

## TORNATA DEL 1° LUGLIO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

**SOMMARIO.** Omaggio — Approvazione del progetto di legge per l'autorizzazione della spesa straordinaria per restauri ed ampliamenti al reale castello del Valentino — Seguito della discussione del progetto di legge per il trasferimento della marina militare al golfo della Spezia — Discorso del senatore Cataldi contro il progetto — Discorso del presidente del Consiglio dei ministri a sostegno del progetto — Osservazioni del senatore Franzini in risposta al senatore Dabormida — Parole del senatore Brignole-Sale — Risposta del ministro dei lavori pubblici a confutazione degli appunti fatti al progetto — Nuove considerazioni del senatore Imperiali contro il progetto — Parla il senatore Gonnel — Reclamo del senatore Alberto Della Marmora — Risposta del presidente del Consiglio dei ministri — Osservazioni del senatore Di Pollone — Chiusura della discussione generale — Presentazione di vari progetti di legge.

La seduta è aperta alle ore 2 1/2 pomeridiane. (Sono presenti i ministri della guerra, dei lavori pubblici, e più tardi intervengono anche il presidente del Consiglio ed il ministro di grazia e giustizia.)

**QUARELLI**, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente seduta, il quale è approvato.

### OMAGGIO.

**PRESIDENTE.** Annunzio un omaggio fatto al Senato dal signor G. Bosio ufficiale nello stato maggiore della piazza a Novara, d'una copia dell'indice della legge sulla leva da lui compilato.

### APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER RI-STAURI E AMPLIAMENTI AL REALE CASTELLO DEL VALENTINO.

**PRESIDENTE.** Sul finire della tornata di ieri veniva dal senatore Di Pollone, in vista dell'urgenza, fatta istanza perchè fosse posto in primo luogo in discussione nella seduta d'oggi il progetto di legge per l'autorizzazione della spesa straordinaria per i restauri ed ampliamenti al castello del Valentino. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 942 e 945.)

Io quindi per conformarmi a questo desiderio, al quale ha assentito il Senato, darò immediatamente lettura di quel progetto di legge prima che si richiami in discussione quello del trasferimento della marina militare alla Spezia.

Il soprenunciato progetto di legge è concepito nei seguenti termini. (*Vedi infra*)

È aperta la discussione generale.

Non domandandosi la parola, darò di bel nuovo lettura degli articoli per metterli ai voti.

« Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria di lire 126,414 per restauri ed ampliamenti al castello detto del *Valentino* presso Torino, di proprietà dello Stato, onde rendere quel castello adatto alle esposizioni periodiche nazionali dei prodotti della industria.

« Tale spesa sarà stanziata nel bilancio del Ministero delle finanze del corrente esercizio 1857, ed applicata ad apposita categoria sotto il numero 145 colla denominazione: *Ampliamenti e restauri al castello detto del Valentino presso Torino.* »

(È approvato.)

« Art. 2. La somma di lire 30,000 offerta dalla regia Camera d'agricoltura e commercio di Torino nell'adunanza del 24 febbraio corrente anno, a titolo di suo concorso nella spesa per le ampliamenti sovraccitate, sarà versata nelle casse dello Stato qual provento straordinario del bilancio attivo.

« A tale effetto sarà aperta nel bilancio attivo dell'esercizio 1857 apposita categoria sotto il numero 64 e colla denominazione: *Concorso della regia Camera d'agricoltura e commercio di Torino nella spesa per ampliamenti al castello del Valentino.* »

(È approvato.)

« Art. 3. Alla spesa di cui all'articolo 1 si farà fronte coi fondi disponibili del bilancio attivo dell'esercizio 1857. »

(È approvato.)

Si procederà allo squittinio segreto.  
GIULIO, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . .	57
Voti favorevoli . . . . .	54
Voti contrari . . . . .	3

(Il Senato adotta.)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER IL TRASFERIMENTO DELLA MARINA MILITARE AL GOLFO DELLA SPEZIA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta ora la continuazione della discussione del progetto di legge pel trasferimento della marina militare alla Spezia.

La parola spetta al senatore Cataldi.

**CATALDI.** Signori: nel tomo terzo delle *Memorie dell'Impero Napoleonico*, postillate dal gran guerriero e pubblicate dal generale Montholon, trovansi nella descrizione dell'Italia questo memorando parole: « Quoique le sud de l'Italie soit par sa situation séparé du nord, l'Italie est une seule nation: l'unité des mœurs, de langage, de littérature doit dans un avenir plus ou moins éloigné réunir enfin ses habitans dans un seul gouvernement. Pour exister, la première condition de cette monarchie sera d'être puissance maritime, afin de maintenir la suprématie sur ses îles et de défendre ses côtes. » E poco dopo: « La Spezia est le plus beau port de l'univers, sa rade est même supérieure à celle de Toulon; sa défense par terre et par mer est facile; les projets rédigés sous l'empire, et dont on avait commencé l'exécution, ont prouvé qu'avec des dépenses médiocres les établissements maritimes seraient à l'abri et renfermés dans une place susceptible de la plus grande résistance; ses chantiers seraient à portée de recevoir les bois de Corse, de la Ligurie, de la Toscane, les fers de l'île de l'Elbe, des Alpes et de tout l'Apennin; ses escadres domineraient les mers de Corse et de Sardaigne, et auraient pour refuge les rades de Portoferraio, de Saint-Florent, d'Aiaccio, de Portovecchio, de Saint-Pierre, de Sardaigne, de Vado et de Villefranche. »

Strabone nella sua geografia, sin dai tempi di Augusto aveva detto quasi lo stesso. « Dei porti è il massimo ed il bellissimo; altri molti ne contiene, e sono tutti profondi, così, che facilmente i navigli accoglierebbe di quanti tengono l'impero del mare. »

Ecco le lodi del nostro amplissimo golfo, e se il vaticinio del primo Napoleone fosse avverato, e se avessimo i mezzi di cui poteva disporre l'impero, si potrebbe attuare la nobile idea: ma lo stesso Napoleone, dopo aver parlato di un porto imperiale, soggiungeva: « Les ports de Gènes, de Castelmare, de Bari, d'Ancône où peuvent entrer des vaisseaux de premier rang seraient quatre ports secondaires, soit pour construire, soit pour armer et réparer ou ravitailler des petites escadres. »

Accettiamo in ogni sua parte l'autorità del grand'uomo, e se lo Stato nostro non è per le forze militari, e per popolazione, e per le finanze altro fra i primi dell'Europa, limitiamoci ad avere la squadra secondaria, e ad accoglierla in un porto ove si possono costruire, armare, riparare e vettovagliare simili navigli, perchè tal porto è sufficiente e proporzionato al bisogno, nè le forze dello Stato si possono a maggior peso sottoporre.

Di quattordici milioni si è parlato, e si assicura che con tale spesa potrà il sardo naviglio essere accolto nei vasti seni del gran golfo. Abbenchè io non sia uomo dell'arte architettonica, nè terrestre, nè marittima, nè militare, nè civile, ad ogni modo mi sarà lecito oppormi alla verità di questa cifra, quantunque non tenue.

Se il golfo si deve fortificare per mare e per terra, se deve prepararsi un arsenale per la marineria e per le costruzioni navali, se deve cavarsi il pantano in grandissima quantità in quel fondo esistente, se i forti costrutti dovranno di soldati munirsi e di bocche da fuoco, i soli nomi delle isole da difendersi, dei forti da ripararsi, delle batterie da formare, dimostrano che i quattordici milioni saranno il nucleo intorno al quale dovremo ad ogni anno aggiungere nuovi milioni, ed i quattordici chiederanno i ventotto, ed i ventotto gli ulteriori.

Il primo denaro colà gettato senza profitto durevole e plausibile chiederà nuova spesa per non fare iattura della prima, e ci troveremo impegnati in una intrapresa rovinosa, da cui sarà impossibile recedere, perchè l'antico porto militare di Genova sarà destinato ad altri usi, e il nuovo della Spezia mal atto a raccogliere, custodire il nostro militare naviglio.

L'isola Palmara, il Tino e il Tinetto hanno uopo di difesa, il castello di Porto Venere è rovinato, il forte della Scola, la fortezza di Santa Maria, il forte di Sant'Andrea e quello di San Michele, destinati a proteggere il golfo, devono rifarsi. Il castello di San Terenzo, quello di Lerici, i punti ove erano i forti di Santa Teresa, di Maralunga e del Telaro non possono lasciarsi abbandonati, perchè custoditi difendono, e non occupati facilmente offenderebbero in mani nemiche.

Tralascio di parlare del forte della Castellana che richiederebbe immensa spesa da lui solo; ma i soli antichi forti indicati assorbirebbero un capitale superiore alle nostre finanze, e quando non si volessero fortificare, bisognerebbe abbandonare i nostri legni ad una inevitabile sciagura in tempo di guerra. Pensando solo ai lavori necessari per accogliere i bastimenti in tempo di pace, ai bacini di carenaggio, agli scali e cantieri di costruzione, all'arsenale per le munizioni da bocca e da guerra, e per l'alloggio dei marinai e degli uffiziali, tutto questo nuovo stabilimento chiederebbe una spesa da sè solo doppia e tripla di quella che per ora si domanda.

La cosa è fra due: o vogliamo un luogo atto a contenere i nostri bastimenti da guerra, che molti non sono, e basterebbe forse poca spesa per trovarlo nel porto stesso di Genova, od anche nella foce del Bisagno ove già esiste un cantiere: o vogliamo accrescere la nostra

forza militare marittima e prepararle un luogo atto e sicuro, allora la spesa che sarà indispensabile nel golfo della Spezia dovrà per forza essere eccessiva, e certo a questo sforzo noi non siamo pari, perchè già le finanze dello Stato sono gravate di molti pesi, e i cittadini imposti in tutto ciò che si può dire imponente.

Gli uomini competenti in queste materie, i militari di mare e di terra affermeranno, ne sono certo, che i calcoli per essi fatti non si possono combattere che con altri calcoli positivi; che le antiche fortezze del golfo fatte in tempi in cui la scienza della guerra era ancora nei suoi primordi quanto alla strategica degli attacchi e delle difese, divennero in gran parte inutili, e si possono con altre supplire: che il regno sardo forte di molte potenti alleanze sarebbe sempre difeso per parte di formidabili nazioni: che a poco a poco estendendosi i nostri confini si porterebbe gradatamente a compimento il grande lavoro: che quasi è bene mostrar fiducia in un più splendido avvenire, e che ai forti e grandi cose intraprendenti sorride sempre fortuna: altri argomenti si accamperanno contro le mie nude asserzioni, e si diranno fors'anche effetto di un timido ed egoistico municipalismo. Tutti questi obbietti io prevedo, ma non mi ritengono dal dire aperta la mia opinione, perchè a tutti si possono dare vittoriose od almeno imponenti risposte.

I calcoli per le opere da farsi nel mare sono sempre incerti, sono sempre minori del vero, ingannano il più fino accorgimento. Non vi ha opera, direi quasi, di costruzione lungo i fiumi o i litorali o nei porti, che, sebbene data in appalto, non abbia dato luogo a reclami ed a supplimenti di prezzo, anche contro il rigore della legge dei cottimi.

I fondi su cui si edifica sono sempre mal fermi, gli elementi che si devono combattere e vincere nell'edificare non secondano sempre i desiderii del costruttore; mille accidentalità si frappongono all'attuazione del lavoro meglio immaginato.

Se il mare è infido, come volete fidarvi nei calcoli delle opere che in esso devono eseguirsi? Dovendo apprestare nuova sede ad uno stabilimento importante, nasce cosa da cosa, e tutto è impossibile calcolare per anticipazione. Questo di certo abbiamo che i milioni spesi chiederanno altri milioni, e che, per non perdere i primi, dovremo dare i secondi e i terzi.

È bene che si sappia da tutti che queste difficoltà pecuniarie furono conosciute, che taluni le dissero e le ripeterono, che si volle affrontare una spesa superiore alle forze nostre, o che saremo poi tacciati di poco previdenti e di sperditori del pubblico avere. Il tempo sarà giudice di chi meglio avrà calcolato, se i meno esperti o gli esperti; e, qualunque sia l'esito del voto che il Senato del regno sta per deporre nell'urna, si dirà almeno un giorno, quando si negheranno i nuovi milioni da aggiungere ai primi consunti, che queste nuove spese si erano da taluni avvertite, e che la loro voce non trovò un'eco favorevole alla causa di una giusta economia.

