

TORNATA DEL 2 LUGLIO 1857

-36-

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE COMMENDATORE DES AMBROIS.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del progetto di legge per il trasferimento della marina militare al golfo della Spezia — Riassunto del senatore Di Pollone — Parole del senatore Alberto Della Marmora — Risposta del senatore Di Pollone — Osservazioni del senatore Brignole-Sale — Approvazione degli articoli 1 al 6 — Articolo 7 — Interpellanza del senatore Alberto Ricci — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Approvazione dell'articolo 7 — Presentazione di vari progetti di legge — votazione per squittinio della legge sul trasferimento della marina militare alla Spezia — Approvazione del progetto di legge portante modificazioni alla legge del 1° maggio 1853 relativo alla tassa sulle vetture pubbliche — Discussione del progetto di legge per la concessione della ferrovia dal Varo al confine modenese — Proposta del senatore Jacquemoud per la sospensione della discussione di questo progetto, combattuta dal senatore Doria — Parlano sull'argomento il ministro dei lavori pubblici, i senatori Di Pollone, Plezza, Alberto Ricci, Sauli, Sclopis, Pinelli e Colla — Ritiro della proposta del senatore Jacquemoud — Schiarimento e dichiarazione del ministro dei lavori pubblici — Discorso del senatore Doria a sostegno del progetto — Osservazioni del senatore Mosca — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici — Proposta di un ordine del giorno del senatore Plezza, combattuta dal ministro dei lavori pubblici — Parlano il senatore Plezza e il ministro dei lavori pubblici — Ritiro dell'ordine del giorno del senatore Plezza — Chiusura della discussione generale.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2 pomeridiane.

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

MARIONI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, il quale viene approvato.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione sul trasferimento della marina militare alla Spezia.

Ieri nel chiudersi la discussione generale erasi riservata la parola al relatore della Commissione, per conseguenza egli ha la parola.

DI POLLONE, relatore. Signori senatori, dovere del relatore della vostra Commissione sarebbe quello di riassumere partitamente la solenne ed importante discussione che oramai sta per compiersi; nel vivo desiderio di soddisfarvi per quel tanto che in me si poteva ascoltar colla massima attenzione le eloquenti parole degli oratori che si sono succeduti nell'arringo, con tutta quella attenzione che comandava la gravità del

soggetto e la sapienza degli oppugnatori del progetto di legge che stiamo ventilando, pronto a ricredermi e confessare il mio errore, quando mi fosse stato chiaramente dimostrato che la maggioranza della Commissione si fosse forviata.

Ma nel progresso della discussione non tardai a persuadermi che gli argomenti messi in campo dagli oppositori si rassomigliavano tutti in quanto alla sostanza a quelli stessi svolti nel seno della Commissione quando studiava il progetto da voi demandato e che non le parvero di tal peso da smuoverla dall'opinione che mi diede l'onorevole incarico di manifestarvi, e se non mi illudo, parmi che la confutazione di tali argomenti stia già nelle considerazioni svolte nella relazione della Commissione, ed in quelle altre state esposte dai signori ministri e dai senatori Gonnet e Dabormida. Se io dovessi nuovamente imprendere a confutarli, mi sarebbe pur forza di ritessere una seconda edizione della relazione stessa e ripetere ciò che gli oratori favorevoli al progetto di legge vi hanno con tanta lucidità esposto, la qual cosa non può al certo essere nè del vostro nè del mio intendimento.

Mi limiterò quindi a sottoporvi brevi osservazioni onde non ritardare la votazione della legge. Sono lieto anzitutto di poter constatare questo fatto, cioè che i due membri della Commissione, i quali ne formano la minoranza, non hanno contrastato nè le necessità com-

merciali che si sono vivamente prodotte da più anni nel porto di Genova, nè quelle non meno vive di assicurare una miglior sede alla marineria militare, nè sono tampoco venuti proponendo altri luoghi migliori ove collocarla, nè hanno disconosciuti i molti pregi del golfo della Spezia. Il loro dissenso si fonda, per l'uno sulla inopportunità di provvedere per ora, stante lo stato dell'orizzonte politico d'Europa, all'ideato trasferimento, e sull'enormità della spesa che attualmente le nostre finanze non potrebbero sopportare.

