a considerarsi la progettata legge sotto l'aspetto economico; e qui mi sarà facile dimostrarvi, o signori, che, autorizzandone l'esecuzione, esporreste lo Stato a spese eccessive, e tanto meno compatibili con la presente situazione delle finanze, in quanto che impossibile sarebbe calcolarne, anche per sola approssimazione, la quantità.

Il ministro, nel suo rapporto, la fa ascendere a lire 14,502,288, così ripartite:

Trasmutamento del seno del Varignano in darsena, rettificazione delle sue sponde, formazione di due moli

per restringerne l'imboccatura, scali di costruzione, lavoratoi, caserme, magazzini dei viveri, ecc., il tutto valutato dall'ingegnere Randel lire 14,340,000, somma poi stata ridotta da una Commissione di ufficiali nazionali a L. 10,000,000 »

Opere di fortificazioni e difesa dell'arsenale marittimo » 3,002,288 »

Artiglieria e materiale per le nuove fortificazioni » 1,500,000 »

Totale . . . L. 14,502 288 »

Io non conosco, o signori, i calcoli sui quali queste valutazioni si fondano; a prima vista però mi sembrano di una tenuità esagerata. Come, per esempio, potrà credersi che la *Castellana*, fortezza destinata a proteggere il golfo in tutte le parti dell'ampia sua entrata, e che dovrà quindi occupare un largo spazio, non abbia a costare che lire 430,000? Che la lunga ardua strada che dovrà condurvi, e le altre strade militari, e i luoghi di sbarco non importeranno maggiore spesa di lire 145,530? Io non sono ingegnere, ma la insufficienza di queste valutazioni si offre agli occhi di chiunque ha avuto occasione in vita sua di far eseguire strade, fabbricati od altre costruzioni qualsiasi.

Lasciando poi da un lato la critica cui può dar luogo la troppo bassa stima delle opere accennate nel rapporto che accompagna il progetto di legge, e passando ad esaminare altri oggetti di spesa che la proposta operazione dovrà indubitatamente causare, mi permetterò di rivolgere ai promotori del trasferimento dell'arsenale marittimo di guerra al golfo della Spezia le seguenti domande:

1° Avete voi fatto operare un esatto scandaglio del fondo del mare nel seno del Varignano e nel contiguo delle Grazie? Ora è di fatto che gli uomini di mare, periti del luogo, concordemente asseriscono non trovarsi ivi per più e più metri che fango, e sotto il fango immediatamente lo scoglio: quindi l'ancora dapprima sprofonda, poi viene respinta, e perciò non può adempiere all'ufficio cui è destinata. A riparo di sì grave inconveniente gioco forza sarebbe di formare un fondo argilloso od arenaceo artificiale, compatto e permanente, lavoro la cui spesa difficilmente potrebbe stabilire; ma per certo sarebbe grandissima;

2° Avete voi maturamente pensato al modo di formare i cantieri di costruzione che necessariamente debbonsi collocare intorno all'arsenale? Due sistemi sono per ciò praticabili: o scavarne l'area nel vivo scoglio, poichè non esiste colà spiaggia di sorta, e ciò sarebbe di sterminato dispendio; o usurparne l'area per i cantieri sul mare, operazione molto meno dispendiosa, è vero, e più facile, ma che restringerebbe soverchiamente lo spazio destinato all'arsenale, riducendolo a poco più di quello che presenta l'attuale bacino dell'arsenale di Genova;

3° Avete cercato e trovato fonti d'acqua dolce perenne bastevoli al servizio d'un arsenale marittimo che in tanta copia ne richiede; e, in difetto di queste, vi

siete voi seriamente ed efficacemente applicati ad investigare altri mezzi con cui far fronte a sì stringente continuo bisogno ?

4° Avete preveduto nelle vostre perizie la spesa di costruzione di caserme assai ampie per le numerose truppe di terra e di mare, di cui un arsenale marittimo di guerra esser deve continuamente fornito ? Quella di un bagno pel collocamento dei forzati ? Quella di uno spedale in cui possano convenientemente riceversi e curarsi gli individui affetti da malattie ordinarie non contagiose ? Quella, ugualmente indispensabile, di vasti casamenti per l'abitazione di tanti individui addetti al servizio immediato dell'arsenale, il cui numero somma a tre mila, e forse più ancora, non che delle loro famiglie, essendo molti fra essi ammogliati, laonde non sarebbe calcolarne troppo alto l'intero numero facendolo ascendere ad otto mila ?

5° Avete pensato a fabbricare una chiesa, della quale non vorrete che questa popolazione sia priva, non potendo per certo a tal fine bastare una cappella che si dice esistere non lungi dal *seno delle Grazie* ?

6° Avete pensato alla spesa delle già mentovate fortezze da erigersi (o da compiersi dove ancora rimanessero di quelle innalzate al tempo del Governo genovese) tra Lerici e la Spezia, lungo la parte orientale del golfo ? A quella degli altri forti da costruirsi verso la frontiera parmigiana e modenese, affine di prevenire o respingere su tutti i necessari punti le aggressioni del nemico ?

7° Avete pensato alla spesa che l'aumento dell'esercito, reso inevitabile per le guarnigioni di tante nuove fortezze, verrà a far pesare ogni anno sul già sì pesante bilancio dello Stato ?

8° Avete pensato alla sinistra impressione che questo accrescimento di truppe e di spese non potrà non produrre nelle popolazioni ? Al difetto di braccia che ne risulterà per l'industria, e segnatamente per l'agricoltura che di tutte le industrie è madre e sorgente ?

9° Avete pensato, pel caso in cui volesse destinare l'edificio del lazzeretto del Varignano ad altri usi di amministrazione (come corre voce che già siasi per irregolare anticipazione intrapreso) a sostituirvi altro lazzeretto ? Mi si risponderà che il Governo divisa di erigerlo nella città e dintorni di Villafranca. Ma, oltre che a Villafranca, come altrove, un tale stabilimento sarebbe fuor di dubbio oggetto di grave spesa, io osserverò che quel luogo è troppo discosto dalla Spezia non solo, ma anche da Genova, e perciò soverchiamente incomodo per ambe le marine, dispendioso per i capitani dei legni di provenienza sospetta che colà dovestero trasportarsi a purgare la contumacia, pericoloso e spesso micidiale per i poveri infermi, affetti da morbo pestilenziale, che dopo i patimenti di un lungo tragitto fossero costretti a sopportare questa aggiunta di navigazione ;

10. Avete pensato ad un edificio da erigersi per la scuola teorica e pratica di marina, qualora sia vostra intenzione di privare la città di Genova anche di questo

utile ed onorifico stabilimento ? All'alloggio ed all'aumento di stipendio dei valenti professori che doveste forzatamente chiamare dalle grandi città, e conseguentemente pagare in proporzione non solo del dissestamento che loro cagionereste, ma altresì del lucro di cui li privereste togliendoli ai luoghi che loro facilmente procurerebbero altri mezzi di sussistenza ?

Facile mi sarebbe, o signori, prolungare simili interrogazioni ; ma me ne asterrò per tema di aver abusato già troppo della vostra sofferenza. Dirò soltanto che fa spavento il considerare le spese cui la nazione andrebbe incontro ove da noi si approvasse il disastroso progetto : e soggiungerò essere mia ferma opinione che, ciò facendo, ci inoltreremmo in un mare tenebroso ed immenso, del quale non ci sarebbe dato di scorgere le rive, nè perciò di calcolare l'estensione, ma dove la nave dello Stato farebbe immancabilmente naufragio. Deh, voglia la divina Provvidenza preservarci da tanta calamità !

Ma è egli poi ben sicuro che allo stabilimento dell'arsenale marittimo di guerra più non basti il porto di Genova ? Che non presenti oramai questo porto sufficiente capacità per i bisogni ad un tempo della militare e della commerciale marineria ? Che tale incompatibilità sia da prevedersi anco maggiore nel tempo avvenire, atteso il probabile accrescimento dei traffici e dell'affluenza di navi ? So che molti lo dicono e fra questi alcuni ne sono di buona fede convinti. Io per altro, o signori, francamente dirò che nol sono.