Non neghiamo noi che le arti per l'assedio e le difese

dei luoghi fortificati abbiano fatti immensi progressi nei tempi moderni. Gli eroici fatti della Crimea testimoniano questa verità; ma, se gli avanzi delle fortezze esistono, se possono accogliere i nemici quando i difensori non le occupino, se possono molestare i navigli ancorati nel golfo e i nuovi baluardi da innalzare, o bisogna distruggere quanto esiste e rendere non accessibili al nemico i luoghi già muniti, o bisogna rendere quelle stesse località capaci di attuale difesa. In un caso e nell'altro la spesa è immensa, ed è tale che difficilmente potrebbe calcolarsi la somma appena necessaria.

Noi siamo, è vero, fortunati di validi amici politici, e l'accorgimento degli uomini che presiedono alla cosa pubblica li saprà conservare. Ma lo stato delle politiche vicende in Europa non è sì fermo che possa un uomo di Stato affermare con dati probabili quali saranno gli avvenimenti di un solo anno successivo. Tante volte un congresso adunatosi per la pace genera umori discordi e finisce con voci di guerra; altre volte una guerra accesa e fortemente impegnata, per un fortuito caso si volge a pace più stabile. I più stretti amici, i parenti stessi, nelle politiche controversie si mutano in nemici, e talvolta la stessa ingratitudine è un dovere innanzi all'inesorabile ragione di Stato. Nulla quindi si può ripromettere il nostro Governo dalle alleanze future, nulla può promettere egli stesso.

L'opportunità è il solo consigliere nelle mutazioni delle sorti delle nazioni, e questa è figlia, il più delle volte, del caso. La prudenza consiglia, se spendiamo denari per un nuovo porto militare, di ben difenderlo da terra e da mare, e il golfo della Spezia, per la sua posizione geografica (ritenuti i nostri confini quali sono), non può tutelarsi che con sacrifici gravissimi, e questi attualmente non possono tollerarsi dalla nazione.

Nessun nazionale del regno sardo ricusa l'idea di più ampi confini. A tutti è cara la patria e della patria la gloria, ma sulla semplice speranza anticipare le spese non è opera di buon amministratore. Ai forti e generosi la sorte è talvolta propizia, ma la forza e l'ardire si devono con prudenti consigli temperare e non isprecare i mezzi necessari all'acquistare nella fiducia di nobilitare e d'illustrare l'acquisto.

Le spese eccessive impedirebbero di provvedere alle possibili necessità di eventi più o meno lontani, e, vagheggiando l'ombra di qualche conquista, potrebbe esso fuggire, tratto seco da un'ombra fallace, e mancare le forze per riafferarlo, per averle stremate nei preparativi anticipati di un evento desiderato, ma incerto.

Intanto, se i municipi di varie città, troppo aggravati, chiedono di essere sollevati; se le provincie ripetono le stesse preghiere per le minori comunità, e dichiarano non esigibile l'eccessivo balzello gabellario, e la Liguria, tormentata da sei anni di ostinata malattia dei suoi vigneti, chiederebbe di essere liberata da una parte delle tasse che gravitano sulla proprietà, che per ora quasi nulla produce, come mai possiamo por mano a lavori che daranno luogo a nuovi aggravii, oltre l'im-

pedire di menomare gli attuali? Per lo meno il progetto non è opportuno, e non potrebbero i popoli marittimi fargli buon viso, quando sono astretti per la miseria ad abbandonare il suolo natio.

Fin qui la marina militare fu compagna della mercantile nel porto di Genova, e non si ebbero inconvenienti. Possono quindi rimanersene ancora in pace unite. Se quel municipio per ben due volte unanime faceva pervenire un voto al regio Governo perchè venisse conservata in Genova la sede della marina militare, è forza credere che ritenesse ciò possibile, non ostante le gravi esigenze del commercio, il di cui incremento e la di cui prosperità molto pure stavagli a cuore.

Se il commercio abbisogna, e tutti ne conveniamo, di calate alle quali possano i bastimenti accostarsi onde effettuare il loro carico e scarico con maggiore facilità, con minore perdita di tempo e minore costo di spesa, se abbisogna di ampi magazzini onde riporvi in deposito le merci, se di bacini di carenaggio, arsenale ed altri a comodo della marina mercantile, nulla prova che per ciò ottenere sia necessario e indispensabile l'allontanamento della marina militare.

Tostochè, mediante l'escavazione del porto, si avrà in esso una sufficiente profondità, e sarà inoltre eseguita l'opera esterna di difesa riconosciuta necessaria dal Governo stesso, che valga a dare una sufficiente tranquillità alle acque nel porto, di maniera che tutta l'area o la più gran parte di questa non serva soltanto all'ancoraggio dei bastimenti come rada, ma bensì pel caricamento e scaricamento delle merci in ogni suo punto, noi avremo un porto dei più vasti e comodi, e si potrà facilmente provvedere ai bisogni tutti del commercio e della marina, sì mercantile che militare, dividendo anche, ove occorra, quest'ultima, parte cioè ritenendola in Genova, e parte accogliendola in un porto alla foce del torrente Bisagno.

Ivi è già un cantiere di costruzione per legni da guerra; ivi appositi magazzini; ivi lo spazio per aprire un seno capace di più bastimenti; ivi quello per trarvi in secco i navigli da riparare, da disarmare, togliendoli all'ardore del sole e ai danni inseparabili di una prolungata stazione in un bacino quasi stagnante.

Anche Napoleone aveva fatto fare degli studi sopra un porto militare alla foce, e, non dovendosi difendere un seno vicino ai confini dello Stato, nè aprire una stazione per una vasta marineria, una spesa moderata potrebbe appagare il desiderio di chi brama separata la marina militare dalla mercantile e il giustissimo desiderio dei Genovesi di non perdere la militare marineria che fu gran parte delle antiche glorie di una illustre città, e che forma parte tuttora dello sue più tenaci affezioni.

Sappiamo bene che la Spezia non è sul Po nè sul Tanaro, ma, fra il dare ad una parte della Liguria, senza necessità e con forte aggravio dello Stato, un porto militare che mai non ebbe, e togliere alla capitale di questa stessa Liguria il porto militare che aveva, corre una gran differenza.

I popoli vivono d'industria e del pane coll'industria ottenuto, ma le città e le nazioni hanno care, oltre il pane, le avite memorie, ed hanno il diritto di conservarle, se di perderle non meritavano. Si possono fare studi sulla foce, si possono fare studi sul porto; molti progetti si ebbero che combinavano colla formazione di un *dock* pel commercio, vari locali nel porto di Genova per la marina militare, e questi progetti ben maturati eviterebbero la spesa eccessiva di dover fortificare il nuovo ricettacolo dei nostri legni da guerra, quando nel porto di Genova già sarebbero abbastanza difesi, e con un solo forte si potrebbe difendere il vicino cantiere alla foce e trasportarvi, occorrendo, l'arsenale. I nostri legni da guerra potrebbero nell'intervallo avere nello stesso golfo una provvisoria stazione, e, se più volte vi ebbero asilo e vi svernarono flottiglie americane ed inglesi, vi potrebbero essere accolti i nostri legni finchè non potessero trovare in Genova o presso Genova una stabile dimora.

Non è possibile, nello stato attuale delle cose, di pensare ad una marina militare molto estesa; non è possibile di immaginare di preparare nel golfo della Spezia arsenali e porti che gareggino coll'Inghilterra e colla Francia. La sola idea sarebbe censurata da tutti i buoni amministratori delle pubbliche entrate; quindi si farebbero spese enormi per difendere dai nemici e proteggere dalle intemperie degli elementi un piccolo naviglio, e l'oggetto principale protetto, la cagione principale di queste spese, cioè la flotta, sarebbe per forza inferiore all'accessorio protettore, che sarebbe il golfo dai molti seni e dalle molte fortezze. Ecco l'errore in cui volontari inciampiamo per l'ambizione di avere un vastissimo stabilimento di piccola flotta.

L'aumenteremo, è vero, a poco a poco; ma, qualunque sia questo accrescimento, non sarà mai in proporzione di un golfo che potrebbe contenere le navi delle più floride potenze marittime, e, siccome il golfo deve essere riparato e difeso (qualunque sia il naviglio che dovrà contenere), così avremo sempre una grandissima spesa per un piccolo scopo, una spesa superiore ai nostri mezzi per una marina militare che per forza sarà sempre modesta, non potendo stare al di sopra delle nostre finanze.

Mi risponderanno ancora che faremo quello soltanto che sia proporzionato alla flotta che abbiamo, e che allora avremo raggiunto con economia un nobile intento, preparando il porto alla futura flotta, quando cogli anni possa essere più numerosa e più forte.

Anche questa è fra le molte illusioni che pur troppo ci facciamo. Il golfo della Spezia è sì vasto, i luoghi da difendere sono tanti e tutti così necessari, che un lavoro incompleto sarebbe inutile alla difesa degli attuali bastimenti da guerra. Sebbene non volenti, saremo trascinati ad una spesa non abbastanza calcolata, e dovremo pentirci, ma tardi, per aver voluto rifiutare gli avvertimenti degli uomini pratici e di coloro che antepongono il vero utile della patria alle inutili apparenze di una grandezza che tutti sinceramente desideriamo,

ma che per ora non abbiamo. Queste parole possono sembrare a taluni acerbe, ad altri meno ponderate, a molti non abbastanza ispirate dall'amore della nazione. Io non addurrò scuse del mio libero sentire, e, come a molti è lecito di magnificare ogni cosa, purchè sia consentanea ai loro desiderii, a me deve essere concesso di motivare un voto contrario alla legge, perchè qui siamo adunati in virtù dello Statuto, non per secondare un'opinione qualunque per idea preconcepita, ma per aprire il sentimento che ci muove ad abbracciare più l'una che l'altra sentenza, avuto di mira precipuamente il bene della generalità dei cittadini e la prosperità dello Stato.

Le passioni del momento si sedano, il tempo fa ragione di tutto, e molte cose furono condannate o approvate, sulle quali il severo giudizio dei posteri ha dato contraria sanzione. Io non presumo di non poter errare, ma il trasferimento alla Spezia della regia marina militare non avrà l'approvazione di molta parte delle nostre popolazioni, e sarà forse censurato da quelli che verranno dopo di noi, come progetto superiore alle nostre forze e come dannoso alle nostre finanze.

L'idea di una marina italiana è bella e splendida, ma per ora il momento di attuarla è immaturo, non corrisponde ai moltissimi bisogni nei quali versiamo, supera gli attuali nostri mezzi, e per questo non l'accetto. Dichiaro peraltro di aderire alla proposta di sospensione fatta dal senatore Franzini, e ove questa non sia adottata, voterò contro il progetto di legge.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Domando la parola.

**PRESIDENTE**. La parola spetta al presidente del Consiglio.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Signori senatori. Quantunque in questa solenne e grave discussione molte e diverse sentenze si sieno manifestate, pure è facile il riconoscere come sopra alcuni punti tutti gli oratori concordino, e che non vi è dissenso sopra i principii, ma solo nell'applicazione dei medesimi.

Diffatti, o signori, così gli oratori che presero a difendere il progetto del trasferimento della marina militare alla Spezia, come quelli che lo combatterono o in modo assoluto o soltanto con ragioni di opportunità, convennero sopra due principii: cioè, primo essere necessario di provvedere in modo conveniente ai bisogni della militare marina; secondo, essere non solo utile, ma necessario ed urgente di provvedere ai bisogni del commercio di Genova. E qui mi è grato di poter constatare che nessuno degli oratori che presero parte a questa discussione, quantunque molti di essi siano, forse non senza qualche motivo, altamente preoccupati dalla condizione delle finanze, pose avanti alcuna proposta che mirasse a menomare il militare naviglio e a non mantenerlo in quella proporzione che la dignità e l'interesse dello Stato richiedono.

Ciò essendo, la questione si riduce a sapere se si possano raggiungere questi due scopi: provvedere ai bi-

sogni della marina militare, e soddisfare a quello della marina mercantile, mantenendo l'arsenale marittimo a Genova, oppure trasferendolo altrove.

Io credo che nessuno degli onorevoli oppositori abbia sostenuto che la darsena attuale sia sufficiente ai bisogni del nostro naviglio, comunque essa faccia onore ai suoi autori: se si tiene conto delle circostanze in cui fu innalzata, ognuno dovrà confessare che dopo la trasformazione, la rivoluzione che si è operata nelle costruzioni militari, materialmente la darsena attuale è assolutamente insufficiente. Prima ancora dello sviluppo della marina a vapore, quando solo il nostro Governo alle antiche galere sostituiva fregate di maggior dimensione, la darsena si riconosceva già come poco adatta a questi nuovi legni; e pochi ignorano che alcune delle nostre antiche fregate non possono essere introdotte attualmente in essa col pieno loro armamento.