In ordine all'inopportunità per causa politica non mi so rendere ragione del pericolo che possa minacciarci; si ritenga che vi vorranno per lo meno quattro anni prima che le opere di difesa e quelle per l'arsenale siano terminate, e non può cadere nel pensiero che il Ministero voglia compromettere la sua responsabilità al segno di trasportare il naviglio e l'arsenale marittimo al Varignano prima che la località sia stata messa in istato da poterlo difendere, e non vi è da temere che possiamo essere colti sul tempo, come si esprime l'oratore cui alludo.

Relativamente alla spesa che crede dovere riescire enormissima, mi permetta che io gli faccia osservare che se egli accetta la cifra del Governo in 14 milioni e mezzo e fonda, come egli disse, questa sua persuasione sull'opinione emessa a questo proposito da un valente nostro ufficiale superiore del genio militare, in cui soggiungeva di avere piena ed intera fede, questa stessa cifra di 18 milioni è quella adottata dalla Commissione; ma il dotto colonnello Menabrea nell'esprimerla diceva che sarebbe il *maximum* che si avrebbe da spendere, comprese le opere di difesa anche dalla parte orientale. *(Il generale Franzini fa sottovoce delle obiezioni)*

Voglia consultare il rendiconto ufficiale delle sedute della Camera dei deputati.

Sono quindi fondato a ritenere la somma di 30 milioni pronunziata dall'onorevole Franzini come assolutamente ipotetica, senza verun fondamento che possa giustificare.

Il secondo oratore poi, appartenente alla minoranza della Commissione, oltre alle considerazioni strategiche, alle quali, come dissi, già risposero il signor ministro della guerra ed il generale Dabormida, ed a cui certamente non mi accingerei aggiungere parola, pose in campo un'altra questione secondaria; parlò del malumore degli ufficiali di marina...

LA MARMORA ALBERTO. *(Interrompendo)* Non ho parlato del malumore.

DI POLLONE, relatore. Ha detto che si sarebbero seccati.

LA MARMORA ALBERTO. Domando la parola.

Ho cercato di combattere quello scritto in cui si diceva che la marina faceva opposizione.

DI POLLONE, relatore. Mi permetta l'onorevole senatore che gli osservi altro essere l'opposizione manifesta ai desiderii, agli ordini, alle tendenze del Governo, altro il supporre che mal volentieri si dispongano ad andare a stabilirsi alla Spezia. Ed in ciò io non volevo

che rendere un omaggio alla regia marina, composta di ufficiali distinti, sia per istruzione e capacità, sia per il loro affetto alla nobile carriera che percorrono, i quali sono, in una parola, veri uomini di mare, che, lungi dal trovarsi male alla Spezia, ne saranno lieti, perchè potranno maggiormente dedicarsi allo studio dell'arte loro, e da abili che sono, diverranno abilissimi.

Voleva poi soggiungere che non si mandano alle mille miglia lungi dalla città di Genova, che il Varignano non ne dista che di cinque ore, e che tra i due punti sono stabiliti sin d'ora dei bastimenti a vapore che ne fanno il tragitto in meno di cinque ore; che il Varignano dista dalla Spezia non più di venti minuti, che è da considerarsi che, se la città della Spezia ora provvede già molti comodi, si moltiplicheranno gli agi, per cui non si difetterà di più nel golfo della Spezia di ciò che si difetti in Genova stessa. Questo è quanto volevo dire, non per fare un appunto alle opinioni dell'onorevole senatore, ma per giustificare la marina da una supposizione che mi parve essere stata fatta a suo pregiudizio.

LA MARMORA ALBERTO. Sono costretto a domandare la parola per un fatto personale.

DI POLLONE, relatore. Quanto alla mancanza d'acqua, mi permetta il Senato di dargli lettura di una lettera non lunga recentemente pervenuta al Ministero:

« Senza dover provvedere l'arsenale di acqua per mezzo di cisterne, questa può aversi dalle sorgenti che sgorgano in vicinanza del Varignano, ove potrebbero essere condotte.