Se realmente fosse provato che la darsena di Genova manca di spazio per contenere le navi dello Stato già esistenti e quelle in corso di costruzione, non che per operarne l'armamento e disarmamento, che vi è difetto di magazzini per depositarvi gli arredi, di vaste officine ove collocare le macchine, io stimo che ovvio sarebbe il rimediare a tali inconvenienti : 1° con ingrandire l'area della darsena ridandole l'estensione che aveva anteriormente alla riunione di Genova all'impero francese, il quale, come è noto la restrinse e ne ridusse una parte in piazzale ; 2° con accrescerne, ove d'uopo, anche maggiormente lo spazio unendovi in tutto od in parte il contiguo seno di Santa Limbania a ponente. Volendosi aumentare il numero dei magazzini, il lato occidentale e parte del meridionale dell'attuale darsena offrono la possibilità di costruirne ; quanto poi alle officine da appropriarsi ai lavori delle macchine a vapore, quantunque non vi fosse area bastante nella darsena, ancorchè ampliata nel qui sopra detto modo, cioè che non è da sopporci, non mancherebbe tale area certamente alla Foce, presso il già esistente cantiere, al quale appunto la regia marina ha recentemente incorporato un vasto spazio destinato prima d'ora ad uso di lazzeretto ; e questo spazio presenterebbe capacità non solo per lo stabilimento di tutte le necessarie officine, delle quali mi vien detto che siasi infatti cominciato a collocarvene alcune, ma per il deposito altresì di tutti i legnami e materiali occorrenti alle costruzioni.

Che se, malgrado l'evidenza delle prove qui enun-

ciate, le quali, ribattendo tutte le ragioni o pretesti che in contrario si adducono, non lasciano più dubbio sull'idoneità della darsena di Genova, o nel suo attuale stato o mercè le sopra indicate ampliamenti, a contenere tutto il nostro naviglio da guerra, non che tutte le dipendenze che pel militare servizio richiedonsi, si volesse assolutamente staccare dalla città una parte delle dipendenze medesime, e trasportare altrove anche l'intero arsenale, qual luogo rinvenir si potrebbe a questo fine più adatto che quello appunto della prossima foce del Bisagno? Persuaso intimamente della niuna necessità di questo completo trasferimento, non mi farò io qui ad enumerare i molti importanti e manifesti vantaggi che la scelta della località della foce presenta su quella del Varignano o altra qualunque del golfo della Spezia, specialmente sotto il punto di vista economico; poichè guarentita qual è già dalle numerose fortezze erette per la difesa di Genova verso levante e verso il mare, non esigerebbe nè grande aumento di opere per proteggerla, nè grande aumento di truppe per presidiarla. Solo dirò che la fondazione di un vasto arsenale marittimo di guerra alla foce è stata recentemente soggetto di profondi studi per parte di un distintissimo nostro ufficiale superiore del genio, il quale ha dimostrato, a parer mio, senza replica potersi il detto arsenale colà stabilire molto più ampio, più sicuro, più comodo che nel golfo della Spezia e con infinitamente minore dispendio.

Dalle surriferite ampliamenti della darsena la marineria mercantile non verrebbe a risentire il menomo imbarazzo, non avendo essa mai alcuna relazione con quella, nè coi luoghi attigui, imperciocchè tutti i legni destinati al commercio o stanziano nell'interno del porto o si accostano ai diversi ponti e calate per effettuare l'imbarco o lo sbarco dei loro carichi. Coloro che van predicando l'insufficienza del porto di Genova pel servizio simultaneo delle due marine, sembrano ignorare essere quel porto fra i più vasti di quanti ne contano le coste europee.

Il porto di Genova ha una periferia di 4300 metri, contenente una superficie di oltre a 1,300,000 metri quadrati. Un antico costruttore di bastimenti, intelligentissimo nelle cose di mare e specialmente pratico dei porti, seni e rade del Genovesato, mi ha detto essere il porto di Genova capace di mille e più legni mercantili, i quali vi troverebbero comoda stanza senza turbare per nulla il naviglio da guerra, che avrebbe, come vedemmo, piucchè bastante spazio nella darsena e nelle sue vicinanze; capacità che diverrebbe anche maggiore dopo eseguita la prolungazione dei moli. È inoltre da osservarsi che questa sì temuta angustia del porto per il servizio contemporaneo di ambe le marine è un'opinione sorta recentemente e della quale non si trova traccia per lo passato, nemmeno risalendo all'epoca floridissima, in cui Genova era ad un tempo capitale di una potenza marittima e ricco emporio d'immensi traffici. Notisi ancora che le forze navali della genovese repubblica erano di gran lunga superiori allo

attuale nostro militare naviglio. Si compone questo di 20 legni da guerra, sia a vapore, sia a vela, oltre a due pirofregate a elice in costruzione, ed a sette vecchie lancie caunoniere; mentre allora in grandissimo numero, e talvolta fino a centinaia salpavano da Genova le galere da guerra, sia per aiutare poderosamente i Crociati nella conquista di Terra Santa, sia per affrontare i Saraceni in Ispagna e impadronirsi di Minorca, d'Almeria e di Tortosa, sia per distruggere la potenza pisana alla Meloria, sia per combattere i Veneziani a Laiazzo, alla Curzola ed a Pola, sia per accorrere alla liberazione di Gaeta, assediata dalle armi aragonesi, e far prigionieri in quelle acque dopo aspra e lunga battaglia due re (1).

So che si risponde essere quei grandi armamenti anteriori in gran parte alla fondazione della darsena, la quale ebbe principio nel 1215; che l'intero porto si convertiva in arsenale da guerra; che adoperavansi per questa le grosse navi destinate in tempo di pace al commercio; che con ciò vengono facilmente a spiegarsi e la sorprendente celerità degli armamenti e la gran quantità di legni che potevansi per la guerra allestire. Nulla io nego di ciò, benchè trovi in uno dei più accreditati scrittori di cose patrie (2) che dal 1287 al 1294 (epoca in cui era già fabbricata la darsena) il Governo genovese mise in mare per l'ultima guerra pisana e la terza veneta non meno di 627 galee, oltre 70 armate dal commercio. Si dice ancora che queste erano di gran lunga minori in dimensione dei nostri attuali legni da guerra: ma, per quanto notevole fosse questa differenza, molto più lo è sicuramente quella che esiste nel numero. E soggiungerò, a conferma dell'asserzione, che tale molteplicità di legni proprii alla guerra punto non nuoceva all'avviamento dei traffici; esser noto che i Genovesi possedevano a quel tempo stabilimenti e colonie importantissime nel mar Nero, nel Bosforo e nell'Arcipelago, quali Caffa, Smirne, Chio, Galata, Lemno, ed erano pressochè padroni del commercio dei preziosi prodotti dell'Asia.

Ma, replicano gli autori e patrocinatori dell'attuale progetto, ove ancora si ammettesse che, mediante i lavori che voi proponete, la darsena di Genova divenisse capace di contenere tutte le nostre navi da guerra, come pure le officine e magazzini di cui abbisogna, senza portare ingombro alle commerciali operazioni, non potrà tale stato di cose aver lunga durata; conciossiachè, per le misure favorevoli al traffico che il Governo sta per ordinare, la prosperità di quella piazza andrà senza dubbio rapidamente crescendo, quindi aumenterà di non poco il numero nel genovese porto delle navi che vi approderanno senza posa a caricare o scaricare mercanzie, ed allora gli oppositori alla proposta misura saranno costretti a riedersì, comprendendone l'utilità.

(1) Don Alfonso V re d'Aragona, e Don Giovanni II, re di Navarra, anno 1435, 4 di agosto.

(2) ACCIURELLI, *Compendio delle storie di Genova*, tom. I, pag. 39.

Questo, ben lo so, è il linguaggio dei nostri avversari. Il Ministero nel suo rapporto proclama la futura ed anche la presente floridezza di Genova: non vuole quella piazza a verun'altra seconda: dice apprezzare il giusto orgoglio con cui i Genovesi riguardano la darsena, monumento di tante loro antiche glorie; ma, posponendo tal nobile sentimento ai vantaggi che, secondo lui, l'incremento del commercio farà arridere a quella solerte popolazione, non esita punto a proporre la demolizione del glorioso monumento da lui testè sì vantato per convertirlo in un dock. Sostiene aver già decretato opere grandiose per rendere il porto di Genova più sicuro e più comodo; ed aggiunge che alla iniziata prosperità materiale porterà natural compimento la via ferrata esistente già fino ad Arona e che, progredendo nella Svizzera, metterà Genova in relazione pronta e diretta col centro dell'Europa.