Convieni riconoscere che prima dell'introduzione del vapore la darsena poteva bastare a quella natura di navigli che componevano la nostra marina militare; ma introdotto il vapore, adottate le dimensioni che tutte le altre nazioni marittime adottarono, lo stabilimento attuale fu riconosciuto assolutamente insufficiente. Difatti, o signori, non solo conviene disfare l'armamento delle nostre fregate a vapore quando si vogliono introdurre nella darsena, ma quelle stesse che si stanno costruendo, e che avranno una dimensione maggiore delle già costrutte non potranno in nessun modo entrarvi; quindi egli è evidente che al punto dove sono le cose, o bisogna rinunciare all'introduzione del vapore nella marina militare, o si deve provvedere ai bisogni della medesima. A ciò non vi sono che due mezzi: od ampliare la darsena, o creare un nuovo stabilimento militare altrove.

Io credo che uno fra gli oratori, l'onorevole Brignole-Sale, abbia accennato alla possibilità di ampliare la darsena. Io non impegnerò qui una discussione tecnica, giacchè non sarei da tanto; mi limiterò solo a porre avanti una considerazione non tecnica, ma che credo debba avere gran peso sopra tutti, anche sopra coloro che alle costruzioni navali sono estranei.

La darsena attuale ha un grande inconveniente; essa è collocata nel centro del porto di Genova, fra la parte commerciale della città e la strada ferrata, tanto che è impossibile l'ampliare la parte destinata al commercio. Se voi ampliate la darsena, facendola avanzare di più nell'interno del porto, quest'inconveniente crescerà immensamente.

È riconosciuto che le manovre dei bastimenti mercantili nell'interno del porto, in quella parte almeno che, essendo la più sicura, è più frequentata, riescono difficilissime. Voi potete verificare, passeggiando nelle calate del porto di Genova, con quanta difficoltà i bastimenti mercantili si muovono. Ora, allargando vieppiù la darsena, e spingendone i muri nell'interno del porto, le manovre della marina mercantile si renderanno impossibili, e così diventerà sempre più grave l'inconveniente immenso di avere separato lo scalo della

ferrovia dal porto commerciale. Io dico quindi che l'idea di allargare la darsena incontra un'obbiezione economica del maggior valore.

Ma vi è anche l'obbiezione della spesa. Credete voi che si possa così facilmente allargare la darsena? Credete voi che si possa anche aggiungere ad essa il seno di Santa Limbania senza spese gravissime? No, o signori, bisognerebbe fare delle costruzioni nel mare, scavare nelle rocce, operazioni tutte di gran costo.

Quantunque non siasi fatti a questo riguardo studi particolarizzati, io non esito a dire che non si potrebbe, senza spendere molti milioni, creare nella località della darsena un posto conveniente ai bisogni della marina, atto a contenere i nostri bastimenti e quello sei od otto grandi fregate a vapore che avremo fra poco. Contro questa proposta dunque militano due gravissime obbiezioni: obbiezione di spesa e obbiezione economica; giacchè, o signori, io credo potersi dimostrare rigorosamente che ai bisogni del commercio di Genova non si può provvedere se i locali dalla darsena occupati non vengono destinati ad uso commerciale.

Come già vi diceva, questi locali si trovano fra lo scalo della strada ferrata e la parte commerciale del porto, e vennero riuniti per mezzo di una strada ferrata provvisoria. Ma, o signori, il servizio su quella strada è difficilissimo ed oltremodo malagevole: essa fa capo ad uno scalo succursale, detto piazza di Caricamento, ove il servizio riesce così arduo, che quando i bisogni del commercio siano aumentati, è quasi impossibile di soddisfarli.

Non si può nella località attuale collocare oltre un certo numero di vagoni, e qualunque sia la solerzia e l'energia dell'amministrazione della strada ferrata (e certamente chi presiede a questo servizio è di queste doti largamente fornito), pure vi è un limite che è impossibile superare. E quantunque il commercio di Genova sia ben lungi dall'aver raggiunto quello sviluppo che speriamo tutti di veder raggiungere, sorgono ogni giorno lamenti sopra l'insufficienza dei mezzi della nostra strada ferrata.

Non è, o signori, che i mezzi difettino, non è che la nostra strada ferrata manchi del materiale necessario per soddisfare a tutti i servizi del commercio di Genova, si è che la località rende impossibile il carico di un numero di vagoni pari ai bisogni che si manifestano quando vi è una quantità straordinaria di derrate. Ed invero, se voi avete esaminato con attenzione la località dove si fa questo servizio, cioè la piazza di Caricamento, e la strada di congiunzione, io credo che dividerete con me lo stupore, non che non si soddisfici a tutti i bisogni del porto di Genova, ma che si possa fare quello che si fa, senza che accadano di continuo gravissimi inconvenienti, locchè, mi sia lecito il dirlo, torna a gran lode dell'amministrazione della strada ferrata.

Ma se la località si oppone ad un maggior servizio, cosa accadrebbe se il commercio di Genova si sviluppasse? Accadrebbe che la strada ferrata non potrebbe soddisfare ai bisogni del commercio; che il commer-

cio dovrebbe necessariamente rivolgersi altrove, dovrebbe valersi della via succursale che gli si apre ora mediante l'apertura della galleria di Sampierdarena, e accadrebbe, o signori, una cosa gravissima, cioè che la via succursale diverrebbe la via principale. E qui, lo dico schiettamente, se non si migliorano le condizioni del porto di Genova, se le comunicazioni fra la parte commerciale del porto e la strada ferrata si mantengono quali sono, il commercio di Genova sarà sviato non tanto in altri porti, ma andrà direttamente in Sampierdarena; e quindi è di massimo interesse per Genova che si provveda, e si provveda senza indugio a migliorare prima di tutto le comunicazioni fra la strada di ferro e la parte commerciale o i docks; e finchè fra questi due punti vi è la darsena non potrete stabilire un mezzo facile, pronto, completo di comunicazione.

Si sono fatti molti progetti per conciliare il mantenimento a Genova della darsena nell'attuale località con lo stabilimento di un dock. Sarebbe ora prematuro il prendere ad esame questi vari progetti; nondimeno li esaminerò per sommi capi onde potervi dimostrare l'impossibilità di soddisfare ai bisogni del porto di Genova mantenendo la darsena. Questi progetti possono classificarsi, nell'ipotesi del mantenimento della darsena, in due categorie: o i docks che si farebbero nella parte commerciale attuale del porto, o quelli che si farebbero nella parte occidentale del medesimo.

Nel primo caso vi sarebbero due immensi inconvenienti: il primo che ai miei occhi è il più grave, sta in ciò, che si darebbe a quella compagnia, che assumesse lo stabilimento del dock, tutta la parte buona del porto di Genova, la sola parte buona, la sola parte dove i bastimenti sono perfettamente al ricovero, dove possono rimanere senza pericolo e dedicarsi a qualche operazione di dettaglio; e se invece si trasforma in dock la parte ch'è fra la darsena e la parte orientale di esso dove andranno i bastimenti a cui non torna a conto di andare nel dock? Essi non avranno più un ricovero sicuro, e quelli che non fanno che il piccolo cabotaggio, e cui non può tornare acconcio di andare nei docks, perchè non possono smerciare immediatamente il loro carico o per altri motivi, si troveranno nella più trista condizione. Dunque col fare il dock nella parte orientale del porto date un vero monopolio alla compagnia proprietaria del dock; fuori del recinto da esso occupato non vi sarebbe più sito opportuno.

Il secondo inconveniente si è di rimediare alle infinite difficoltà delle comunicazioni fra la parte commerciale e la strada ferrata. Se voi aumentate il movimento della piazza di Caricamento alle località adiacenti voi rendete sempre più difficile queste comunicazioni fra la piazza di Caricamento ed il Debarcadere, che in ora non si fa se non con un'infinita cura e grazie all'energia poco comune di chi soprintende a questo servizio.

L'altra ipotesi sarebbe di lasciare la darsena quale è, e di fare un dock nella parte occidentale del porto. Evidentemente se volete mantenere la marina ed aumentarla di alcun poco non potete stabilire questo dock nel

seno di Santa Limbania, ma è forza andare molto lontano per trovare una località opportuna, superare, oltrepassare almeno il giardino Doria, e voi allora avete il grande inconveniente di separare interamente il nuovo dock dalle antiche località, voi operate in Genova una vera rivoluzione, voi mettete il movimento commerciale lontano dalle località dove si fa attualmente il commercio.

In secondo luogo io dubito assai che in quella località, a malgrado di tutte le opere che si possono fare nel porto, possiate riuscire ad ottenere uno stabilimento altrettanto sicuro e con altrettanta economia che mettendolo in località più opportuna.

Finalmente un dock nella parte occidentale del porto potrebbe essere direttamente posto in comunicazione colla strada ferrata, ma difficilmente, perchè sarebbe necessario di praticare una terza galleria per metterlo in relazione colla stazione di Sampierdarena. E, o signori, queste obiezioni, che cadono nella mente delle persone meno esperte, vennero poi messe in chiara luce dagli uomini più illustri e più competenti nella materia.

Il Governo, che non aveva e non ha mai avuto idee preconcepite intorno allo stabilimento del dock a Genova, quando ha visto sorgere tante varie opinioni, tanti diversi progetti, che cosa ha fatto? Si è rivolto ad un ingegnere inglese il quale godeva, almeno in Inghilterra, la fama di essere il primo per ciò che riflette le costruzioni marittime, un ingegnere il quale non poteva, perchè non era mai venuto prima di quella circostanza in Italia, aver pregiudizi in favore di questo o di quell'altro progetto. Parlo dell'ingegnere Randell. Il Governo senza fargli conoscere la sua idea gli disse: andate a Genova, ascoltate tutti i pareri e diteci quel che credete più conveniente nell'interesse del commercio genovese.

Il signor Randell si portò a Genova, chiamò a sé gli autori di tutti i progetti, esaminò quelli di coloro che lo volevano tanto al Mandraccio come a San Pier d'Arena, quelli di chi lo voleva alla Lanterna, o più dentro del giardino Doria; quindi, sentiti tutti, emanò il suo giudizio, col quale dichiarò apertamente che non credeva potersi collocare in nessuna di quelle località. Prima di tutto dichiarò che le condizioni del porto di Genova erano pessime, e che abbisognava un riordinamento radicale del medesimo, e che nella condizione in cui trovavasi attualmente, esso non era un porto, ma una cattiva rada. Questa fu la frase di cui si servì il signor Randell. Che perciò non vi era che un modo di soddisfare alle esigenze del commercio; e si era di fare il dock nelle vicinanze della darsena.

Mi pare che quest'autorità debba avere un gran peso rispetto agli uomini tecnici, giacchè, lo ripeto, il signor Randell è l'uomo il quale, vivendo, abbia eseguito lavori marittimi di più grande importanza, è l'uomo nel quale il governo e l'industria inglese avessero la maggior fiducia.

Avendo dimostrato, o almeno parendomi di aver dimostrato, la impossibilità di soddisfare ai bisogni uni-

versalmente riconosciuti rispetto alla marina militare e rispetto alla marina mercantile mantenendo l'arsenale marittimo nella località attuale, la questione si riduce a sapere quale sia il luogo più opportuno per trasferirvi questo stabilimento.

Alcuni vorrebbero che si trasferisse in altro sito nel porto di Genova. Ma, o signori, io credo che questo sia assolutamente impossibile, che non vi sia nel porto di Genova altra località dove possa sicuramente collocarsi. Se voi portaste la marina contro il molo nuovo, io credo che i nostri stabilimenti sarebbero soverchiamente esposti in caso di guerra: essi occuperebbero una parte di porto utilissima, quella cioè dove stanziano ora i bastimenti colpiti di contumacia, non che le navi da guerra che si trovano di passaggio a Genova, e dove si fanno molte manovre. Dunque io credo che colà non vi sarebbe fuorchè incaglio per il commercio marittimo, poca sicurezza per la marina, e finalmente una spesa enorme molto maggiore di quella che farete alla Spezia.

Se dovete uscire da Genova, in verità io penso che non si possa contestare essere la Spezia il luogo il più profittevole sotto tutti i rispetti, e specialmente sotto il rispetto della spesa.