« Il seno di Panigaglia ne possiede due, una alle falde del monte, a pochi passi dalla spiaggia, cui la squadra americana, stazionando nel golfo, fa acqua, che, per mezzo di tubi, è condotta nei battelli; e l'altra, che pochi conoscono, entro il mare presso la riva, allo sbocco della quale la profondità dell'acqua marina essendo forse inferiore ad un metro, facile sarebbe trarre partito da questa sorgente, circondandola ed alzandosi quanto credo necessario dal livello del mare, perchè nei battelli che si avvicinasero potesse raccogliersi l'acqua che dal recinto ne uscirebbe.

« A Cadimare poi sa ognuno che mette capo in fondo al mare, ad una profondità non bene determinata, una grossa fiumana, che tutto fa credere ivi discenda dalla soprapposta montagna, dopo avere attraversato le altre, a cominciare almeno da levante.

« Lungo infatti la catena di queste montagne sgorgano dall'una e dall'altra parte abbondantissime sorgenti in più luoghi, fra i quali possono nominarsi, dalla parte verso il mare, Levante, Monterosso, Vernazza, Manarola, Riomaggiore; e dalla parte verso terra, Pignone, Valdipino, Carpena e Biassa. Ora, a considerare per poco la natura rocciosa di queste montagne, su cui la neve non rimane che qualche giorno nell'inverno, è forza conchiudere le sorgenti che ne scaturiscono non essere altrimenti alimentate che da una fiumana scorrente per entro le montagne medesime fino a mettere capo a Cadimare.

«Pertanto, a voler trarre profitto di quest'acqua, non si avrebbe che a praticare una galleria nella montagna a poca distanza dal mare, in direzione del luogo ove la sorgente si manifesta: tale lavoro riuscirebbe di un costo infinitamente minore di quello che avrebbe importato l'opera ideata da Napoleone I, con cui proponevasi di chiudere intorno questa fiumana per separarla dal mare e destinarne le acque agli occorrenti bisogni.

« Il sottoscritto reputerebbesi troppo fortunato se queste nozioni potessero in qualche modo servire alla E. V., ed essere così da lei favorevolmente accolte, ecc. »

LA MARMORA ALBERTO. Che data ha?

DI POLLONE, relatore. Porta la data del 19 maggio, posteriore alla discussione che ha avuto luogo alla Camera dei deputati.

LA MARMORA ALBERTO. Di chi è?

DI POLLONE, relatore. Di Erasmo Cusani.

In quanto alla mancanza d'acqua, vede l'onorevole senatore che puossi procurare; e, se non ve ne fosse a sufficienza, nel progetto di esecuzione dello stabilimento militare entra pure la formazione di vastissime cisterne, che in sè sole ne potrebbero capire quanta ne sia necessaria per gli usi del presidio e dello stabilimento marittimo.

Soggiungeva anche in ultimo che vi si faceva notte innanzi sera nella stagione invernale. Ma questo è quanto accade in tutti i siti, ed io farò notare che, durante i sette anni che ho avuto l'onore di reggere l'amministrazione delle poste, nell'inverno alle ore tre era costretto a far accendere i lumi.

Conchiudeva l'onorevole senatore col proporre di stabilire il navilio flottante al Varignano e di stabilire l'arsenale marittimo alla Foce.

Io non mi estenderò sugli inconvenienti che si incontrano alla Foce, poichè già vennero segnalati dal presidente del Consiglio, principalmente per riguardo alla spiaggia che vi è nuda, per cui la natura fece nulla, e bisognerebbe che l'arte creasse tutto quanto può occorrere; ma soggiungerò ciò che non disse il signor presidente del Consiglio, stato pure accennato nella relazione, cioè che la posizione della Foce è dominata dalla retrostante collina d'Albaro, la quale vorrebbe essere necessariamente fortificata, onde difendersi da un attacco dalla parte di terra; il che dimostra che la spesa sarebbe assai maggiore di quella che per il progetto di cui è argomento.

Disse un altro oratore, per avvalorare questa possibilità, che un distinto ufficiale del genio ne aveva concepito l'idea.