Parole mellifue, o signori, ed assai lusinghiere, al primo udirle, per coloro almeno che antepongono un lucro materiale, ed anco la sola speranza di questo, alla conservazione dei patrii monumenti che attestano l'avita potenza e grandezza. Ma, astenendomi dal doloroso soggetto della ferita che il ministeriale linguaggio arreca al sentimento nazionale dei Genovesi, sentimento che ognuno di voi, non ne dubito, comprende perfettamente e rispetta, farò solo osservare che le dianzi citate parole darebbero a credere essere Genova in via, mercè le amorevoli paterne cure del Governo, di conseguire un ampio materiale compenso al danno ch'ei si crede costretto, pel vantaggio dello Stato, a recarle. Io qui premetterò che non intendo imputare ai consiglieri della Corona il grave torto di esporre, a difesa del loro progetto, ragioni o fatti di cui non siano convinti. Ma, se confrontate le surriferite parole col vero stato delle cose, si trovano non corrispondervi che imperfettissimamente; se, ben considerata la condizione presente di Genova e quella di altre città di commercio sue emule, si riconosce non potersi con fondamento sperare per essa l'incremento annunciato, converrete essere obbligo di chi è in misura di ciò dimostrare il cercare a trarvi d'inganno.

Le opere grandiose decretate dal Governo a vantaggio del porto di Genova si riducono a tre tutto al più:

- 1° Il prolungamento del molo nuovo per metri 150;
- 2° La costruzione di alcune calate presso ai ponti da sbarco ed al molo vecchio;

3° E voglio aggiungervi, benchè la qualificazione di opera grandiosa sembri qui ampollosa d'alquanto, la espurgazione generale del porto.

Non comprendo in dette opere la formazione dello scalo con annesse calate che si sta facendo in vicinanza del passo nuovo della Lanterna, dappoichè è manifesto che il profitto che risulterà da quest'opera sarà quasi esclusivamente per le finanze, le quali, mediante la nuova ivi costrutta galleria con strada ferrata a cavalli, potranno far giungere velocemente ed a poco prezzo, ma senza lucro nè per i negozianti, nè per la popolazione di Genova, alla stazione di Sampierdarena il car-

bone e le ferramenta occorrenti al servizio delle strade ferrate.

Si osservi che, quantunque il prolungamento del molo nuovo sia appaltato da ormai circa un anno, non è stato finora eseguito che qualche lavoro preparatorio. E su tale prolungamento sono altresì da farsi due considerazioni che mi sembrano di molta importanza: la prima, che, giusta il pressochè unanime parere degli uomini speciali pratici del mare e del porto, 150 metri di prolungamento non bastano, e che ne sono necessari 300 per guarentire questo dalle bufere australi e dai forti venti dal sud-ovest; la seconda, che si dovrebbe nel lavoro di prolungazione preferire il sistema ben conosciuto in Genova, perchè già praticato con felice successo, della sommersione di casse piene di pietre mescolate al calcestruzzo, anzichè quello, che sembra volersi adoperare, di gettamento di pietre perdute, sistema più economico, ma men sicuro e men solido, e che facilmente può avere per effetto di spostare una gran quantità di pietre e disperderle nel porto, daddove costerebbe poi gran tempo e gran fatica ritrarle. Queste osservazioni io credo dover rassegnare ai superiori lumi dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella fiducia che, trovandole conformi al vero, vorrà accoglierle con favore e provvedere in coerenza.

Le calate recentemente costrutte d'ordine del Governo procureranno certamente maggior comodo e facilità per lo sbarco ed imbarco, tostochè per altro, mediante la predetta sospirata prolungazione del molo nuovo, cesserà la ripercussione o risacca che, dopo dotte costruzioni, si fa con più violenza sentire in occasione di mareggiate.

Per ciò che concerne alla espurgazione del porto, sta in fatto che da qualche tempo vi si lavora meno lentamente di prima; ma è voce generale altresì che questa operazione importantissima sia ancora ben lungi dall' eseguirsi colla necessaria attività. Si assicura che nel contratto stipulato dal Ministero per questo servizio è stabilito che in tutta l'estensione del porto abbia ad esservi una profondità di otto metri, la quale potrà essere portata sino a dieci nei luoghi ove ciò si riconoscesse opportuno; ma si aggiunge che, oltre la tardità qui sopra lamentata, le macchine impiegate a tal uopo sono insufficienti a dare il risultato prefisso. Eppure l'adempimento pronto e completo di questa importante condizione è tanto più da bramarsi quanto che senza di esso non potendo i legni di grossa portata, che sono oggimai il maggior numero, approdare che ai soli luoghi presentati sufficienza di fondo, inutili in gran parte resterebbero e le calate e i docks.

A riguardo di questo cade in acconcio di rammentare che molti progetti vennero presentati ad una Commissione creata appunto affine di esaminarli e riferire, e che uno fra essi, già anteriormente sottoposto al regio Governo, e che ne aveva riportata l'approvazione, concorre a dimostrare, può dirsi matematicamente, quanto sia facile assicurare in Genova il servizio commerciale marittimo, rimanendo la darsena con le sue vicinanze

affatto separata, e solamente addetta a quello della marina da guerra. Il progetto cui alludo è quello di fabbricare il *dock* nella parte del porto denominata il *Mandraccio*, progetto che, ridotto a termini alquanto più ristretti onde adattarlo ai presenti bisogni del commercio ed a quelli alquanto maggiori che coll'andar del tempo si presentassero, meriterebbe, a mio credere, la preferenza sopra ogni altro, primieramente perchè, combinato col prolungamento del porto franco, al quale verrebbe a congiungersi, offrirebbe il vantaggio di una grande economia nelle spese di sbarco e magazzinaggio, non che in quelle di caricamento per le merci di transito, potendosi facilmente portare sino a quel punto l'interna ferrovia; secondariamente perchè, venendo ad essere costruito in una parte della città assai trascurata e priva di edifizii importanti, le case da acquistarsi per essere demolite sarebbero valutate molto al disotto di altre più importanti ed in miglior situazione, e quindi la spesa di costruzione del *dock* sarebbe, come puro quella del prolungamento del porto franco, comparativamente assai modica; in terzo luogo perchè, mediante la demolizione di vari abituri malsani, e la soppressione di alcuni vicoli troppo ristretti che ivi si trovano, verrebbe a migliorare la condizione igienica di quel quartiere, facendosi cessare le perniciose esalazioni che, soprattutto nella calda stagione, ne emanano a danno della pubblica salute; in quarto luogo perchè il *dock* ivi eretto, unito al porto franco ed al luogo di caricamento delle mercanzie, faciliterebbe la sorveglianza che il Governo deve esercitare, e ciò con niuno o poco accrescimento del numero dei suoi agenti.

PRESIDENTE. Invito il senatore Brignole-Sale a riposarsi un momento:

(Il senatore Brignole-Sale, ringraziando il presidente, si mette a sedere.)

PROPOSIZIONE DI UN'INTERPELLANZA AL MINISTRO DELL'INTERNO.

DI POLLONE. Se il signor presidente me lo permette, io profitterei di questo ritaglio di tempo per domandare al Senato di concedermi la facoltà d'indirizzare un'interpellanza al ministro dell'interno, e qualora ne ottenga la facoltà, pregherei i signori ministri presenti a volernelo prevenire.

Mi venne riferito che un fatto assai grave si è passato nella città di Torino, un abuso di potere per parte di uno degli agenti della forza pubblica, su cui io credo utile e necessario di avere pubbliche spiegazioni.

Qualora il signor ministro dell'interno desiderasse maggiori schiarimenti, io mi farei un dovere di procurarglieli, prima che l'interpellanza venga all'ordine del giorno.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Io non dubito che il ministro dell'interno si dichiarerà pronto a rispondere all'interpellanza dell'onorevole Di Pollone, tosto che sarà istruito

del desiderio testè manifestato; ma mi pare che, avendo l'onorevole interpellante accennato ad un fatto gravissimo, non potrebbe avere difficoltà a farlo conoscere, giacchè io lo ignoro.

DI POLLONE. Io non ho difficoltà, ma non vorrei incagliare la discussione attuale.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Io lo pregherei di voler fare conoscere questo fatto gravissimo, per non lasciare il pubblico in sospenso intorno al medesimo.

DI POLLONE. Il fatto è quello che ho avuto l'onore di comunicare al signor ministro del commercio ieri, quello cioè di un assessore di pubblica sicurezza, che ha mandato a chiamare un onorevole negoziante per imporgli di eseguire un contratto contro il proprio interesse: si tratta di un acquisto di bozzoli sul mercato di Torino: io ho un interesse speciale, particolare che questo mercato possa prosperare.