Fra i siti indicati un solo mi ha colpito, e fu quello indicato dall'onorevole Cataldi, cioè la foce del Bisagno. Ma, o signori, alla foce del Bisagno non esiste nulla, non vi è nè porto, nè seni; vi è una semplice spiaggia in un porto, anche in un porto piccolo, ma pure capace di grossi bastimenti da guerra, vi vogliono spese e spese enormi. La creazione di un porto artificiale è una delle opere le più costose, le più grandiose che si possano intraprendere.

Se noi preferiamo la Spezia dal lato economico, si è che la natura stessa ha fatto il porto, e a noi non rimane che ad innalzare lo stabilimento. Ma al Bisagno bisognerebbe prima fare il porto e quindi l'arsenale.

Delle altre località non parlo, perchè nessuno se ne è fatto propugnatore. Quindi, se è provato che non si possa mantenere la darsena soddisfacendo ai bisogni della marina militare e a quelli del commercio, che bisognerà portare fuori di Genova l'arsenale marittimo, è evidente che la tesi del trasporto alla Spezia è dimostrata.

Si fa l'opposizione della spesa, e questa sicuramente deve preoccupare il Ministero delle finanze; ma, o signori, quando una cosa è necessaria, indispensabile, è forza avere il coraggio di subirla. Ora se questo trasporto è una necessità, non conviene più che cercare di diminuire gl'inconvenienti che da questa ne derivano; e, lo ripeto, di tutte le località dove si possa stabilire un arsenale, la Spezia è quella che cagionerà minori spese.

È vero che bisogna difendere questo nuovo arsenale, ma è vero eziandio che sarebbe mestieri difendere qualunque località in cui si trasportasse l'arsenale, difendere il Bisagno, la foce stessa, se colà si volesse stabilire l'arsenale, giacchè io so che vi è un forte al di là del Bisagno, ma assolutamente impari alla difesa di uno stabilimento così importante; il forte di San Giuliano

può valere come opera avanzata, non come difesa di uno stabilimento quale sarebbe l'arsenale; d'altronde il forte di San Giuliano non difende abbastanza la foce dalla parte del mare, onde se si volesse veramente fare colà uno stabilimento marittimo, si richiederebbero opere di difesa molto importanti.

La Spezia, il Vado, Portofino e Villafranca stessa, come qualunque altra località, se si volesse stabilirvi la marina militare, richiederebbero opere di fortificazione; nessuna di esse può essere fortificata con così poca spesa quanto la Spezia, dove la natura si può dire ha fatto i tre quarti delle opere necessarie alla difesa dei seni in cui collocheremo la marina.

Voglio ammettere con qualche oratore, che la costruzione colà possa riuscire costosa. Sicuramente le costruzioni marittime sono sempre costose. Ma io non credo che la Spezia presenti difficoltà molto maggiori delle altre località. Se da un lato vi si troverà della melma che richiederà opere preparatorie di spurgo, dall'altro vi è l'acqua continuamente tranquilla, quasi mai turbata, e si è quasi al sicuro di quei disastri ai quali la massima parte delle costruzioni marittime sono esposte. I vantaggi da un lato compensano gli svantaggi dall'altro, quindi, lo ripeto, la costruzione dello stabilimento alla Spezia non costerà più di quello che avrebbe costato in altre località.

Ma, mi si dice (e questa obiezione viene fatta specialmente da coloro che non contestano la bontà del progetto, ma solo la sua opportunità), con ciò voi aggravate enormemente le finanze; voi aggiungete ai pesi già gravi nuovi pesi sotto i quali lo Stato dovrà soggiacere. Una tale obiezione mi colpirebbe assai, se l'opera della costruzione dell'arsenale alla Spezia fosse assolutamente distinta dallo stabilimento in Genova di un gran dock, dalle calate e da quelle altre opere destinate a migliorare la condizione del commercio; ma siccome queste imprese saranno contemporanee e sono fra di esse così strettamente collegate, che una non può compiersi senza l'altra, considerandole nel loro complesso, io dico che il trasferimento della marina alla Spezia in definitiva non impone un carico reale alle finanze; mentre le finanze troveranno un largo compenso nell'alienazione di stabilimenti attualmente dedicati alla marina militare in Genova.

Se tenete conto del valore dell'arsenale marittimo, del bacino di carenaggio e del cantiere della Foce, voi vi convincerete che questi stabilimenti hanno un valore di parecchi milioni, i quali diminuiranno la spesa del trasferimento dell'arsenale marittimo alla Spezia.

Comunque sia, io non contesto che in definitiva l'era-rio nazionale abbia a sopportare il peso di parecchi milioni; ma se questo trasferimento rende possibile lo stabilimento di un dock, il miglioramento delle operazioni commerciali nel porto di Genova; se questo produrrà un'economia notevole nelle spese di sbarco e di magazzinaggio, e se questo produrrà in somma un aumento notevole nel commercio nazionale, non credete voi che il Governo troverà un larghissimo compenso al

sacrificio che s'impone ora per allontanare da Genova quest'ostacolo al miglioramento del suo porto?

Ponete pure che in definitiva al Governo questo trasferimento costi 10 milioni (io credo che 10 milioni oltre il valore degli stabili sia un calcolo piuttosto largo almeno se si considerano soltanto le spese che si faranno in un periodo di 10 anni), ma non credete voi che alle finanze non ne ridondi un beneficio di 500,000 lire all'anno dal miglioramento del porto di Genova?

Le finanze inoltre ritrarranno un beneficio diretto per le importazioni di varie merci dall'estero. Le finanze importano dall'estero in gran quantità carbone per le strade ferrate, tabacchi, sale e mille altri oggetti. Se, come è sperabile, lo stabilimento di un dock farà diminuire di due o tre lire le spese di sbarco nel porto di Genova, lo Stato verrà a profittare immediatamente di cento o duecento mila lire annue.

V'ha di più, o signori; il miglioramento delle condizioni del porto di Genova profitterà al commercio intero dello Stato, svilupperà il commercio di transito, giacchè altrimenti sarebbe perfettamente inutile che si votassero milioni per estendere le nostre reti di strade ferrate, per portarle a superare le Alpi e congiungersi alle strade ferrate degli altri paesi, se le spese nel porto di Genova sono di molto superiori alle spese dei porti vicini e rivali. Non si tratta solo di economia nelle spese reali di sbarco, si tratta, colle opere di miglioramento, di un'economia di molto maggiore importanza, ed è lo acceleramento delle operazioni del porto stesso. Voi sapete tutti, o signori, che al momento in cui nel porto di Genova il commercio è un poco attivo, le operazioni di scarico non si possono compiere che dopo molti giorni. Voi avrete letto certamente nei giornali di pochi mesi fa una dichiarazione di un capitano americano, che aveva dovuto impiegare non so se 25 o 30 giorni...

**DI POLLONE.** Quaranta giorni.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Sì, 40 giorni per operare lo scarico di un bastimento venuto dalla Nuova Orleans.

Questi dichiarava altamente che non sarebbe più venuto a Genova, quand'anche gli si fosse corrisposto un nolo del 10 o 20 per cento maggiore di quello che gli sarebbe corrisposto per un altro scalo del Mediterraneo. Ora, se noi perveniamo a procurare quest'economia di tempo, noi dovremo necessariamente aumentare il commercio di transito in larghissime proporzioni.

Le premesse considerazioni mi facilitano la risposta ad un argomento dell'onorevole Brignole-Sale, il quale diceva: voi esagerate i progressi del porto di Genova; voi quindi ragionando del passato non potete fare assegnamento sopra maggiori progressi; e citava cifre, dalle quali risulta, che il progresso del porto di Genova fu più lento dei progressi del porto di Marsiglia e di Livorno.

Io non contesto queste cifre, ma ne deduco un'altra conseguenza, e dico: come volete che nelle condizioni attuali del porto di Genova, ove s'incontrano tante difficoltà di sbarco, come volete che in esso prosperi il



commercio? In verità sono stupito che abbia fatto tanto in sì critiche circostanze.

Ponete invece il porto di Genova nelle medesime condizioni del porto di Marsiglia, fate che si possa scaricare allo stesso costo e nello stesso tempo, e voi vedrete allora quali saranno gli effetti delle strade ferrate che si sono costruite, e di quelle che si stanno costruendo. In allora voi vedrete che le opere che abbiamo in mente di promuovere non saranno troppo grandi in ragione dello sviluppo che Genova deve prendere.

Io credo, o signori, di avervi dimostrato che dal lato economico e finanziario l'operazione, che vi proponiamo, è giustificata. Ne io credo che si possano opporre considerazioni politiche. Io non contesto che la popolazione di una nobile e generosa città possa vedere con dispiacere l'allontanamento della marina militare dal suo mare. Io rispetto il sentimento che ispira questo rimeresimento. La città di Genova associa a questo stabilimento la rimembranza di un glorioso passato. Tuttavia io ho troppa fede nei lumi di quella popolazione per credere che, quando la marina si sia allontanata di poche ore dal suo porto, ma pure continui a contare nelle sue file i più generosi suoi figli, voglia cessare dall'associare a questa marina la rimembranza del suo glorioso passato.

Io credo, che non nelle mute pietre della darsena, ma nei generosi marinai dei lidi liguri siano trasfuse le glorie antiche, e che fino a che sui nostri legni navigherà l'immensa maggioranza dei figli di Genova, i Genovesi continueranno ad avere per la marina militare quell'amore che finora dimostrarono. Tuttavia riconosco che il momento è difficile, e che non si può a meno di vedere e con rimeresimento gl'inconvenienti, quantunque non gravi, che può produrre per Genova il trasferimento della marina: riconosco che questi inconvenienti possono essere per ora più sensibili dei vantaggi che gli stabilimenti, che s'innalzeranno in quelle località, debbono produrre. Ma per tutte le cose buone, per le cose fondate su solide ragioni il tempo fa giustizia dei pregiudizi, i quali a questo si oppongono. E difatti, quantunque la nostra vita politica non sia molto lunga, tuttavia noi abbiamo già visto alcuni pregiudizi popolari scomparire in mezzo a noi; abbiamo visto l'esperienza di pochi anni far dileguare in mezzo alla nostra popolazione i pregiudizi in favore degli antichi ordinamenti economici.

Lo stesso effetto si produrrà in Genova. Quando la popolazione di quella città vedrà sorgere grandiosi ed immani edifici destinati a beneficio del commercio, là dove esiste ora l'arsenale marittimo, essa allora renderà piena giustizia a coloro che promossero e che promuovono ardentemente questo trasferimento, e forse si pentirà di averli così severamente ed ingiustamente giudicati, o di averli accagionati di non portare alla città di Genova quell'interesse che merita come capitale marittima. E pieno di questa fiducia io spero di vedervi, come vi invito, o signori, a dare un voto favorevole a questa legge.

**LA MARMORA ALBERTO.** Chiedo la parola.

**PRESIDENTE.** Vi sono altri oratori iscritti prima: la parola spetta al senatore Franzini, poi al senatore Brignole, poi al senatore Gonnet.

Ora la parola spetta al senatore Franzini.

**FRANZINI.** Io risponderò brevemente alle osservazioni fattemi dall'amico generale Dabormida nella seduta di ieri.

Se ben mi ricordo, egli mi osservò che alla vertenza attuale coll'Austria saranno per succedere altre vertenze, e così non potremmo mai nulla intraprendere che a quella potenza fosse poco gradevole. Ma se l'amico generale Dabormida ha ponderato un poco il mio discorso, egli deve avervi veduto che anch'io ho preveduto questa evenienza, ma che la prudenza (non mi sembra si possa negare) ci dovrebbe consigliare una temporaria sospensione, mentre la vertenza attuale ha qualche differenza con quella dei sequestri, che non ha fatto rompere le relazioni diplomatiche come questa, e che potremmo desiderare composta in una temporaria sospensione dell'esecuzione del trasferimento dell'arsenale marittimo alla Spezia.

Il generale Dabormida vuole che a questo si proceda il più presto possibile; ma, membro della Commissione centrale, egli deve ricordarsi che il trasferimento non può aver luogo così presto, e che non travagliando nella temporaria sospensione che a quelle opere che possono sempre giovare al locale della Spezia senza grave dispendio, potremmo forse in due anni, dico, ottenere quella pacificazione più animante a quell'esecuzione, e ci darebbe, come dissi, qualche tempo ancora a meglio studiare quel tema.