Ma mi permetta l'onorevole oratore di dubitare se questa citazione possa di molto avvalorare il progetto, mentre se male non mi appongo questo progetto è dello stesso autore, che per il primo nel 1849 concepì l'idea di stabilire la marina militare nel golfo della Spezia; ed è pure di quello stesso che più tardi proponeva di trasferirla a Vado; epperò se niuno vorrà contendere la

sua capacità, bisogna però convenire che la sua mente è di una grande fertilità; e quindi nello stesso modo che proponeva il Varignano, Vado e la Foce, domani, se ne fosse richiesto, proporrebbe qualche altra località. Onde questa sua opinione non pare a me che debba far preponderare in favore della Foce, quand'anche non vi fosse altro inconveniente assai più grande, siccome venne già dimostrato.

Diceva: si sospenda, e si studi intanto. Ma, signori, forse che questo progetto è concepito da ieri? Questo progetto è frutto di lunghi studi, è frutto di uno studio di dieci anni, e mi pare che tempo sia venuto, non più di studiare, ma di operare, ma di eseguire, e ciò senza ritardo.

Passando a parlare degli argomenti degli altri oratori, mi pare che nel loro insieme si siano tutti aggirati intorno alla grave spesa e sulla nessuna necessità del traslocamento della marina da Genova.

Non tornerò sull'argomento già addotto delle difficoltà di caricare e scaricare; queste sono troppo note perchè ne abbia da far parola; ma invece mi permetterò di porre a confronto la situazione del porto di Genova con quella degli altri porti.

Per conservare la marina a Genova, si disse che il porto era sufficiente a capire la marina mercantile e quella militare; e per provare questo assunto si suggeriva al Ministero di allargare la darsena, per favorire la marina militare, verso il seno di Santa Limbania. Ma a tutte le difficoltà che ieri vennero accennate, ve n'ha una che non fu citata, e che prego il Senato di considerare. Nel seno di Santa Limbania manca il fondo, manca l'acqua; ogni bastimento di una certa portata abbisogna almeno di 8 metri d'acqua, ed in quel seno non avve-
no più di due metri circa.

Non toccherò ulteriormente l'impossibilità di allargare l'arsenale militare nel porto di Genova; risponderò solo a quelli i quali dicono che non occorre di allargare il porto di Genova, e citerò ciò che si fa in proposito da altri Governi. La superficie utile del porto di Genova è di 32 ettari; aggiungendovi lo spazio che si acquista mediante la prolungazione del molo nuovo di 8 ettari si verranno ad avere in totale 40 ettari di superficie.

Le calate esistenti e quelle in corso d'esecuzione monteranno a 2000 metri. Con tutto ciò sussisterà la difficoltà d'imbarcare e sbarcare e quindi la continuazione dell'inconveniente già segnalato delle lunghe stallie, il quale verrà a cessare soltanto mediante la separazione della marina militare, acquistando un maggiore spazio per cui si avranno 5000 metri circa di calate.

Ma, o signori, sapete che cosa si fa a Marsiglia? Il porto di Marsiglia, anticamente contava 27 ettari di superficie; da qualche anno si è costruito il nuovo porto detto della *Joliette* il quale conta per sè 22 ettari circa, ciò che farebbe una superficie di 49 ettari; ma non bastò ancora e si fondò il bacino Napoleone di 32 ettari, eguale alla superficie utile del porto di Genova. Di più, si fecero i *docks* di 8 ettari, sicchè il porto di Marsiglia

viene ad avere 90 ettari di superficie con 7370 metri di calate.

Qui ancora non si fermarono le providenze del Governo francese per tutelare l'interesse del commercio della nazione confidato alle sue cure. Si sta ora meditando la esecuzione di un antiporto di 60 ettari, ed in ultima analisi si avrà fra pochi anni in quella località un magnifico porto di 150 ettari di capacità, mentre Genova ne ha soli 40.

Io dimando al Senato se non sia urgente di preoccuparsi degli interessi commerciali che sono pure gl'interessi della nazione, tanto più che il porto di Genova è in una posizione più felice per attrarre a sé il commercio marittimo, segnatamente quello del Levante, e ciò perchè si trova situata più avanti nella terraferma di 111 chilometri che non i suoi emuli di Marsiglia e di Livorno; dalla quale condizione nasce un considerevole risparmio pel trasporto delle mercanzie.