Io domando al Ministero di voler verificare se questo fatto è vero, ed in tal caso, io lo pregherei di voler esercitare la sua autorità, onde reprimere quest'abuso di potere.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Io non esito a dire fin d'ora che il fatto, stando come viene indicato dall'onorevole Di Pollone, merita tutta l'attenzione del Governo ed esige misure pronte ed energiche di repressione, giacchè non è intenzione certamente del Ministero di far risorgere i tempi in cui i comandanti avevano la missione d'ingerirsi nell'esecuzione dei contratti civili.

Epperchè io posso assicurare l'onorevole Di Pollone, che il ministro dell'interno prenderà a questo proposito le più esatte informazioni, e le comunicherà al Senato la prima volta che esso si radunerà: perchè io credo che il Senato potrebbe permettere che questa interpellanza si faccia al principio della seduta, giacchè io non credo che possa dar luogo ad una lunga discussione; e assicuro il Senato che se nell'apprezzamento del fatto può esservi divergenza, non può esservi divergenza sicuramente nei principii che debbono regolare la materia, perchè in ciò siamo tutti perfettamente d'accordo.

PRESIDENTE. Mi riserverò di interpellare il Senato sul giorno in cui intende debba aver luogo questa interpellanza, allorquando mi si farà conoscere che il ministro dell'interno sia pronto a rispondere.

CONTINUAZIONE DELLA DISCUSSIONE SUL PROGETTO PER IL TRASFERIMENTO DELLA MARINA MILITARE ALLA SPEZIA.

PRESIDENTE. Il senatore Brignole-Sale ha facoltà di continuare il suo discorso.

BRIGNOLE-SALE. Proseguendo nel suo intento di dimostrare la pretesa prosperità attuale di Genova, dice il Ministero che navi a vela ed a vapore affluiscono da tutte le parti a quel grande mercato, in guisa che il

già capace suo porto male ormai si presterebbe a così numeroso concorso.

Signori, la floridezza materiale di un paese è sempre cosa difficile a conoscersi, impossibile poi ad accertarsi con precisione. La miglior guida per giungere, o almeno approssimarsi a tale cognizione, sembra essere il movimento della popolazione, e, quando trattisi di un porto di mare, quello eziandio delle navi che vi portano e ne esportano merci, cioè il loro numero ed il loro tonnellaggio.

La popolazione fissa della città di Genova, non contata quella del porto, nè la guarnigione, nè i forestieri non domiciliati, risulta, come segue, dai censimenti eseguiti negli anni qui sotto indicati:

| | | | |
|-----------|----------|----|---------|
| Anno 1827 | abitanti | N° | 92,533 |
| » 1838 | » | » | 96,896 |
| » 1849 | » | » | 100,696 |

Le informazioni, tratte da fonte sicura, che mi è riuscito d'ottenere da Marsiglia e da Livorno, danno i risultati che seguono:

| | | | |
|-----------------------|------|-------|---------------|
| <i>Marsiglia.</i> | | | |
| Popolazione nell'anno | 1826 | . . . | 115,943 |
| » | » | 1836 | . . . 146,239 |
| » | » | 1846 | . . . 167,872 |
| » | » | 1856 | . . . 233,817 |
| <i>Livorno.</i> | | | |
| » | » | 1815 | . . . 56,333 |
| » | » | 1828 | . . . 70,853 |
| » | » | 1838 | . . . 77,941 |
| » | » | 1849 | . . . 81,407 |
| » | » | 1856 | . . . 91,301 |

Riguardo alla navigazione, ecco un sunto delle notizie che mi sono procurate sul movimento nel porto di Genova dei bastimenti mercantili, sia a vela che a vapore, negli anni 1845, 1852 e 1855:

| | | | | | |
|-----------------|------------|-----------|-------|-------|---------|
| <i>Entrati.</i> | Anno 1845, | nazionali | 5,124 | tonn. | 246,281 |
| | » | esteri | 1,182 | » | 132,655 |
| | | N° | 6,306 | » | 378,936 |
| <i>Sortiti.</i> | » | nazionali | 4,819 | » | 245,655 |
| | » | esteri | 1,022 | » | 118,069 |
| | | N° | 5,841 | » | 363,724 |
| <i>Entrati.</i> | Anno 1852, | nazionali | 5,783 | » | 318,764 |
| | » | esteri | 2,166 | » | 277,708 |
| | | N° | 7,949 | » | 596,472 |
| <i>Sortiti.</i> | » | nazionali | 5,734 | » | 311,450 |
| | » | esteri | 1,803 | » | 235,504 |
| | | N° | 7,537 | » | 546,954 |
| <i>Entrati.</i> | Anno 1855, | nazionali | 4,789 | » | 233,114 |
| | » | esteri | 2,329 | » | 298,110 |
| | | N° | 7,118 | » | 531,224 |
| <i>Sortiti.</i> | » | nazionali | 4,915 | » | 272,273 |
| | » | esteri | 2,359 | » | 289,370 |
| | | N° | 7,274 | » | 561,643 |

Del movimento marittimo commerciale nel porto di Livorno non mi è riuscito aver dati abbastanza positivi per poterli con certezza sottoporre alle SS. VV onorevolissime. Ma, in quanto a Marsiglia, posso dare un esatto confronto, almeno intorno ai primi due anni:

| | | | | | |
|-----------------|------------|-----------|-------|-------|-----------|
| <i>Entrati.</i> | Anno 1845, | nazionali | 5,045 | tonn. | 492,076 |
| | » | esteri | 2,274 | » | 390,314 |
| | | N° | 7,319 | » | 882,390 |
| <i>Sortiti.</i> | » | nazionali | 5,923 | » | 530,867 |
| | » | esteri | 1,417 | » | 218,230 |
| | | N° | 7,340 | » | 749,197 |
| <i>Entrati.</i> | Anno 1852, | nazionali | 6,241 | » | 540,674 |
| | » | esteri | 2,636 | » | 447,318 |
| | | N° | 8,877 | » | 987,992 |
| <i>Sortiti.</i> | » | nazionali | 5,633 | » | 573,171 |
| | » | esteri | 2,211 | » | 372,112 |
| | | N° | 7,844 | » | 945,283 |
| <i>Entrati.</i> | Anno 1854, | nazionali | 6,526 | » | 750,554 |
| | » | esteri | 3,109 | » | 466,307 |
| | | N° | 9,635 | » | 1,216,861 |
| <i>Sortiti.</i> | » | nazionali | 6,202 | » | 673,417 |
| | » | esteri | 3,081 | » | 552,525 |
| | | N° | 9,283 | » | 1,225,942 |

Questo parallelo è lungi al certo dall'essere ridento per Genova, ed inoltre è cosa notoria e non dubbia che il movimento commerciale marittimo di Marsiglia è grandemente cresciuto ancora nei successivi anni 1855 e 1856, e che i mesi già decorsi del 1857 presentano un incremento anche maggiore. Da queste premesse di fatto, alle quali altro fatto non men positivo pur troppo si aggiunge, cioè il peso eccessivo dei dazi che oggidì gravitano su tutte le classi dei nostri negozianti, manifestamente deducesi che la presente situazione commerciale di Genova non può dirsi fiorente.

Passiamo al prospetto dell'avvenire.

Prima di tutto mi si permetta di ricordar qui il noto adagio, volgare sì, ma pur giusto, che lasciare il certo per l'incerto è grande follia. E nel caso nostro quale certezza del male, quale incertezza del bene! Niente di più incontrastabilmente certo, qualora venga sancito il progetto di legge, che la perdita di popolazione cui Genova dovrà soggiacere. Come l'abbiamo testè osservato, sarà questa perdita di circa un duodecimo, senza contare l'ufficialità e le truppe di marina. Fra gli emigranti si confiteranno molti artigiani, ed alcuni di questi abilissimi nella professione che esercitano; quindi perdita per l'industria che verrà privata di tante braccia utili, ben addestrate ed attive; perdita per i proprietari di case, già colpiti da tanti aggravii, che o non troveranno più ad affittare gli abbandonati lor siti, o saranno costretti di cederli a prezzi tenuissimi; perdita nella consumazione dei commestibili e nei proventi della municipale imposta; perdita nella circolazione del danaro, la

quale si crede ascendere giornalmente, per ciò che concerne soltanto la real marina, a non meno di lire 20,000.