L'amico generale Dabormida non mi osserva niente sull'aiuto con cui può giovare la marina militare a sortite ardite che valgano a tenere lontane le bombarde nemiche, a danneggiare le batterie d'assedio nemiche, ed a proteggere l'entrata dei convogli qualora la carestia si facesse a tormentarci. Egli crede che sotto l'impressione del soccorso di cui fu la marina russa a Sebastopoli, io possa sperare un agevole soccorso della nostra marina per Genova; io non mi lascio illudere a quel segno, ben vedendo che una piazza marittima come Sebastopoli lasciando in brevissimo tempo le fortificazioni a difendersi come piazza di terra, doveva naturalmente ricevere gran soccorso dal personale e dal materiale della marina russa; ma se a quel segno non può trovarsi subito la piazza di Genova, essa può essere ridotta nel corso dell'assedio a consimili circostanze, e forse in ultima analisi a rendere coi suoi vascelli colati a fondo come a Sebastopoli l'entrata impossibile alle navi nemiche nel porto.

Annirabili sono le ragioni dell'amico, ma credo di sostenere abbastanza l'onore delle armi dell'opposizione per non confessarla tanto vittoriosamente combattuta.

Avevo chiesto la parola anche per rispondere qualcosa all'onorevole mio amico il ministro della guerra, e ne profito per osservargli che i tiri dell'artiglieria della parte orientale, sia in linea tesa che in arcata, non

possono essere così innocui sullo spazio non tanto esiguo, ove staranno le nostre navi e i nostri magazzini, e tanto meno essendone cognita la distanza, come osserva in un recente opuscolo un dotto colonnello d'artiglieria.

Finisco persistendo sull'inopportunità propugnata e rinunziando a qualunque insistenza.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Brignole-Sale.

**BRIGNOLE-SALE.** È mio dovere di rilevare, prima di tutto, un errore che trovo occorso nel rendiconto della seduta di sabato 27 giugno pubblicato dalla gazzetta ufficiale di ieri.

In questo foglio, alla pagina 234, colonna terza, leggo che, avendo l'onorevole ministro detto, nel parlare del dock che vuoi stabilire nel porto di Genova, sembrargli che io aveva suggerito di portarlo al *Mandraccio*, io ho interrotto dicendo *no, no*.

Dichiaro essere ciò assolutamente erroneo, ed avere io invece positivamente risposto al prelodato signor ministro (che mi pareva verso di me rivolto in attitudine d'interrogarmi sulla verità di quanto egli accennava) *sì, sì, al Mandraccio*.

Ne poteva essere altrimenti, poichè, se avessi risposto *no*, sarei stato in aperta contraddizione con me stesso, cioè con l'opinione pochi minuti innanzi chiarissimamente espressa nel mio discorso. Infatti io aveva sostenuto, ed in questa parte il citato rendiconto, pag. 32, colonna seconda, è esattissimo, che la scelta della località del *Mandraccio* per la costruzione del progettato dock meriterebbe la preferenza sopra ogni altra, e dava di tal mia opinione diversi motivi fondati sopra importanti considerazioni di diverso genere, cioè economiche, igieniche e di convenienza evidente, non solo per il commercio e per i proprietari dei magazzini del porto franco, ma eziandio per l'amministrazione delle finanze, che in tal modo potrebbe con molto più facilità e sicurezza esercitare la necessaria sorveglianza.

Domando pertanto che nel processo verbale della odierna adunanza, sia fatta menzione e del sopra indicato errore, e della rettificazione da me richiesta.

Mi permetterò ora di esporre alcune brevissime osservazioni sulla risposta fatta nella penultima nostra tornata dall'onorevole ministro della guerra al mio discorso ed anche su quello dall'onorevole presidente del Consiglio pronunciato.

Nel felicitarmi, siccome egli ha avuto la bontà di fare, sulla mia dichiarazione contro l'opposizione sistematica, ha soggiunto che io sono però stato sempre opponente al Ministero ogni qual volta mi sono trovato presente in questo rispettabilissimo Consesso. Osserverò, dal canto mio, che l'essere avverso ad una opposizione sistematica non è per niente incompatibile col rifiuto delle proposte di leggi, dalle quali un oratore dissente. Promuova il Governo delle misure che io creda degne di approvazione, e vedrà che non esiterò un momento, che sarò anzi lieto di votare con lui.

Il signor ministro ha reso giustizia ai miei sentimenti esprimendo la lusinga che le mie simpatie non si limi-

tino al solo recinto delle mura di Genova. Si estendono anzi non solo, come egli ha detto, a tutta la Liguria, ma ben anco a tutti i regi Stati; e, se ho combattuto l'attuale progetto, non mi vi sono deciso unicamente per cercare d'impedire il danno che ne risulterebbe al mio paese nativo, ma altresì perchè reputo il progetto stesso molto più pregiudicievole ancora agli interessi politici ed economici dell'intera monarchia.

Rispondendo alle mie osservazioni sulla troppo bassa valutazione della spesa preveduta nel rapporto che accompagna il progetto di legge, il signor ministro della guerra ha detto che non si tratta di opere grandiose, ma che piccoli forti basteranno all'intento.

**PALESCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola.

**BRIGNOLE-SALE.** Su questo punto non mi farò a replicare, sperando che forse prenderà la parola alcuno degli onorevoli miei colleghi competenti in tale materia.

Stimo però di non ingannarmi dicendo che, se il signor ministro volesse farsi presentare i conti di ciò che ha costato, non dirò la costruzione dei nuovi forti eretti all'intorno di Genova, ma soltanto l'ingrandimento o perfezionamento di quelli che già prima esistevano, riconoscerà che la spesa ha ecceduto proporzionalmente di gran lunga quella indicata nel rapporto anzidetto.

Confesso che duro fatica, per esempio, a persuadermi che il forte dello *Sperone*, benchè fabbricato in epoca in cui il danaro aveva senza dubbio ben maggior valore che presentemente, non abbia costato, come lo accennava l'onorevole ministro, più di 450,000 lire.

L'onorevole presidente del Consiglio ha osservato che non era conveniente aumentare la darsena, e che, anche aumentandola dalla parte occidentale, cioè prolungandola coll'aggiunta del seno di Santa Limbania si incontrerebbe una spesa secondo lui enorme.

Io non sono ingegnere e non posso pretendere di calcolare le spese di questa natura; dico solo che non credo che a nessuno sia mai venuto in capo di estendere la darsena nell'interno del porto, cioè farla progredire, avanzare verso il mezzogiorno, ed occupare un maggiore spazio di porto da quel lato.

Io ho detto che crederei, in caso d'insufficienza della darsena, come sta attualmente, possibile di rimediarvi almeno in due modi: cioè col ridurre di nuovo a bacino quello che era bacino anteriormente alla riunione di Genova all'impero francese, e che il Governo francese aveva ridotto a piazzale poco dopo l'entrata dalla porta detta di *Vaccu* e poi progredendo nel seno di Santa Limbania, il quale offre due vantaggi: il primo di avere poco fondo, per lo che vi si potrebbero fare costruzioni non a così caro prezzo come lo supponeva il presidente del Consiglio; il secondo di essere completamente estraneo alle operazioni commerciali: infatti non mai un legno mercantile si accosta al seno di Santa Limbania, perchè non vi sono calate e non è di nessuna utilità per il commercio.

Io credo poi che, quando fossero insufficienti e la riduzione in acqua dell'antica parte della darsena dive-

nuta piazzale e l'aggregazione del seno di Santa Limbania, come pure se vi mancassero luoghi per riporre legnami ed altri materiali, stabilire officine per le macchine a vapore, ecc., niente sarebbe di più facile che trovarne lo spazio sufficiente nella vicina foce del Bisagno.

Il signor ministro degli affari esteri ha allegato che questo esigerebbe una specie di molo, e che sarebbe mestieri costruirvi, per così dire, un secondo porto atteso che la foce non è un porto, ma una spiaggia, una rada. Io credo che, trasportandovi l'intero arsenale, qualora si volesse, questi lavori sarebbero indispensabili; per non stabilirvi che delle officine e dei magazzini accessori al servizio della darsena non crederei necessari questi importanti lavori.

Ma devo far conoscere al Senato, se non n'è già informato, che da qualche anno è stata esaminata questa pratica, che esiste un disegno fatto da un uomo competentissimo, ove è preveduto il trasporto dell'intero arsenale alla foce del Bisagno, e che, calcolati i ripari necessari per assicurare quella rada, calcolati tutti i terreni da acquistare per stabilirvi cantieri, calcolate tutte le altre costruzioni, e per farvi un bacino che sarebbe non solo superiore in grandezza a quello di Genova, ma di gran lunga ancora a quello del Varignano, non si oltrepasserebbe la spesa di undici milioni.

Questo lavoro è opera di un colonnello dell'artiglieria, anzi credo del genio, del colonnello Damiano Sauli.

Il signor ministro della guerra ed il signor presidente del Consiglio hanno pure parlato delle difficoltà che s'incontrano per gli armamenti e i disarmi dei legni da guerra nel porto di Genova, non che pel caricamento e scaricamento dei bastimenti mercantili, i quali sono spesso costretti a trattenervisi inutilmente molti giorni per aspettare il momento di poter fare le loro operazioni.

Rispondo che l'inconveniente allegato è verissimo, ma che, a mio credere, non dipende punto, nè poco dall'insufficienza di spazio in quel porto: proviene unicamente dalla poca profondità delle acque in varie parti di esso. Si proceda agli scavi con la dovuta alacrità; si esiga il pronto adempimento della condizione (che si asserisce pattuita dal Governo stesso con la compagnia incaricata della espurgazione) di portare su tutti i punti lo scavo fino almeno a otto metri, e tutti quanti i legni mercantili che da guerra, si carichi che scarichi, e di qualunque portata, vi potranno liberissimamente circolare senza soffrire i giustamente lamentati ritardi.

Finirò col rispondere ad un'altra osservazione dell'onorevole ministro della guerra.

Mi è sembrato rilevare nel di lui discorso che egli abbia inteso essersi da me espresso il parere che non saremmo in grado di sostenere soli la guerra contro una delle primarie potenze.

Ciò, signori, non era precisamente nel mio pensiero, ciò non è tampoco uscito dal mio labbro. Ho bensì detto essere fra i possibili eventi che noi entrassimo in lotta

contro una potenza a noi di molto superiore in forze, e che, in tale previsione, sarebbe cosa avveduta e prudente cercare di fortificarci concentrando i nostri punti importanti di difesa anzichè estenderli soverchiamente sprecando per tale estensione ingenti somme e separando per guarnire le nuove opere una parte dell'esercito, il quale, quantunque aumentato, non potrebbe più bastare al doppio necessario scopo di arditamente difendere tutti i punti aggressibili così moltiplicati, e di far fronte al nemico in aperta campagna.

Tale è la mia opinione, tali in sostanza le parole da me proferite. Questo d'altronde sono oggidì fatte di pubblica ragione, e, se l'onorevole ministro si compiacerà riscontrarle, si persuaderà, spero, che concordano con la presente spiegazione.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Uno degli argomenti sui quali si è fatto maggior fondamento da parecchi oratori così in questa, come nell'altra Camera, è il timore che il trasferimento della marina militare alla Spezia debba indurre una gravissima spesa di gran lunga maggiore di quella che è stata calcolata. Ora a me sembra che nel discutere di questa materia, si sono esposte due opinioni che mettono in perfetta contraddizione gli oppositori alla legge.

La prima opinione è che non conviene tramutare alla Spezia la marina per farne un grande stabilimento con l'idea di un lontano avvenire, che per ora non ha prospettiva alcuna, con l'idea di un lontano avvenire che il Governo non ha, e che mi pare poco giusto che gli si voglia attribuire, tanto più dopo quelle parole che pronunciò lo stesso onorevole Brignole, lodando la dichiarazione fatta dal presidente del Consiglio tanto in questa come nell'altra Camera, cioè che rispetteremo sempre i trattati, che rispetteremo gli altrui diritti, come intendiamo che siano rispettati i nostri.

Ciò posto con che giustizia ci si viene attribuendo delle idee che dichiariamo apertamente di non avere, e come si grida: voi volete fare stabilimenti grandissimi, e la spesa che proponete non è sufficiente? Ma noi non abbiamo mai inteso di volere fare altra cosa che quello che è proposto.