Poichè ho accennato al nome di Livorno, porto che appartiene ad una potenza di terzo ordine, ad una potenza inferiore alla nostra, dirò che in questo porto si sono intrapresi lavori colossali per ingrandirlo e portarlo da 32 ettari della sua superficie attuale sino ad 82. Basterebbe, a mio avviso, questo solo fatto per dimostrare come il Governo sarebbe in grave colpa se non si preoccupasse degli interessi del commercio marittimo.

Dimostrata così la necessità di separare le due marine, e l'impossibilità di stabilire la marina militare in nessun'altra parte fuori di quella della Spezia, non rimane più che a provare come la spesa non sarà di quella importanza che si è creduto. A questo riguardo non mi occorre altro che rammentare quanto viene in proposito espresso nella relazione, che la massima spesa potrà, comprendendo tutte le fortificazioni, ascendere a 18 milioni, 10 dei quali saranno rimborsati dalla vendita dei locali attuali della darsena militare e sue dipendenze: non rimarranno quindi che 8 o 9 milioni al più per questa spesa, la quale è di un'utilità tale da compensare largamente il sacrificio che verrà chiesto all'uopo alla nazione; sacrificio, il quale diviso in 3 o 4 anni, diverrà veramente non molto grave. Devesi inoltre considerare che è una spesa utile e produttiva, dalla quale si ricaveranno molti frutti; poichè, coll'accrescersi del movimento del porto, e quindi del commercio marittimo, si aumenteranno le entrate daziarie, e si avvererà nel tempo stesso la strada ferrata per la maggior quantità di mercanzie da trasportarsi. Appare pertanto, a mio avviso, chiaro che dal progettato trasferimento deriveranno non pochi e reali benefici al commercio, alla marina, alla strada ferrata, e quindi maggiori entrate al pubblico erario.

Avrei a questo punto messo termine al mio ragionare, se uno degli onorevoli senatori non avesse lasciato cadere dal suo labbro amare parole che mi hanno profondamente rammaricato, e che credo non doversi lasciare senza una qualche risposta.

Egli tacciò questo progetto, *d'ingiusta misura, di*

colpo durissimo ed immeritato, tendente ad umiliare ed affliggere Genova!

BRIGNOLE-SALE. Domando la parola.

DI POLLONE, relatore. Affliggere ed umiliare Genova, o signori! Da chi e perchè? Forse dai ministri di Re Vittorio Emanuele e dal Parlamento?

Signori, un tale atto è impossibile; ma si ammetta pure per poco l'ipotesi che un Ministero vi fosse, il quale, sconsigliato, ardisse di presentare al Senato un progetto di legge, nel quale si ascondesse il germe di una umiliazione o di una ingiustizia, non dico già contro la seconda città del regno, ma di qualunque più modesta terra dello Stato, la Commissione da voi incaricata del suo preliminare studio non verrebbe a maggioranza di voti a proporne l'adozione, ma unanime vi chiederebbe di riprovarlo, di respingerlo, e voi vi alzereste come un solo uomo a sancire le sue conclusioni, ed a quello sciagurato Ministero non rimarrebbe che la vergogna dei suoi atti. Ma lasciamo le ipotesi impossibili, e teniamoci ai fatti veri e reali, i quali ci assicurano che nulla v'ha nella legge, non dico che giustifichi le severe asserzioni, ma che dia nemmeno luogo di farne la supposizione.

Vada sicura la nobile città di Genova che il suo benessere, quanto le sue glorie, stanno a petto tanto dei consiglieri della Corona, quanto di noi tutti; vorrei che la mia povera voce fosse da tanto da poter essere udita dai suoi generosi abitanti, e persuaderli che queste semplici parole dettate da puro amor di patria sono l'espressione della verità, ed hanno per unico scopo di distruggere le tristi impressioni che per avventura si fossero prodotte.