Che cosa, per altra parte, di più incerto che i futuri pretesi guadagni! La principale speranza che i sostenitori del ministeriale progetto di legge mettono innanzi si fonda sulla ferrovia della Svizzera che attirerà, dicono essi, a Genova l'approvvigionamento dell'Europa centrale. Di questa ferrovia già si parla da molti anni, ma sino ad ora non si vede per mano. Io per certo desidero di saperla quanto più prontamente si possa eseguita, siccome bramo e più vivamente ancora di veder Genova ritrarne i preunciati vantaggi. Ma in commercio, o signori, è sui fatti che conviene calcolare, non sui desiderii; ciò che soprattutto importa è il guardarsi dalle utopie. La via ferrata che menar dovrà in linea retta da Genova al lago di Costanza non esiste presentemente che sino al lago Maggiore, ove si giunge nello spazio di circa sei ore, e quattr'ore esigerà il tragitto del lago. Altre otto a un dipresso durerà il viaggio da Locarno o Magadino al lago di Costanza, e due almeno è da credersi che saranno necessarie per traversare quest'ultimo lago fino a Lindau, punto cui mette capo la ferrovia bavara conducente nello interno della Germania. Venti ore adunque impiegheranno le merci per transitare da Genova al confine tedesco. Ora non è egli da temersi che cadiamo nel falso, lusingandoci dover essere questa la via che preferirà il commercio per la spedizione delle derrate e altre mercanzie destinate al consumo dell'Europa centrale? Ricordivi, o signori, che l'Havre, porto più favorevolmente situato di qualunque altro nel continente d'Europa per ricevere di prima mano e sollecitamente i prodotti dell'America settentrionale, è in comunicazione di tutti i giorni, e di più volte al giorno, con Strasburgo per la via di Parigi, e che il tempo che impieghi in questa comunicazione non oltrepassa quattordici ore. Come possiam noi sperare di far fronte ad una tal concorrenza? Ricordivi che oggidì le merci si trasportano da Marsiglia a Lione in dieci ore, e che fra breve in altro dodici, se non meno, potranno giungere a Basilea, luogo ove arrivano le ferrovie alemanne e francesi. Ricordivi che le comunicazioni dall'Havre a Strasburgo e da Marsiglia a Lione esistono, e che quella tra Lione e Basilea, già pure esistente in gran parte, sarà, come dissi, in breve e facilmente ultimata; che per lo contrario tra il lago Maggiore e quello di Costanza nulla è ancor fatto; che il da farsi è di somma difficoltà e dispendio, trattandosi nientemeno che di forare le alpi e indi proseguire sempre a traverso monti e colline. Ponderate, in grazia, queste circostanze, e poi dite se avvi lusinga fondata che Genova divenga il principale emporio di approvvigionamenti per la Germania.

Ciò nondimeno s'impreda pure, lo ripeto, e si termini la ferrovia del *Luckmanier*: se non procurerà, come pur troppo per le accennate ragioni lo temo, tutto il bene che i signori ministri ed alcuni ottimisti loro aderenti ne attendono, qualche vantaggio almeno potrà risultarne; ma non si perda più tempo, e provi una

volta il Governo coi fatti, non con parole soltanto, l'intenzione che esprime di niente lasciare d'intentato per dischiudere al genovese commercio nuove fonti di prosperità e di ricchezza.

A conseguire il quale intento, e senza pregiudizio della comunicazione da aprirsi mediante la strada elvetica, mi permetterò in ultimo di suggerire altro mezzo non meno acconcio, a mio giudizio, sebbene molto più semplice e di minore spesa, l'unione cioè, in linea quanto sia possibile retta, della nostra principale ferrovia colla lombardo-veneta, unione, che, ove continuasse l'attuale deviazione a Novara, incontrerebbe notabile ritardo e cagionerebbe non lieve aumento di spesa, ritardo ed aumento che in gran parte ne diminuirebbero l'utilità. Questa comunicazione porrebbe Genova in diretta relazione con Trieste che, per la felice sua posizione, ha quasi il monopolio degli approvvigionamenti delle vaste provincie germaniche dell'impero d'Austria, non che d'altri Stati, ed attirerebbe alla prima delle summentovate piazze l'approdo ed il transito di una parte dei detti approvvigionamenti, segnatamente nei tempi in cui è difficile la navigazione dell'Adriatico. Ciò si verificherebbe principalmente per le merci provenienti dall'America meridionale, daddove le molte case di negozio fondate dai Genovesi che sono andati colà a stabilirsi troverebbero certamente il lor conto in dirigere per la via di Genova le derrate da spedirsi a Trieste raccomandandole ai loro corrispondenti nazionali ed assicurandone così il più sollecito e sicuro arrivo al luogo di destinazione.

Le considerazioni sin qui enunciate rispondono ancora al rapporto della Commissione, il quale, consentaneo alla proposizione del Ministero, si aggira in sostanza sopra tre fatti, di due dei quali mi lusingo aver provato l'insussistenza, e del terzo indicato il facile e sicuro rimedio. Son questi l'ancoraggio, che egli asserisce (pagina 12) ottimo ovunque nel golfo della Spezia; la pretesa angustia del porto di Genova; la poca profondità del fondo delle sue acque in varie parti, e segnatamente nel seno di Santa Limbania. Non mi farò dunque a ripetere la confutazione. Solo osserverò, quanto all'alleghata insufficienza dei magazzini del porto franco a rinserrare le merci in deposito, essere per lo contrario cosa certa (e di questo fatto posso dire essere testimone interessato io stesso) che questi magazzini rimangono da più anni in parte vuoti per mancanza di mercanzia; e ne sia prova il notorio decrescente prezzo delle locazioni dei medesimi. Egli è bensì vero che esistono, non per necessità recente, ma da lunghissimo tempo, depositi fittizi in altre parti della città, i quali servono principalmente per le mercanzie di grosso volume che non trovano comoda stanza nei magazzini del porto franco. Questa dispersione di merci, benchè severamente sorvegliata dall'amministrazione doganale, non è al certo scevra d'inconvenienti. A questi però si riparerebbe agevolmente e con tenue spesa prolungando il fabbricato del porto franco ed unendolo ai vicini ampi magazzini del molo, anticamente detti *del sale*; mediante la

quale operazione si potrebbero in un sol luogo stanziare tutte quante le mercanzie, qualunque ne fosse il volume ed il peso.

Ma è tempo ormai di por fine a questo discorso, per la cui estensione nuovamente imploro, onorevoli colleghi, il vostro compatimento, esprimendovi al tempo stesso la mia gratitudine per la benevola attenzione che mi avete accordata. Se lungamente ho parlato, oso lusingarmi però di nulla aver detto d'inutile allo scopo del mio ragionare. Parmi aver dimostrato con evidenza per una parte, l'ingiustizia della progettata misura rispetto a Genova, per l'altra il gravissimo e forse irreparabile danno che arrecherebbe alle finanze, non che il pericolo cui si esporrebbe la sicurezza e la tranquillità dello Stato.

Qualora la malaugurata proposta venisse ad acquistare forza di legge, i nemici di Genova, se ve ne sono, potrebbero certamente andar lieti. Sarebbe per quella città infelice un colpo immeritato e durissimo, dal quale per lungo, e forse ben lungo tempo non le verrebbe dato risorgere. Solo conforto resterebbe agli afflitti ed umiliati suoi figli la ricordanza delle antiche glorie, che niuna scure può abbattere, che niuna ingiustizia mai varrà a menomare. Ma i veri amici della monarchia (nè v'ha per fermo chi nol sia in questa onorevole Assemblea) al vedere le rovinose conseguenze dell'emanato provvedimento ne sentirebbero profondo cordoglio; e coloro che, sedotti da vani discorsi o abbagliati da speranze chimeriche, vi avessero imprudentemente concorso, fatti ah! troppo tardi accorti del commesso errore, non potrebbero che deplorare amaramente, ma invano, il risultato delle funeste loro illusioni.

LA MARMORA, ministro della guerra e marina. L'onorevole Brignole-Sale implorò dal Senato la sua indulgenza per essersi troppo dilungato; io invece imploro dal Senato indulgenza per non dilungarmi troppo, perchè mi è assolutamente impossibile il rispondere ordinatamente e categoricamente a tutti gli argomenti che egli ha posto in campo per opporsi al progetto di legge in discussione, avendo egli avuto tempo di radunare tutto quello che si è detto nell'altra parte del Parlamento, e di fare uno stupendo ed elaborato discorso. Mi farò però a combattere i principali appunti che ho potuto, così di volo, notare.