Non abbiamo idee lontane, non meditiamo progetti vaghi, non meditiamo castelli in aria, vogliamo provvedere ai bisogni attuali, e siccome noi riconosciamo fermamente che il bisogno attuale richiede di provvedere ad una miglior sede della nostra marina militare, sia nello stato in cui è ora il naviglio, sia in quel conveniente accrescimento che sarà proporzionato alle nostre forze; siccome questa marina dimanda di essere allontanata dal porto di Genova, se si vuole veramente farla prosperare tanto nella parte materiale come nella parte morale, così noi abbiamo proposto ciò che è necessario per effettuare questo traslocamento. Se ci si vuol censurare adunque di non aver avvisato alle spese sufficienti, si esaminino le spese che abbiamo proposto, ma non si vada attribuendoci progetti vaghi, e lo ripeto, castelli in aria, come pare che pensi l'onorevole Cataldi, dicendo che il proposto traslocamento sarà

bene per un lontano avvenire, ma che non vale per il caso attuale.

Io rispetto l'opinione del senatore Cataldi; se egli ha quest'idea dell'avvenire, la dividerà con molti altri, ma lo ripeto, noi attualmente non cerchiamo che di provvedere al bisogno presente. Ora vediamo come sono calcolate le opere proposte nel progetto che serve di base alla legge in discussione. Sono calcolate dietro studi lungamente fatti dai più capaci ingegneri del nostro paese. Sono calcolate dopo consulti fatti col signor Randell, come vi ha esposto il presidente del Consiglio dei ministri. Il signor Randell espresse, da quell'uomo franco e capacissimo che era, liberamente la sua opinione, ha soggiunto che quanto ai dettagli dell'opera e quanto alla valutazione della spesa, egli non poteva dare un avviso positivo, perciocchè gli mancavano le condizioni topiche, le circostanze locali, gli mancavano le valutazioni dei prezzi del paese, gli mancavano, oltre a ciò, molte notizie, molti scandagli, molti studi particolarizzati, che egli non aveva tempo di fare. E che fece il ministro della guerra? Incaricò un distintissimo ufficiale del genio ed altri subalterni che lavorassero a procurare tutte queste notizie al signor Randell, e mandò questo ufficiale del genio con tali notizie in Inghilterra.

Il signor Randell se ne occupò, fece un compiuto progetto e ne stese la perizia sui principii, sulle basi che gli erano date dai nostri ingegneri.

Questo progetto fu riveduto nuovamente anche nella parte economica e nella parte di perizia, e fu modificato, e le modificazioni portarono alcuni aumenti, onde rendere il progetto vieppiù completo, e così si stabilì il prezzo di quest'opera. Ora domando io, cosa ci si oppone? Ci si oppongono altre perizie? Ci si oppone l'opinione di alcuni oratori che vanno dicendo vagamente: questo non deve bastare! questo non può bastare! lavorare in mare è incerto! per lavorare in mare occorrono tali provvedimenti che non si può definire fin da principio quale spesa importeranno precisamente; ammettiamo che ciò sia vero. Ma nelle perizie è tenuto conto anche di queste eventualità, ed ad ogni modo quale sarebbe la conseguenza di questi timori di non sufficiente valutazione? Che nessuna perizia che vi presentassimo si direbbe sufficiente perchè le suddette condizioni nei lavori marittimi esistono sempre.

Permettetemi che lo ripeta. Spogliate le nostre proposte da una supposizione ingiusta, da una supposizione insussistente, che cioè le nostre perizie valgano per cominciare e non per finire, e troverete che esse non sono punto troppo ristrette, non sono punto insufficienti. E vi prego di osservare che a spogliarle da questa idea che si vuole attribuirle, valgono tutti i discorsi che abbiamo fatto nell'una e nell'altra Camera; e vale anche quello che ho detto io e che è stato assai falsamente interpretato. Io so che, avendo espresso il concetto del trasporto di una capitale sopra una linea di frontiera, è stato detto che era una bravata. Quelli che hanno detto ciò fuori dei recinti parlamentari sono stati ispi-

rati dall'interpretazione data al mio discorso da alcuni giornali i quali colgono tutte le occasioni per travisare il senso delle cose che propone o che esprime il Ministero per volgerle al male.

Del resto è assai facile a leggere nel mio discorso il concetto che ho espresso per vedere che egli era un concetto rivolto assolutamente, unicamente alla difesa. Ho ricordato il gran fatto di Pietro il Grande che portava la sua capitale sulla linea nemica, sulla fronte della potenza da cui aveva avuto e poteva di continuo ricevere minacce contro il suo Stato, ed aveva tuttavia motivo di grandemente temerla. Questo trasporto della capitale, l'onorevole Franzini diceva averlo fatto anche perchè voleva erigere a Cronstadt un grande stabilimento marittimo. Io credo che questo non fosse il motivo principale, imperocchè non è d'uopo che corra dietro allo stabilimento marittimo la capitale dell'impero. Può giovargli nel senso stesso che ho detto io, che cioè la difesa è più efficace. L'aver avuto la capitale sul limite dell'impero, di fronte alla potenza che lo minacciava, era certamente argomento per eccitare le forze dell'impero a difendersi più efficacemente. Ad ogni modo, e comunque si voglia intendere la questione a cui accenno, egli è evidente dalle parole che ho espresse, che io era molto lontano dal fare una bravata, che anzi era mio sentimento che il nostro paese aveva bisogno di difendersi sui suoi confini e non d'offendere altrui. Io, o signori, sono tanto più lontano da questi sentimenti di millanterie e di bravate in quanto che essi sono affatto contrari alla mia natura, e tanto più che 50 anni d'esperienza mi hanno provato che le millanterie sono una gran parte delle volte un mantello pomposo per coprire la paura, e le energiche espressioni di entusiasmo politico non sono talvolta che fatte per coprire più facilmente, per mascherare più agevolmente in taluni la disposizione a mutare bandiera secondo gli eventi più o meno prosperi per uno o per l'altro partito.

Detto questo, me lo perdoni il Senato, a mia giustificazione, per mostrare l'insussistenza dell'idea che mi veniva attribuita, e tornando all'argomento delle spese io dirò che per vedere con quanto poco fondamento abbiano ragionato coloro che attribuiscono alle nostre perizie una ristrettezza che richiederà poi che veniamo a domandarvi assegni maggiori, basta considerare come dall'altra parte essi stimino i lavori che vorrebbero fare seguendo i loro intendimenti, per conservare la darsena nel porto di Genova, o per aprire una darsena succursale alla foce, o per trasportare l'arsenale al Vado. Noi abbiamo veduto tutte le perizie fatte in questo senso sempre ridotte a meschini termini; principalmente per le opere relative al porto di Genova è stato detto che si poteva fare una grand'opera esteriore di 1200 metri di lunghezza, e che cadeva in una profondità da 75 a 80 piedi di acqua in mare, con minore spesa, ovvero non poco maggiore tutt'al più di quella che noi impieghiamo al prolungamento del molo nuovo per 150 metri, in profondità di 42 piedi.

Ho veduto le perizie che si fecero per portare l'arse-

nale a Vado le quali ammontarono ad una somma di 15 milioni! Frattanto uno dei più distinti uomini dell'arte, francese, chiamato espressamente dalla città di Savona per dire la sua opinione intorno all'opportunità di collocare l'arsenale marittimo in quella rada, e prima che tali perizie fossero state fatte da ingegneri dello Stato, ebbe a dichiarare più volte, e nel modo il più assoluto che le sole opere in mare necessarie a farsi per creare il nuovo porto militare in quella rada avrebbero importato nientemeno che la spesa di 20 milioni! senza valutare le opere da farsi in terra per la formazione dello stabilimento, e soggiunse, senza che ne fosse richiesto da alcuno (il Ministero non aveva ingerenza in questa consultazione voluta dalla città di Savona), soggiunse che l'idea di collocare l'arsenale al Vado era un sogno, e che non sapeva comprendere come possedendo il golfo della Spezia potesse mai cadere in mente ad alcuno di preferire a quel magnifico porto la rada di Vado, mentre per questa nulla ha fatto la natura, e tutto deve far l'arte, ed alla Spezia la natura è stata larga dei suoi favori sì che poco resti all'arte da compiere.

D'altra parte si insiste rispetto allo spazio e si dice: il porto di Genova è ampio per 1,200,000 metri; come avviene che non si possa trovare spazio sufficiente anche per la darsena? Ma notate bene per un arsenale al certo molto più vasto di quello che esiste attualmente.

Signori, senza andare in dettagli io non credo che vi sia uomo d'arte che conosca questa parte delle costruzioni idrauliche navali, il quale senza esaminare a parte a parte cosa esiste nella darsena attuale di Genova, quando gli si dica: questa darsena consiste di 25 mila metri quadrati di superficie, bacino e stabilimenti compresi, che esclami: « ma questo non è un arsenale; come volete che in 25 mila metri si possa stabilire un arsenale? »

L'onorevole Brignola-Sala dice: restituite le cose come erano prima della venuta dei Francesi. Sta bene; ma i Francesi che cosa hanno fatto? Hanno chiuso una parte degli specchi d'acqua, ma gli hanno chiusi per fare gli stabilimenti.

Cosa varrebbe l'arsenale se non avesse che specchi di acqua e non stabilimenti? Bisogna adunque aumentare e gli uni e gli altri ed aumentarli assai. Supponete che non si prenda come spazio utile e destinato al bacino, e agli stabilimenti, che la sola superficie di 50, 60 o 70 mila metri quadrati, non sarà però questa la sola area che sia necessario di invadere nel porto. Prima conviene far tutte le costruzioni per ehindere ed assicurare quell'area, e queste domandano un altro spazio.

Il presidente del Consiglio vi ha chiaramente detto i motivi per i quali nella località attuale certamente vi è la più grande inopportunità di ritenere la darsena. Bisogna portarla in un altro sito. Ora, o signori, la difficoltà sta pure in questo, cioè: che un porto può ben essere vasto, può ben avere 1,200,000 metri di spazio, ma bisogna trovare una parte opportunamente collocata dove si possa erigere un simile stabilimento, dove si possa fare una segregazione, senza turbare le comunica-

zioni dall'una all'altra parte del porto, senza turbare le comunicazioni del commercio colla strada ferrata, senza turbare il libero ingresso e la libera uscita dal porto. Nè questo basta. Dei 1,200,000 metri di cui si compone l'area del porto, non bisogna contare su tutta l'estensione. È bensì vero che si deve ridurre il porto in gran parte ad otto metri di profondità, ma non dappertutto. Ed è chiaramente espresso nel contratto di appalto che non si vuole ridurlo in tutta l'estensione ad una tale profondità, perchè non si può. Vicino agli stabilimenti, alle calate, non si può scendere fino ad otto metri, bisogna che la maggior profondità sia tenuta ad una certa distanza di rispetto. Evvi un'altra parte di questo spazio che deve restare sgombra per il libero movimento dei navigli; un altro spazio convien pure rispettare non solo per il libero movimento di entrata ed uscita delle navi, ma per comunicare da uno ad altro punto. Poi, per Genova essenzialmente avvi un'altra circostanza da tenere a calcolo. Sappiamo già che le attuali calate e stabilimenti commerciali non bastano, che vogliono nuovi stabilimenti pel commercio. Ora questi stabilimenti od ampliamenti di calate vi occuperanno, a stare in misura molto ristretta, un centinaio di mila metri di area. Anche questa è un'area sopra la quale si deve contare come non appartenente a quella parte di cui vogliamo disporre.

Finalmente, un ultimo argomento da prendere in considerazione si è che dobbiamo prolungare i moli. Già abbiamo cominciato a prolungare il molo nuovo per 150 metri di lunghezza, ed abbiamo dichiarato che non è il definitivo progetto quello a cui diamo opera; si sperimenterà se convenga dopo questo prolungamento estendere ancora lo stesso molo, od associare a questo prolungamento il protendimento del molo vecchio; tali prolungamenti non diminuiranno certo l'area del porto, questo è evidente, ma faranno sì che notevolmente perderà del libero movimento dell'acqua, e questo è uno degli argomenti per i quali conviene andar ritenuti nello spingere più avanti sia l'uno che l'altro molo. Questa libertà di movimento dell'acqua in un porto chiuso è per la salubrità di grandissima importanza in tutti i porti, e lo è principalmente per il porto di Genova in cui tutte le cloache della città fanno capo senza che vi sia probabilità di poterle condurre a versare al di fuori del suo bacino.

Ora che fare in tale stato di cose? Si può diminuire l'inconveniente, ma non si può diminuirlo altrimenti, che col tenere espurgato il porto, e col non spingere oltre ad un certo segno il prolungamento dei moli, per non arrestare soverchiamente la libertà della corrente marina. In queste condizioni è egli utile, conveniente di restringere ancora di tanto questo bacino del porto, benchè molto ampio, quanto occorrerebbe a stabilirvi un arsenale convenientemente esteso? Io non lo credo. Io credo che sarebbe funesto alla salubrità della città di Genova.