Mi rimane ora a parlarvi della petizione, che v'ebbi già ad annunziare, stata deposta all'esordire di questa discussione, da uno degli onorevoli senatori. Questa petizione non contiene che generalità, e nulla dimostra. Sta vero che è coperta da due mila e più firme, di cui è garante il deponente, mentre se così non fosse, non potrebbe essere accettata a termini del regolamento del Senato. L'ufficio centrale, che ne ha preso cognizione, non crede tuttavia che possa menomamente infirmare le sue conclusioni, e persiste quindi nell'avviso esternato che sia da adottarsi il progetto di legge, e da respingersi la sospensione, che vi venne proposta.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore La Marmora per un fatto personale.

LA MARMORA ALBERTO. Signori, egli è con grandissimo rimercimento che prendo la parola, ma mi restringerò al puro fatto personale nato dalle parole del signor relatore. Mi duole assai che egli mi abbia accusato di avere parlato del malumore degli uffiziali. Io credo che egli non ha sentito bene il mio discorso, o che non lo ha capito, perchè precisamente una delle cose che ho voluto fare, era quella di combattere l'idea che gli uffiziali di marina fossero contrari al progetto. Egli è vero che nel mio discorso ho parlato degli inconvenienti che potevano esservi alla Spezia, ho parlato delle distrazioni che credeva potevano avere colà, e mi sono forse divertito

un poco su quel soggetto; ma su ciò che tratta dell'opposizione degli ufficiali di marina, della loro condotta in questo contingente, io ripeto, ho preso la parola come un loro antico capo, come loro antico maestro, perchè sono stati tutti i miei figli, e dico che non c'è un ufficiale di marina che abbia fatto vedere malumore (forse verrà), nè che facesse nessuna ostilità al progetto. Signori, non vi dico altro, avrei altre cose da aggiungere, ma non voglio abusare del vostro tempo.

DI POLLONE, relatore. Domando anch'io la parola per un fatto personale, ed è quello di essere stato supposto dall'onorevole La Marmora che io gli abbia imputato di accusare gli ufficiali di marina di avere del malumore, o di fare opposizione a questo progetto di legge. Io non ho detto questo, ma ho semplicemente tenuto conto nel suo discorso di quel fatto che egli adduceva, che quando gli ufficiali sarebbero al Varignano, vi si seccherebbero, e che non avrebbero altro sollazzo che quello di andare a sentire a cantare i fringuelli, oppure di fare passeggiate in navicella; quindi siccome so che gli uomini seri non si divertono di questo genere di cose, ho supposto che volesse alludere a che gli ufficiali, i quali non avrebbero altro sollazzo che questo, sarebbero di malumore. Del resto ho reso il debito omaggio agli ufficiali di marina, e non credo che chi fece loro da padre, come lo riconosco nel senatore La Marmora, prenda a male che io abbia reso omaggio agli ufficiali di marina.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Brignole-Sale, il quale prego di attenersi al puro fatto personale.

BRIGNOLE-SALE. Non parlo che di una sola espressione del signor relatore. Egli ha fatto allusione evidentemente ad una frase del mio discorso dicendo che un senatore avrebbe accusato il Ministero di voler affiggere, umiliare Genova. Non v'è mai stato questo nè nel mio pensiero, nè nel mio labbro; dichiaro altamente che sono convinto che mai non è venuta nella mente di nessuno degli onorevoli membri che compongono il Gabinetto di S. M. una simile idea. Non ho detto che i Genovesi si sentano umiliati, ho detto precisamente il contrario, cioè che saranno afflitti, ma non umiliati. Dunque domando che s'interpretino le mie parole come le ho pronunziate, e non mi si attribuisca quello che non ho avuto intenzione di dire. Ripeto che non recedo un momento dall'espressione che i Genovesi saranno afflitti da questo progetto, qualora sia sancito dal Senato e prenda forza di legge, ma che non saranno umiliati.

PRESIDENTE. Essendo chiusa la discussione generale, non rimane più che a passare a quella degli articoli, i quali ho l'onore di leggere, onde porli ai voti:

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

(È approvato.)

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

(È approvato.)