Anzitutto devo ringraziare l'onorevole Brignole della dichiarazione colla quale ha esordito nel suo discorso, cioè di non essere per nulla un oppositore sistematico; lo ringrazio tanto più sinceramente, in quanto che il caso vuole che ogniquale volta è intervenuto in Senato egli ha fatto sempre opposizione.

Accetto anche molto volentieri la dichiarazione che nella sua opposizione non entra per nulla il sentimento di municipalismo, e questo lo credo tanto più che parlando egli del suo amore per Genova, delle antiche glorie della Repubblica genovese, insomma del suo vivo interesse per la sua città nativa, è naturale che questo suo amore non si restringa solo alla città di Genova, ma si estenda anche un poco alla Liguria; dimodochè

siccome noi non chiediamo di portare fuori della Liguria questo stabilimento marittimo, non v'è da dubitare che c'entri del municipalismo nella sua opposizione.

L'onorevole senatore preopinante combatte il progetto del Ministero come quasi tutti quelli che l'hanno combattuto, cioè sotto il rapporto politico, strategico ed economico. Egli cominciò dal lato politico, e se ho ben potuto riassumere le sue osservazioni, egli crede che non convenga a noi di calcolare sopra un aiuto di una potenza straniera, e che da soli non saremmo capaci a difendere uno stabilimento posto sulle frontiere nostre.

Queste sue osservazioni poco si discostano da quelle che faceva l'onorevole Franzini, il quale per altro combatteva il progetto di legge soltanto dal punto dell'opportunità.

Io dichiaro sinceramente che dalle nostre alleanze franche e leali si può sperare qualche aiuto in caso di bisogno; ma dichiaro pure al Senato, come credo aver detto più volte nell'altro ramo del Parlamento, che prima d'ogni altra cosa noi dobbiamo contare sopra noi stessi. Ora io penso, che noi siamo bastevoli per stabilire il nostro arsenale alla Spezia, e una volta stabilito, difenderlo. Credo, lo ripeto, che abbiamo mezzi sufficienti per bastare a noi stessi.

L'onorevole Brignole ha parlato inoltre di una dichiarazione fatta dall'onorevole presidente del Consiglio qui presente e che di certo sarà più in grado che io non sono di potervi rispondere; della dichiarazione cioè che noi avremmo sempre rispettati i trattati.

Mi permetta l'onorevole Brignole che io gli osservi che, appunto perchè abbiamo questa ferma intenzione, noi possiamo alla nostra volta calcolare sopra questi trattati, e quindi non abbiamo a temere, il che fu pure notare all'onorevole Franzini, di essere sorpresi. Io credo che collo stesso principio con cui rispettiamo i trattati abbiamo il diritto di essere rispettati, e in conseguenza possiamo fare tranquillamente il trasporto del nostro arsenale. Supposto poi il caso d'una guerra fra grandi potenze nella quale noi fossimo chiamati a prender parte, è naturale che ci metteremmo dalla parte che maggiormente ci converrebbe, e in questo caso credo pure che avremmo forze sufficienti per difenderlo.

L'onorevole preopinante trattò anche la quistione dal lato militare, e crede che molti sarebbero i forti che noi dovremmo costruire per la difesa del golfo della Spezia, e per conseguenza altra la spesa che converrebbe fare, ed anche per questo riguardo che noi non avremmo forze bastanti per difenderlo. Convieni naturalmente ripetere qui quello che abbiamo già detto nell'altro ramo del Parlamento, perchè naturalmente ripetendosi qui gli stessi argomenti di opposizione, è anche naturale di ripetere gli argomenti di risposta.

Ripeto adunque che la natura fece alla Spezia tutto quello che era necessario non solo per difenderla dal lato del mare, ma anche dal lato di terra. Io credo che non si trovi una località più facilmente difendibile che la Spezia.

Mi si è parlato di difendere tutto il golfo: ma mi permetta il Senato di dire che noi non troviamo ciò assolutamente necessario. Abbiamo delle idee più modeste e ci contentiamo della parte occidentale dove sono i seni nei quali proponiamo di mettere tutti i nostri stabilimenti e dove possiamo ricoverare tutti i nostri bastimenti. Lo stesso senatore Brignole ha riconosciuto che la parte occidentale è discosta dalla orientale di 4000 metri, e con questo ha voluto dire principalmente che se non mettevamo dei forti da quella parte il nemico avrebbe...

BRIGNOLE-SALE. (*Interrompendo*) Faccio osservare che ho detto soltanto 3000 metri.

LA MARMORA, *ministro della guerra e marina...* dove il golfo è più ristretto credo che sia 3400, e non credo di sbagliarmi.

Mi permetta però di ripetere quello che ho detto nell'altra Camera: noi abbiamo visto recentemente un golfo che ha certa configurazione eguale a quella del golfo della Spezia, voglio dire il golfo di Sebastopoli, dove nel periodo di quattro mesi i combattenti tirarono continuamente dall'una all'altra parte.

Il danno che noi abbiamo fatto ai Russi è pochissimo; il danno che hanno fatto i Russi agli alleati è nullo. D'altronde è già un principio conosciuto da tutti gli uomini dell'arte, dagli artiglieri, che al di là di una certa portata, al di là di 1400 o 1500 metri i tiri quantunque arrivino non hanno alcuna efficacia, perchè hanno grandi deviazioni, perchè arrivano con tale incertezza che è facile mettersi al coperto. Ora, poichè si è parlato del danno che può fare un nemico che si stabilisca dall'altra parte, mi permetta che lo dica, che anche in questi seni, nei quali noi vogliamo appunto mettere il nostro arsenale, i bastimenti sono protetti, come non lo erano sicuramente i seni nella baia di Sebastopoli, voglio dire dalle traverse.

Molti degli onorevoli senatori sanno che si alzano nelle piazze forti delle traverse, ossia dei mucchi di terra per riparare dai tiri d'infilata ed incrociati che sono i più efficaci e micidiali. Ora queste traverse esistono già nel golfo della Spezia; la natura stessa le ha fatte, e sono i contrafforti delle montagne.

Tra un seno e l'altro, siccome i seni sono formati da contrafforti, questi stessi contrafforti formano delle traverse, dimodochè non ci è che i tiri diretti che vi possano arrivare. Ora niuno ignora che i tiri diretti soltanto non possono avere una grande efficacia; non è che quando una truppa, uno stabilimento, una fortezza è esposta ai tiri di artiglieria che s'incrocicchiano da tutte le parti, che questi tiri divengono talmente efficaci da far sì, che la fortezza non è più in grado di opporre resistenza; ma ripeto che quei contrafforti tra un seno e l'altro, sono vere traverse, che se non impediscono assolutamente i tiri, sicuramente li renderanno molto meno efficaci.

L'onorevole senatore parlò delle difficoltà che si avrebbe avuto a fortificare la Castellana, e varie altre posizioni; noti che anche queste non sono per nulla dif-

ficili a costruirsi, perchè non si tratta già di fare, come si faceva una volta, di quelle batterie a fior d'acqua, con enormi murature; si può fare con assai meno spesa delle batterie intagliate nei contrafforti, che saranno molto più riparate e molto più efficaci di quello che non fossero le batterie che si facevano una volta.

Sulla costa orientale io non credeva indispensabile costurre nè forti, nè batterie; ma mi sono adagiato al parere di molti altri che sia conveniente fare un solo forte per impedire che il nemico vi stabilisca le proprie batterie. Sulla costa occidentale poi due soli forti sono necessari, uno alla Castellana, l'altro alla Palmaria, che proteggeranno sufficientemente le batterie di cui ho fatto cenno.

Tutti sanno che la Castellana è una vetta rocciosa, che dall'una parte è inaccessibile, e dall'altra parte con un trinceramento di circa un chilometro che si estende sino al mare si difende perfettamente dal lato di terra.

Non creda il Senato che ci voglia molta truppa alla difesa della Spezia; d'altronde questa potrà aumentarsi secondo l'occorrenza, perchè Genova è vicina e assai più vicina di quanti lo siano i centri militari delle potenze che ci possono offendere. Io elimino assolutamente la supposizione che noi possiamo lottare contemporaneamente soli con una grande potenza di terra e una grande potenza marittima, ma possiamo benissimo lottare contro una grande potenza per terra soltanto.

Se noi abbiamo da difenderci per terra soltanto, avremo il mare libero e potremo mandare rinforzi a misura che ce ne fosse bisogno. Se avremo invece a difendere la Spezia dalla parte del mare, allora saremo liberi dalla parte di terra e potremo per quella via mandare la forza, di cui potesse abbisognare; massimamente poi se farassi la strada ferrata come ne abbiamo speranza.