Si dice poi: perchè non spingete più prestamente l'escavazione? Ma, o signori, l'escavazione a farsi in un

porto dove i bastimenti sono stipati in quel modo che tutti conoscono, è cosa difficile di sua natura e lentissima. Bisogna smuovere ad ogni momento i bastimenti, farli passare da un sito all'altro, e questa è cosa che si ottiene con somma difficoltà ad onta della vigilanza, dello zelo e dell'interesse grandissimo che vi pone l'attuale capitano del porto. Spero che d'ora innanzi procederemo più celeremente quando potremo ottenere di mandare una parte dei legni meglio assicurati, e protetti verso il lato occidentale del porto, quando non sono soggetti ad operazioni di commercio, ma ad ogni modo che si possa procedere celerissimamente non ve ne lusingate, sarà sempre cosa lenta. Sarà quindi sempre necessario di mantenere quanto si può più ampio il porto, perchè si conservi quanto si possa salubre.

Finalmente, quand'anche aveste ottenuto di conservare il nostro arsenale dentro al porto di Genova, avreste voi ottenuto tutto ciò che si può desiderare per una buona stazione di bastimenti di guerra? No, o signori, perchè sarebbero sempre o incagliati nei loro movimenti, od un incaglio essi stessi al movimento dei legni della marina mercantile, ed oltre a questo non otterreste mai quella facilità di esercizi, quella facilità di istruzione della marina che non può fornire un arsenale situato in un porto come quello di Genova. Certo, nessuno può darsi a credere che si voglia preferire di mandare fuori del porto di Genova a manovrare i bastimenti per istruzione della nostra marina, piuttosto che portarli in un seno così coperto, così sicuro, come il seno della Spezia, dove avete tutto l'agio per soddisfare a questi movimenti in queste manovre continue di istruzione.

Per tutti questi motivi si ritenga che nell'interesse immediato della marina militare si esigo il suo trasporto alla Spezia, perchè, lo ripeto, tutte le altre località proposte sono così insufficienti, a petto di quella della Spezia, che la scelta non può essere dubbia. E quanto alla spesa, ripeto, le ragioni addotte per mostrarle insufficienti, lo sono con una tale evidenza di pregiudicata opinione, che non può essere rievocata in dubbio: si diminuisce da una parte la spesa quando si tratta di adottare progetti che convengono nell'opinione degli oppositori, e nel senso contrario la si accresce indefinitamente, quando si obbietano i progetti del Governo.

È vero che l'onorevole generale La Marmora vi avrebbe assicurato sull'argomento che la spesa del progetto per la Spezia sarà maggiore di quella proposta, dicendo che potrebbe avvenire quello che succedette pel pozzo di San Paolo. (*ilarità*)

Ora questa facezia che egli ha preso dal *Fischietto*...

**LA MARMORA ALBERTO.** Non lo leggo mai.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Per combinazione dunque avevano la stessa idea (*ilarità*), perchè questa fu da lungo tempo esternata dal *Fischietto*, ed in un momento in cui io domandai 450,000 lire per terminare i lavori di San Paolo, non essendo state sufficienti le somme assegnate. In allora sorse una guerra tremenda contro questa mia proposizione. Si disse che io facevo una spesa esorbitante su quella linea; che

quando si fossero date queste 450,000 lire non avrebbero bastato; che ne avrei domandate delle altre: che era impossibile assolutamente stabilire la strada ferrata su quella linea.

Ora, che cosa è avvenuto? Dopo molta lotta ho ottenuto le 450,000 lire, e con questo ho compiuto i lavori.

Forse l'onorevole generale La Marmora non rifletteva a questo, quando mi faceva tale confronto, o non vi rifletteva, o voleva dire che si finiranno i lavori colle somme domandate (*ilarità*), altrimenti la sua facezia sarebbe affatto un anacronismo.

Io non insisterò lungamente sulle altre osservazioni fatte sui lavori che si stanno eseguendo a pro del commercio di Genova; dirò solamente che questi lavori sono spinti con tutta quella attività che è conciliabile colle condizioni in cui noi abbiamo trovato i mezzi necessari per far procedere i lavori marittimi, quando cessarono di dipendere dall'edilato di Genova.

Se si è andato lentamente sino ad ora nello spingere avanti i lavori del molo nuovo, prego di voler fare confronto con quanto si è fatto negli anni antecedenti, quando si fecero soltanto sessantaquattro metri di prolungamento di quello stesso molo. Il modo con cui si erano aperte le cave bastava a portare un grandissimo ritardo nella attivazione dei lavori. Ora si è dato a queste cave un ordinamento ed una ampiezza che non ebbero mai: una nuova se ne aprì; nuovi mezzi si apprestano per portare il materiale sul luogo dei lavori, si fa una strada ferrata di servizio espressamente; il piano di questa strada ferrata è già in parte estesissima avviato, e presto si potrà stabilire le rotaie. Insomma si sviluppano mezzi di lavoro che non erano stati da prima praticati, e se si procede lentamente, avviene daccchè antecedentemente non si avevano apprestati mezzi sufficienti. In che stato infatti abbiamo trovati i meccanismi di escavazione? Abbiamo trovato un curaporto a vapore difettosissimo, e tutto consisteva in questo. Ora noi abbiamo tre mute di curaporti a vapore, ma evidentemente non possiamo solo pensare al porto di Genova. Bisogni ve ne sono dappertutto; abbiamo dovuto recentemente mandare uno di questi curaporti a Cagliari, perchè le cose erano ridotte in modo che non si entrava più in quella darsena. E questo è effetto di una lunghissima trascuranza; volete voi farla cadere sulla responsabilità del Ministero attuale? Il Ministero attuale fa certamente quanto può; recentemente, vedendo la necessità di mantenere una muta di curaporti continuamente in Sardegna, ebbe a mandare e ad ottenere dalla Camera elettiva, e spera di avere anche dal Senato la facoltà di provvedere un'altra muta di curaporti, appunto perchè a Genova avvi il bisogno almeno di due mute continuamente.

Non parlerò di tutti gli altri lavori fatti a pro del commercio di Genova; dirò bensì che l'intendimento del Governo non è certamente di giovare esclusivamente a Genova, ma di giovare allo Stato; ed è con questo principio da lui professato che la prosperità del commercio di Genova è riguardata come prosperità gene-

rale per tutto lo Stato; ma ha anche professato quest'altro principio che vorrei fosse sentito e professato da Genova, cioè che la prosperità del suo commercio e del suo porto è collegata e crescerà colla prosperità generale dello Stato. Io credo che in questo non possa esservi dubbio. Non credo che a Marsiglia si penserebbe che, se la Francia fosse meno prospera, Marsiglia vi guadagnerebbe od almeno non vi perderebbe; e non credo che a Livorno si pensi che la prosperità della Toscana non giovi a quella del porto di Livorno; e così dicasi di Trieste rispetto alla prosperità dell'impero austriaco; ma io dico questo perchè, lo confesso con mio gran dolore, ho sentito dire, parlando di alcuna delle opere sopraccennate, che desse non interessano direttamente il commercio di Genova, non sono assolutamente, esclusivamente utili al suo porto; quando si è parlato nell'altra Camera del gran traforo delle Alpi, e fatto sentire come esso aprirà una comunicazione continua e diretta per via ferrata da Genova a Ginevra, è stato detto che a Genova non si tiene alcun conto di questa strada. Io son certo però che questa non è l'opinione dei Genovesi; ho troppo favorevole concetto di quegli industriali commercianti per non credere che, quando sarà aperta una strada ferrata che da Genova conduca a Ginevra senza interruzione, e con una minore lunghezza di cinquanta a sessanta chilometri che non da Marsiglia a Ginevra; quando a Genova si vedrà che si può montare in un vagone ed arrivare a Ginevra in un giorno, che si possono caricare le mercanzie nel porto di Genova e portarle sul mercato di Ginevra senza trasbordamento, io sono convintissimo che i Genovesi ne sapranno trarre un largo profitto.

Parimente si è trattato già da lunghissimo tempo dell'apertura di una strada ferrata attraverso il Lucignano, come uno dei più sentiti desiderii del commercio di Genova, e ne fan prova le larghe e generose offerte fatte dalla provincia e dalla Camera di commercio per sussidiare quella grande impresa. Ebbene nella sua tornata di ieri la Camera ha appunto adottata la proposta di rinnovare l'assegno del sussidio di 10 milioni a quella società che intraprendesse la costruzione di questa ferrovia, ed io spero che a questa proposta sarà anche consenziente il Senato.

Ora, lo confesso, mi è riuscito rincrescevole quanto inaspettato il sentire dall'onorevole marchese Brignole che egli metta poca importanza anche a questa utilissima opera. Non si è parlato e non si parla di quello che vuol fare il Governo per la strada litorale da Nizza al confine della Parmignola, cioè lungo tutto il litorale, e così di molte altre opere da lui divisate.

Si è solo fatto un cenno dall'onorevole Brignole dello scalo di Sampierdarena, ed eziandio a questo proposito egli ha detto che desso non giova esclusivamente a Genova; giova certamente a Sampierdarena, ma io riguardo Sampierdarena e Genova quasi come una sola aggregazione, tanto più perchè, come tutti sanno, la maggior parte delle fabbricazioni di Sampierdarena sono fatte con capitali genovesi.

Ma ora, o signori, quando mi si dice che ciò profitta anche alle strade ferrate dello Stato, e quindi alla finanza, io ripeto che, come ciò che avvantaggia il commercio di Genova ed interessa la prosperità di quel porto, giova a tutto lo Stato, così quello che giova alla amministrazione dello Stato per reciprocanza giova anche a Genova. Io però non voglio trattare ulteriormente questo argomento, perchè, per quante proteste da taluni siensi fatte di essere assolutamente alieni da ogni idea di municipalismo, è pur vero però che le discussioni su questo proposito hanno prodotto una triste ed ingiusta impressione, mentre non bisogna credere che le masse ragionino con cognizione di causa e maturino le loro opinioni ed i loro giudizi.

Colle continue doglianze che si vanno facendo contro quello che il Governo opera o non opera a pro di Genova, non possono a meno di sollevarsi discrepanze di opinioni fra paese e paese, alimentarsi disgraziati rancori che sono certo essere nel desiderio di ognuno di veder cessare, tanto più in questo momento, in cui si manifestano ancora sintomi di turbamenti politici, promossi da uomini tristi e forse più che tristi, fanatici, i quali cercano di trar profitto da questi mali umori, da queste indisposizioni delle popolazioni verso l'autorità.

Io con ciò sono ben lungi dal farne carico alla popolazione di Genova, anzi credo che avremo prove che il popolo di Genova sa saviamente distinguere le pazzie e le perversità dei tristi dalle imprese generose; ma, lo ripeto, mi pare che sia nell'interesse di tutti il fare che cessino una volta queste discordie, e vi sottentrino sinceri sentimenti di buona fratellanza fra tutte le provincie dello Stato. (*Bravo! bravo!*)

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Imperiali.

**LA MARNORA ALBERTO.** Aveva domandata la parola.

**PRESIDENTE.** Vi sono altri oratori che l'hanno chiesta prima.

**IMPERIALI.** Signori, io mi studierò di essere breve il più possibile, per non abusare della vostra pazienza, ed anche per l'ora avanzata. Mi sembra che la questione degli interessi della città di Genova si faccia campeggiare di soverchio per gettare un altro lume sulla questione che è generale, od almeno per minorare l'effetto che può fare sopra il paese intiero la decisione che dovrà darsi riguardo alla spesa enorme per il trasferimento della marina militare alla Spezia.

La questione di Genova sia eliminata; Genova, qualora il bene dello Stato lo esigesse, io sono sicuro che è pronta a sacrificare anche i propri interessi, e le proprie simpatie senza neppure dolersi, come io credo abbia fatto in altra circostanza che io posso in questo momento rammentare.