« Art. 3. Per l'esecuzione delle opere del nuovo stabilimento, per la traslazione del personale e del materiale della marina militare e per tutte le esigenze che ne derivano, è autorizzata la spesa straordinaria di 10 milioni, ripartitamente come infra nei bilanci del Ministero della marina:

Bilancio 1857	L. 1,500,000
Id. 1858	> 2,000,000
Id. 1859	> 2,500,000
Id. 1860	> 2,500,000
Id. 1861	> 1,500,000

(È approvato.)

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

(È approvato.)

« Art. 5. Sono autorizzate:

« La spesa di 3,002,288 lire per la costruzione di opere di fortificazione a difesa dell'arsenale marittimo da erigersi nel seno del Varignano alla Spezia, secondo il progetto d'arte della direzione del genio militare locale;

« La spesa di 1,500,000 lire per la provvista di artiglieria e materiale accessorio occorrenti per l'armamento delle stesse opere. »

(È approvato.)

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

« In quanto alla costruzione delle opere:

Bilancio 1857, categoria 79, <i>Opere di fortificazione a difesa dell'arsenale marittimo nel golfo del Varignano</i>	L. 500,000
Bilancio 1858, categoria 78	> 800,000
Id. 1859, id.	> 1,000,000
Id. 1860, id.	> 702,288
Totale	L. 3,002,288

« In quanto all'armamento:

Bilancio 1857, categoria 80, <i>Artiglierie e materiale accessorio per le nuove fabbricazioni a difesa del Varignano</i>	L. 300,000
Bilancio 1858, categoria 79	> 300,000
Id. 1859, id.	> 300,000
Id. 1860, id.	> 300,000
Id. 1861, id.	> 300,000
Totale	L. 1,500,000

(È approvato.)

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

RICCI ALBERTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il senatore Ricci ha la parola.

RICCI ALBERTO. Il disposto di questo articolo è stato nell'intenzione dell'altra parte del Parlamento sicuramente suggerito da un pensiero atto a tranquillare gli interessi della città di Genova, relativamente al danno che potrebbe ad essa risultare dal trasferimento della marina militare alla Spezia, danno che è immaneabile, perchè si tratta niente meno che dell'emigrazione di due a tre mila famiglie.

Ma questo danno la città di Genova lo deve subire senza lagnanza, trattandosi di utilità generale dello Stato.

Però, siccome sentii che era intendimento di una società che tratta d'intraprendere la costruzione della strada ferrata del litorale di farsi cedere dal Governo una parte di quest'area della darsena, appunto per stabilirvi una stazione, vorrei chiedere al Ministero se questo fatto sia esatto, e se in tal caso il Ministero è disposto ad aderire a tale richiesta, o se, conformemente all'articolo che si sta per votare, vorrà esclusivamente destinare agli usi dei bisogni del commercio marittimo i locali e l'area attuale della darsena, perchè altrimenti si troverebbe in contraddizione con tutte le generose offerte ed intenzioni già manifestate a favore del commercio.

Desidererei di sapere se vi è qualche cosa di fondato a questo riguardo, e se il Ministero è deciso di respingere quella domanda tendente a stabilire una stazione precisamente nell'area della darsena.

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. È noto all'onorevole preopinante, ed è noto generalmente, come ne ha parlato anche l'onorevole Brignòle nella precedente tornata, che moltissimi furono i progetti stati presentati al Governo per fare i *docks*; alcuni di questi avevano molto merito, altri invece erano progetti vaghi, indeterminati, ed accennavano ad opere piuttosto ideali che realizzabili.

Il Governo restava perplesso sulla migliore determinazione da prendere; tanto più che, stabilito per principio, secondo le sue opinioni in cui concordarono ora quelle del Parlamento, stabilito, dico, che definitivamente la marina militare si avesse a trasportare alla Spezia, il campo dei progetti diventava più vasto, e quindi più larghe ed estese le idee che su questo argomento si potevano sviluppare.