FRANZINI. Domando la parola per un fatto personale.

LA MARMORA, *ministro della guerra e marina.* Passando poi alla questione economica, l'onorevole Franzini ha detto, che la somma per questa salirebbe, a suo credere, a 30 milioni: e l'onorevole Brignole-Sale non ha parlato di spesa, ma ha rappresentato che gli pareva impossibile che si potesse colla somma indicata nel progetto ministeriale far tutte le opere che si richiedono.

Egli ha citato particolarmente *La Castellana*, dicendo parergli impossibile che una fortezza di tanta importanza possa costare sole lire 450,000. Ma io credo che l'errore nel quale cade l'onorevole senatore sia quello di supporre che, essendo questa fortezza dichiarata la più importante, abbia da essere vastissima. Sicuramente che in questo caso costerebbe di più, nè si potrebbe fare con 450,000 lire. Ma chi conosce *La Castellana* sa che questo è il nome di una montagna, la quale è tutta rocca. Dunque non vi è che a scavare una parte di quella rocca (e già vi sono preparate le fondamenta) e colle stesse pietre dello scavo fare il fabbricato, che non ha bisogno di essere estesissimo. L'onorevole senatore conosce benissimo i forti dello Sperone e del Begato. Noi

non richiediamo neanche un forte come uno di quelli, eppure credo che nessuno di quei due forti abbia costato più di 450,000 lire. Non abbiamo bisogno di un forte così vasto.

Passo ora ad enumerare tutte le difficoltà che, a detta dell'onorevole Brignole, si presentano pel trasporto di questa marina alla Spezia e tutte le spese che si dovranno incontrare.

Egli ci fa molte interrogazioni, e si spiega così: avete voi fatti i necessari scandagli? Se l'onorevole senatore si vuol dare la pena di vedere questo immenso foglio (*Accenna una larga carta che è sul banco dei ministri*) vedrà che tutti i seni, che si tratta di occupare, sono stati tutti scandagliati a pochissima distanza, a 4 o 5 metri di distanza su varie linee parallele: è un immenso lavoro, intorno al quale una Commissione di ufficiali ha impiegato circa un mese o mezzo, facendo uso di tutti gli strumenti occorrenti per lo scandaglio.

Si è trovato esservi una quantità di melma in mezzo ai vari seni, sia in quello del Varignano, sia in quello delle Grazie. Ma dove dobbiamo fare la costruzione, cioè nei dintorni di questo seno, o non ve ne è, o pochissima.

Ci vogliono certamente molte calate; ma tutti sanno che il Varignano è circondato da calate: ma se si fecero allora, perchè non potremo farle adesso? Credo che non abbiano fatto immense spese per questo; credo che si sia speso il necessario, e non al di là della somma che noi abbiamo stanziata. Io non mi spavento per nulla delle difficoltà di questa costruzione.

In quanto poi all'otturazione proposta dall'ingegnere Randel, per fare più speditamente queste opere, sarà a vedere quando ci troveremo all'atto pratico se sarà assolutamente indispensabile il farlo.

Nello stesso modo che si fecero in mezzo al mare i grandi moli del porto di Genova, io non vedo il perchè noi, anche supposto che vi sia difficoltà, non possiamo erigere due piccoli moli, senza fare quella tura che è consigliata dall'ingegnere. Ma a quel proposito gli ingegneri, dopo avere maturamente studiato la cosa, esamineranno quale dei due mezzi sia più conveniente o, fare o non fare la tura. Sono però convinto che le difficoltà che si presentano saranno facilmente sormontate, come le sormontarono quelli che hanno fabbricato quelle stupende calate che sono attorno al Varignano ed al forte Santa Maria.

L'onorevole preopinante ha domandato ancora: avete pensato ai cantieri? e ci disse: non avete delle spiagge e in conseguenza non avete luogo dove fare dei cantieri. È difficile che lunghe il mare siavi una spiaggia piana fatta addirittura come si richiede, ma volendo stabilire i cantieri fra la montagna e il mare, si scava la montagna e si riempie una parte del seno.

Del resto, ripeto ancora, che formando le montagne quei tali contrafforti di cui ho parlato fra seno e seno, noi avremo il vantaggio di essere molto più riparati dai colpi dell'avversario qualora fosse lo stabilimento un giorno aggredito dal nemico. Disse inoltre il preopi-

nante: avete voi pensato all'acqua? Sicuramente; ha formato questa una delle nostre preoccupazioni principali; uno stabilimento simile a quello che trattasi di erigere non può stare senz'acqua. Noi abbiamo avuto, prima ancora di presentare il progetto, la certezza che avremmo avuto acqua sufficiente: ma dopo che fu presentato il progetto, siccome abbiamo già mandato bastimenti a stazionare nel golfo della Spezia durante questo inverno, perocchè non potevano più assolutamente essere tenuti nella darsena di Genova, così abbiamo incaricato ufficiali di studiare i vari punti della costa; e fra gli altri seni che ci venne assicurato contenere sorgenti, ci fu segnalato quello di Panigaglia.

Questo seno non è propriamente compreso fra le fortificazioni ad erigersi secondo il progetto presentato; tuttavia con una semplice opera avanzata di terra, poichè esso giace immediatamente vicino al Varignano, noi l'abbiamo a nostra disposizione e collo stesso tracciato del bastione che deve venire dalla Castellana si può fare in modo che la linea bastionata guarentisca il seno. Ed ove con questa non si potesse, con opere avanzate vi è mezzo di preteggerlo ed averlo sotto mano.

È da notarsi, che le montagne non sono prive di sorgenti d'acqua, e ciò ne viene confermato dai piani che abbiamo sott'occhio, dai quali pure risulta che non sarà difficile trovarne ancora dell'altra da poter essere condotta nello stabilimento. Dunque questa non è soltanto una supposizione che vi sia l'acqua necessaria: essa è assicurata.

L'onorevole Brignole ci chiese se abbiamo pensato alle caserme, ai bagni e ad una chiesa.

Quanto alla caserma noi l'abbiamo già, utilizzando il lazzaretto del Varignano, che è un fabbricato, anche nello stato attuale, più ampio di tutto quello della darsena di Genova. Parte delle sue costruzioni può essere facilmente rialzata di uno, o due piani, di modo che nel solo fabbricato attuale del lazzaretto possiamo fino d'adesso stabilire in uno dei suoi padiglioni gli ufficiali; in un altro più vicino al mare i marinai, ed in fine nel terzo, poichè tre sono i suoi padiglioni, ed al piano di sotto i forzati, anche in numero di 800, ed in luogo conveniente al piano superiore il corpo Real Navi. Così che a questo riguardo non vi ha difficoltà alcuna da superare: il lazzaretto basta all'occorrenza.

Ma ci si obiettava; conviene pure pensare allora ad un lazzaretto. Fortunatamente questa obiezione è presto sciolta. Noi abbiamo un lazzaretto bell'è fatto, ed in pronto nel golfo di Villafranca.

Opponeva il senatore Brignole che il lazzaretto di Villafranca è fuori di mano. Sussisterebbe l'obiezione se si trattasse di provenienze dall'Oriente; ma da questa parte da 30 a 40 anni in qua non si sente più a parlare di peste da cui abbiamo da guarentirci, mentre che, per lo contrario, la parte che dà luogo a timori è quella di America. Di più, aggiungerò che adesso pare che la città di Nizza abbia intenzione di acquistarla dal Governo tutta quella località per utilizzarla in opere adatte alla marina mercantile, vale a dire vuol farne un cantiere

od uno stabilimento di questo genere; ed in questo caso darà un corrispettivo: allora si stabilirà poi nel golfo della Spezia, od in quell'altro punto della riviera che sarà giudicato più conveniente, un lazzeretto. Ma intanto sta che a Villafranca abbiamo un lazzeretto sufficiente per i nostri bisogni, dimodochè possiamo utilizzare tutto lo stupendo fabbricato che già esiste al Varignano.

Egli parlò di bagni: quanto a questi mi pare d'aver già risposto che starebbero in quello stesso fabbricato. Ha parlato infine di una chiesa da stabilirsi; ma è naturale che stabilendo la marina colà, è necessaria una chiesa. Credo però che già esista, parendomi d'averla vista, e che sia sufficiente ai bisogni della marina; essa è la chiesa della Madonna delle Grazie, la quale mi è sembrata sufficientemente larga. D'altronde poi, come si pratica nell'arsenale di Genova, in fondo a sale o corridoi si erige una cappella, e la truppa può assistere alle funzioni religiose. Ma anche di questo credo non sia il caso, perocchè, se mal non m'appongo, non una, ma due sono le chiese, delle quali una è vicinissima a quella località, cioè la Madonna delle Grazie.