Nel 1815 quando la Liguria fu annessa al Piemonte col trattato di Vienna, condizione espressa era assegnata al Re di Sardegna di non aumentare le imposte sul Genovesato se non ad un tale tasso. Quando si venne nel 1848 a pubblicare lo Statuto, Genova ben sapeva che questo privilegio sarebbe scomparso, giacchè lo Statuto

veniva a stabilire l'eguaglianza di tutti davanti la legge e per i carichi e per i diritti; ma Genova non pensò neppure un momento ai suoi interessi materiali, ma pensò soltanto al bene che le libere istituzioni avrebbero arrecato allo Stato, e rispose con acclamazione allo slancio del cuore magnanimo di Carlo Alberto, acclamando e chi lo dava, e lo Statuto: dunque Genova sarebbe disposta a fare anche qualunque sacrificio se fosse persuasa che il trasporto della marina militare alla Spezia fosse per essere giovevole allo Stato, necessario, e non di aggravio per le finanze. Ma, o signori, in questo momento io vedo che il *dock* che in Genova dovrebbe farsi per le attuali circostanze difficilmente potrebbe costruirsi, giacchè compagnie che già hanno studiata quest'intrapresa si sono ritirate allorchè venne alla sanzione del Parlamento la legge sulla ferrovia a cavalli.

Difatti eravi in Genova una compagnia la quale già aveva spesi dalle 25 alle 30,000 lire per gli studi per la formazione del *dock*; ma tosto che seppe che il progetto di legge della ferrovia a cavalli dal porto di Genova a Sampierdarena era divenuta legge per l'approvazione del Parlamento, si ristette e credette di suo interesse piuttosto perdere le 25 o 30,000 lire spese per gli studi, che arrischiare diversi milioni per un'opera che forse non le avrebbe apportato quell'utile che si poteva ripromettere; e perchè? Perchè ora che la ferrovia a cavalli è messa in opera dal porto di Genova le mercanzie saranno trasportate direttamente in Sampierdarena.

Io diceva, o signori, che in Sampierdarena si può fare un deposito per mercanzie tanto vasto che si vuole, e non sarà quasi più necessario di formare un *dock* nel porto di Genova. Questa proposizione forse ad alcuni sembrerà ardita, e forse molti non vi crederanno, ma io spero che anche nell'avvenire il pubblico potrà giudicare se io mi ingannava, o se pure i miei calcoli erano giusti. Di più nello stato attuale del porto di Genova le mercanzie si trasbordano facilmente, giacchè dagli scali colla ferrovia succursale in Genova stessa si trasbordano le mercanzie sui treni della ferrovia principale in pochi momenti, e da questa possono essere trasportate via da Genova senza arrestarsi nella città.

La prova è che essendo accresciuto il commercio, e che la ferrovia a cavalli non essendo ancor in azione, o almeno da poco tempo, i magazzini del porto franco e decrescono di prezzo, e alcuni sono vuoti, ciò che non sarà difficile al signor ministro delle finanze di poter far verificare.

Se adunque nel porto di Genova avvi questo cangiamento, se le mercanzie possono essere trasportate in poco tempo, io conchiudo che i bastimenti mercantili saranno di molto minor ingombro per la marina militare; e questa marina militare che ora non è così vasta e così numerosa come lo potrà essere in avvenire, credo che possa essere ricettata nel porto di Genova senza alcun inconveniente.

Il signor ministro dei lavori pubblici diceva nel bel principio del suo discorso che alcuni gli avevano attribuito un'idea che forse non era sua, e che non credeva

che si dovesse fare un trasporto della marina militare alla Spezia soltanto per preparare un porto militare per l'avvenire dell'Italia, e che quest'idea non era entrata per ora nei suoi calcoli.

Questo è troppo vero; ma la gran spesa che esige il trasporto della marineria militare alla Spezia non è tanto per la vastità dell'impresa, quanto per il valore dell'arsenale e di tutti i materiali che saranno colà trasportati che possono allettare la cupidigia d'una potenza qualunque che fosse con noi in guerra.

Diceva anche che i 1,200,000 metri quadrati dell'area del porto di Genova non sono tutti adatti per ricevere i bastimenti di gran portata, e questo è forse vero; ma di chi è la colpa se l'interrimento del porto di Genova è cresciuto talmente da molti anni a questa parte? Certamente che se le macchine a vapore che si sono messe a lavorare da poco tempo fossero state costruite prima, il porto di Genova si troverebbe in migliore condizione. Ma a questo si può rimediare in avvenire anche coll'aggiungere altre macchine di scavo a quelle che già funzionano, e tutta o grandissima parte del porto potrà ricettare anche i più grossi vascelli.

Dunque, o signori, io conchiudo che non credo sia necessario questo trasporto per ora della marina militare alla Spezia: lo credo troppo gravoso per le finanze dello Stato, e credo che sarebbe il caso di dire che, se lo Stato dovesse fare questa spesa, sarebbe nella condizione di un tale che, possedendo una mediocre fortuna, volesse intraprendere delle grandi speculazioni (anche utili e lucrose per l'avvenire), ma che sorpassassero i propri mezzi pecuniari: quale sarebbe la sorte di questo intraprenditore senza calcolo? Che in poco tempo egli si troverebbe rovinato, e non gli resterebbe che la speranza e il desiderio di arricchire.

**GONNET.** Dans la séance d'hier, lorsque je demandai la parole, j'étais dans l'intention de démontrer que l'embouchure du Bisagno ne présentait pas un emplacement convenable pour y établir un arsenal maritime, et que, dans tous les cas, on ne devait pas séparer la flotte de son arsenal.

Je voulais aussi m'arrêter un instant sur le parallèle fait par M. le sénateur de Brignole entre les ports de Marseille, de Livourne et de Gènes, pour en tirer une toute autre conclusion que la sienne, pour en tirer une conclusion décisive en faveur du projet de loi qui nous occupe.

Mais monsieur le ministre, dans l'important discours qu'il vient de prononcer, ayant traité ces deux questions, je crois de mon devoir, pour ne pas abuser des instants du Sénat, déjà fatigué peut-être de cette longue discussion, de renoncer à la parole.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Alberto della Marmora.

**LA MARMORA ALBERTO.** Io non dirò che pochissime parole, giacchè da quanto provo io stesso credo che il Senato sia stanco.

Io avrei desiderato che il signor ministro nel suo discorso avesse combattuto o toccato tre o quattroasser-



vazioni che io ieri ebbi a fare, in ordine agli inconvenienti, ai vizi radicali che io credo esistere fin da principio e per sempre nello stabilimento ideato al Varignano. Io credo che sin da principio e per sempre vi saranno dei difetti capitali che ho accennato, e che per non far perdere tempo al Senato non ripeto. Ma io desidererei avere un riscontro del signor ministro su questi inconvenienti ed avrei voluto che si fosse messo in parallelo, in confronto, questi inconvenienti coll'inconveniente grave certamente, ma che credo minore, di lasciare come è attualmente stabilito il naviglio alla Spezia, ma di guardare, di separare l'arsenale e di tenerlo in un luogo qualunque a Genova. Io credo che il difetto di divisione dell'arsenale dalla squadra sia molto minore che certi difetti gravi, capitali che esisteranno sempre sino dall'impianto nel seno del Varignano.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Mi duole che l'onorevole La Marmora mi costringa a rispondere ad una parte del suo discorso che avrei desiderato di passare sotto silenzio.

L'onorevole La Marmora ha indicato come inconveniente principale dello stabilimento della Spezia il dissenso a cui sarebbero andati incontro gli ufficiali della marina.

**LA MARMORA ALBERTO**. Non è questo; allora formulerò le mie domande.

Io dico che l'arsenale della Spezia non ha nessuna comunicazione diretta col cuore dello Stato, e che la sola comunicazione per terra è molto difettosa e soggetta ad essere intercettata, dimodochè l'arsenale marittimo non avrà corrispondenza col cuore dello Stato che per la via di mare.

In secondo luogo che siamo sotto gli occhi dei vicini, perchè vi ho fatto toccar con mano che tutto quello che si passa in Varignano si può vedere da una città di un altro Stato, non lontano più che da qui a Rivoli, e si vede tutto quello che si fa, e questo è un grosso difetto per un arsenale militare. Io non parlo nè della mancanza d'acqua, che sono certo mancherà, perchè la famosa fontana di Panigarola non basterà mai più a dar acqua a tutti coloro che dovranno andare ad attingervi. Ci è poi anche la questione che il sole ci sta poco e se ne va molto prima che negli altri luoghi; ci è poi l'inconveniente che la mano d'opera costerà il doppio che a Genova; e dico che tutti quei difetti messi assieme valgono assai più che il difetto di separare pel momento l'arsenale dalla stazione marittima.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Non mi sarebbe possibile di rispondere partitamente a tutte queste interpellanze senza ricominciare la discussione.

**LA MARMORA ALBERTO**. Io non ho detto questo.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Ma allora perchè m'interpella? Mi ha fatto un'interpellanza; senza di ciò non mi sarei alzato. Domanda al Ministero di rispondere...

**LA MARMORA ALBERTO**. (*Interrompendo*) Io ho

detto che mi rincresceva che il Ministero non avesse risposto.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Dirò tuttavia due parole.

La prima questione, quella relativa alla posizione dell'arsenale, è una questione strategica, ed a questa mi pare che il mio collega, ministro della guerra, abbia già risposto.

Quanto alla seconda questione, quella dell'acqua, è di fatto che l'onorevole La Marmora asserisce che non vi è; e tutti quelli che abbiamo mandato ad esaminare ed a riconoscere la cosa, asseriscono assolutamente il contrario.

L'onorevole Della Marmora dice che non vi è sole alla Spezia! Io veramente questa non me l'aspettava! (*ilarità generale*) Io non so realmente come, per opporsi al trasferimento dell'arsenale alla Spezia, possa valersi dell'idea che non vi sia sole... Questa è forse un poco forte! (*ilarità — Interruzione*)

**DI POLLONE**, *relatore*. Mi pare impossibile che la questione possa finire in quest'oggi, giacchè io dovrei ancora far cenno di una petizione...

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. (*Interrompendo*) Mi permetta: avrei da aggiungere due parole.

In quanto alla mano d'opera, essa sarà certamente meno costosa che a Genova; mentre a Genova essa è aggravata dal maggior costo dei fitti, è aggravata dalle spese del dazio; quindi egli è evidente che costerà meno alla Spezia che a Genova. Così pure per l'arsenale sarà facile provvedersi di operai, trasferendo da Genova alla Spezia quelli che vi esistono attualmente.

Quanto all'altro sistema, quello cioè di mantenere a Genova gli stati maggiori, le scuole reggimentali e l'arsenale, e di tenere il naviglio alla Spezia, scindendo questo naviglio già non grande in due parti, sarebbe un correre il pericolo di perdere lo spirito di corpo della nostra marina, pericolo immenso, contro il quale nessuna considerazione pecuniaria può mettersi in bilancia.

Io credo di aver risposto all'onorevole Della Marmora e di avere, se non altro, dato prova della mia deferenza ai suoi eccitamenti.

*Voci*. Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE**. Pare che il Senato desideri di veder chiusa la discussione generale.

Chi intende di chiudere la discussione generale si alzi. (*La discussione generale è chiusa.*)

Domani darò la parola al senatore Di Pollone, qualunque sia chiusa la discussione generale, perchè vorrebbe riferire intorno ad una petizione che è pervenuta al Senato in questi ultimi giorni.

**DI POLLONE**, *relatore*. Avrei anche desiderato, come relatore della Commissione, di rispondere a vari appunti fatti alla legge, ai quali non è stato risposto.

Certamente io avrei rinunciato alla parola, se si fosse potuto finire questa discussione nella presente tornata; ma domani, se me lo concederà il Senato, nel parlare delle petizioni, lo tratterrò anche di qualche altra cosa.

TORNATA DEL 1° LUGLIO 1857

**PRESIDENTE.** Annunzio al Senato che, immediatamente dopo il progetto attualmente in discussione, verrà in campo la discussione del progetto di legge per la strada dal Varo alla Parmignola.

Il signor ministro presidente del Consiglio ha la parola.

**PRESENTAZIONE DI QUATTRO PROGETTI  
DI LEGGE.**

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti progetti di legge:

1° Approvazione del bilancio passivo dello Stato per l'esercizio 1858 (Vedi vol. *Documenti*, pag. 429 e 547);

2° Modificazioni alla tariffa di navigazione sul lago di Bourget e canale di Savieres (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1191);

3° Assestamento definitivo del bilancio attivo e passivo dell'esercizio 1858 (Vedi vol. *Documenti*, pag. 619);

4° Computo della campagna d'Oriente per le truppe del corpo di spedizione. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 1194.)

Quest'ultimo a nome dell'onorevole ministro della guerra.

**PRESIDENTE.** Do atto al signor presidente del Consiglio dei ministri della presentazione dei progetti di legge di cui ha annunziato l'argomento, i quali saranno prontamente stampati per avere il loro corso.

*Il Senato è convocato per domani alle ore due precise.*

La seduta è levata alle ore 5 1/4.