Egli ha chiesto ancora se abbiamo pensato ad un edificio atto alla trasferta delle scuole, e comodo ad alloggiare tutti i professori.

A questo riguardo dichiarerò al Senato che il Governo non si è di ciò preoccupato, perchè non è sua intenzione di trasportare colà le scuole di marina, e ciò per la difficoltà di avere il numero dei professori necessario a queste scuole. Esso si propone soltanto di mandare gli alunni a stare 3 o 4 mesi in mare come si pratica attualmente.

Dimandò inoltre il senatore Brignole: ma perchè questa immensa spesa? Non sarebbe il porto di Genova sufficiente? Per verità siccome ha parlato di ciò nel fine del suo discorso, io credeva che non volesse toccare il punto dell'impossibilità di tenere la marina militare a Genova, e dicevo tra me: il senatore Brignole conosce troppo bene le difficoltà che ci sono nel porto di Genova per non parlare della possibilità di tenere nello stesso tempo ivi la marina mercantile e la marina militare.

Ma contro la mia aspettazione l'onorevole Brignole sul finire del suo discorso ha creduto dover assicurare il Senato che può stare la marina mercantile e la militare nello stesso porto di Genova.

Mi rinerisce questa asserzione per parte dell'onorevole senatore, massime che egli sicuramente conosce le angustie nelle quali si trova il porto di Genova. Egli ha dichiarato che il porto è vasto: ciò è vero; ma però le parti nelle quali i bastimenti si possono ricoverare sono strettissime, e quanto l'onorevole senatore diceva, per rapporto alla prosperità in cui trovansi altri porti del Mediterraneo rispetto a Genova, mi persuade sempre più della necessità di lasciar libero tutto il porto alla marina mercantile. Ma queste cose saranno meglio spiegate dall'onorevole mio amico il presidente del Consiglio.

Io debbo intanto dichiarare che tutti quelli che sono pratici delle cose di mare, dicono che se tanti bastimenti

prendono un'altra direzione, è precisamente perchè manca il locale e tutte le altre facilitazioni necessarie per lo sbarco. Diffatti tutti sanno che nel porto di Genova, i bastimenti sono obbligati a fermarsi 15 o 20 giorni prima di poter sbarcare la loro merce. Questo è il motivo per cui i bastimenti si portano di preferenza in altri scali. Essendo questo un grave inconveniente, un incaglio al commercio, mi pare che il Governo meriti lode, almeno per parte di quelli che tanto si interessano al benessere di Genova, proponendo di togliere quest'incaglio.

Finchè vi sarà la marina militare è impossibile che il commercio si possa allargare; e come mai si potrà allargare la darsena di Genova, come propone l'onorevole senatore, senza incagliare ancora più il commercio nel porto?

Nè si potrebbe utilizzare a favore della marina militare il golfo di Santa Limbania, come si è osservato, mentre questo è assolutamente indispensabile per formare il dock.

Mi è sembrato che l'onorevole Brignole abbia suggerito di portarlo al Mandraccio...

BRIGNOLE-SALE. (*Interrompendo*) No, no!

LA MARMORA, ministro della guerra e marina. Ritiro adunque la mia osservazione.

Supponendo anche che si trovi un mezzo di collocare i bastimenti da guerra; ma può questo bastare per una marina militare?

Per la marina militare è indispensabile, ciò che del pari è necessario per l'armata di terra, cioè una piazza d'armi, un luogo per manovrare, per sortire senza essere incagliata ad ogni momento. Attualmente i bastimenti da guerra non possono stare caricati nella darsena, ed è necessario togliervi tutti i cannoni, tutto il materiale, e metterlo in disparte, onde possano galleggiare in quel piccolo recinto: e quando poi li si vuole di nuovo armare, allora bisogna condurli al molo e con piccole barchette portare tutti i cannoni, e tutti gli attrezzi uno ad uno. Il Senato ben vede che questo non può a meno d'ingenerare confusione e lungaggini.

Basterà, per-maggiormente convincere il Senato della verità di quanto dissi, l'accennare che per armare un bastimento è necessario quasi un mese, e ciò a motivo, come avvertii, del continuo andirivieni di queste barchette per portare tutto il materiale; e queste poi trovano sempre nel loro corso un ostacolo nei bastimenti che entrano e sortono dal porto. L'andirivieni delle suddette barchette incaglia alla sua volta i bastimenti mercantili nelle loro operazioni, di modo che si può dire che l'una marina forma un ostacolo all'altra.

Io non posso comprendere come all'onorevole Brignole-Sale, a cui tutti questi inconvenienti sono ben noti, non gli abbiano fatto senso. L'onorevole senatore diceva: una volta Genova armò più di 600 galere, ed il porto fu sufficiente a contenerle; come mai adesso che abbiamo così pochi bastimenti, esso non è più bastevole?

La risposta è facile.

Il porto di Genova può contenere molti piccoli basti-

menti, ed in allora le galere erano assai più piccole degli attuali bastimenti della marina militare, sicchè potè darvi ricetto; ma in oggi la cosa è ben diversa, mentre si tratta di ricoverarvi bastimenti che ogni giorno crescono di mole; tanto è che i bastimenti da guerra attuali non possono più entrare nella darsena.

Al riguardo farò ancora un'altra osservazione. È ben persuaso l'onorevole senatore che tutte le antiche spedizioni di Genova che formano meritamente la sua gloria siano proprio partite dal porto di Genova? Io credo che si dicessero partite da Genova, perchè Genova era la capitale, ma che in fatto poi partissero da tutti i vari porti della Liguria, e più specialmente dal golfo della Spezia.

Se la memoria non mi fallisce, mi pare d'aver letto, non saprei citare in quale autore, che la Repubblica di Genova ordinava gli apprestamenti nei vari porti, e quindi fissava il punto di riunione a cui tutti assieme si portavano donde partivano per la progettata spedizione. E come altrimenti spiegare quell'importanza che la Repubblica di Genova dava anticamente al golfo della Spezia?

Non si limitava la Repubblica di Genova a riguardare il golfo della Spezia come uno stabilimento sanitario; tant'è che essa vi avrebbe fatto costruire fortezze che per quei tempi erano fortissime. Difatti, se attualmente Santa Maria, il forte di Pezzino, se lo stesso forte della Spezia, se il forte di Lerici e Porto Venere sono di poco momento riguardo ai mezzi di attacco che si hanno, al perfezionamento delle artiglierie, in quei tempi però per difendersi dalle galere erano fortezze importantissime. Dunque, ripeto, come spiegare l'importanza che la Repubblica di Genova dava a quel golfo? Io sono portato a credere che il vero porto militare della Repub-

blica di Genova fosse il golfo della Spezia, perchè altrimenti non saprei spiegare quel lusso di fortezze.

Mi resterebbe a rispondere all'ultima parte del discorso dell'onorevole Brignole nella quale accennò come il commercio e la popolazione di Genova non sono aumentate nella proporzione di Marsiglia e di Livorno, ma lascio all'onorevole mio amico il presidente del Consiglio il rispondergli, come quegli che è in grado di farlo assai meglio; ond'io gli cedo la parola.

Ma intanto prego caldamente il Senato, a volersi persuadere che, se il Governo si è indotto a proporre tale trasferimento della marina militare, si fu dopo ponderati studi, dopo di aver maturato per ben otto anni questo progetto, e questi gli dimostrarono, lo convinsero dell'assoluta necessità di un tale trasferimento. Se non venisse accolta questa proposta bisognerebbe assolutamente rinunciare ad avere una marina militare, mentre non abbiamo altra località che quella della Spezia.

Ma altra considerazione non meno importante che ha avuto il Governo in mira è stata quella di migliorare le condizioni della marina mercantile e del commercio ampliando il porto di Genova.

BRIGNOLE-MALE. Domando la parola per ribattere alcune osservazioni.

PRESIDENTE. L'ora essendo avanzata io debbo domandare al Senato se intenda di sospendere la discussione.

Alcuni senatori. A martedì!

PRESIDENTE. Il Senato è convocato per martedì alle due.

Le rinnovo la preghiera di voler convenire alle due precise, onde poter aprire immediatamente la seduta.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.