Il Governo pertanto, onde mettersi in grado di far procedere alla desiderata riforma del porto commerciale di Genova, non trovò miglior partito che di istituire una Commissione composta degli uomini più competenti i quali rappresentassero le varie pubbliche amministrazioni che avevano interesse in questo affare, ed inoltre e dirò anzi più specialmente gli interessi di Genova. Questa Commissione presieduta dall'intendente generale, e composta del capitano del porto, del direttore delle costruzioni marittime, dell'ingegnere capo del genio ci-

vile, del direttore delle dogane, dell'ingegnere direttore della strada ferrata, oltre ad un rappresentante della Camera di commercio, altro dell'associazione marittima, e finalmente di un delegato del municipio di Genova, ricevette apposite istruzioni del Governo le quali non si limitavano già a prescrivere di far scelta fra quel gran numero di progetti che erano stati presentati al Ministero e da questo rivolti alla Commissione, dopo di aver proceduto ad accurati esami, ma ebbe incarico eziandio, qualora nessuno di questi progetti avesse soddisfatto a tutti gli interessi a cui si intendeva di avvisare, di addivenire essa stessa alla redazione di un nuovo progetto da presentarsi al Governo.

L'adempimento di questo incarico richiese per verità qualche tempo e sono certamente note, se non a tutti, ad una gran parte almeno dei senatori, le incriminazioni fatte dalla stampa, perchè questa Commissione non accelerava il suo lavoro. Ma niuno avvi il quale, conoscendo qual grave bisogno sia la regolazione generale di un porto di tanta importanza come quello di Genova, ed in condizioni così difficili e difettose, non sia convinto che, lungi dal meritarsi biasimo, questa Commissione non meritò, come io credo, che i più alti elogi per aver fatto un lavoro degno degli uomini che la componevano.

Vuolsi anche avvertire che la Sotto-Commissione incaricata di trattare tutti i dettagli particolari di questo progetto, era composta di uomini tecnici che occupatissimi nei rispettivi impieghi, non potevano consecrare a questa nuova incombenza tutto il loro tempo. Ad ogni modo questo progetto è fatto. Il Governo non ha ancora avvisato a darvi una sanzione definitiva, giacchè, come il Senato comprenderà, è cosa così grave e di tale importanza pel Governo, su cui ricade poi la responsabilità dell'esito, il prendere una decisione al riguardo da obbligarlo a procedere colla massima precauzione nel pronunciare se il nuovo progetto abbia ad essere in ogni sua parte approvato.

Resterà a vedere in qual modo e su quali principii si debba eseguirlo nella parte amministrativa, e su questo punto non sono ancora abbastanza maturi gli studi, il che risponde già in parte a quello che disse l'onorevole Ricci Alberto; e poichè non sono compiuti gli studi, egli comprenderà che il Governo non si trova ancora in misura di accogliere piuttosto questa che quella proposizione.

Aggiungerò di più che sinora una sola proposizione è stata fatta, la quale venne trasmessa alla Commissione che fece il primo progetto, perchè tale proposta consente in gran parte colle opere consigliate dalla Commissione, e nel rimanente modificherebbe grandemente il primo concetto della Commissione medesima. Il Governo dunque aspetterà che dessa gli faccia conoscere la sua opinione sulla parte tecnica.

Quanto alla parte amministrativa ed economica, che riguarda i favori chiesti e le condizioni colle quali questa società si assumerebbe l'esecuzione dei lavori, posso dire solamente che, appunto perchè alcune di queste de-

mande paiono troppo gravose nel senso nel quale parlava l'onorevole Alberto Ricci, il Governo ha già fatto sentire alla stessa società che non discenderebbe così facilmente a trattative, se non fossero radicalmente modificate alcune delle sue domande. Quanto ad altra domanda che l'onorevole Ricci crede essere stata fatta dalla società che assumerebbe l'impresa dell'esecuzione della strada ferrata del litorale, posso assicurarlo che io non ne ho cognizione di sorta.

A me non consta rispetto alla strada altro che quello che ho detto nella mia relazione presentata alla Camera dei deputati e poscia al Senato. Ma in ciò nulla vi è che abbia tratto ad occupare questa o quella parte del porto di Genova per stabilirvi una stazione.

L'onorevole Alberto Ricci riconoscerà anche dal programma su quali basi debbono aver luogo le trattative che il Governo farà colla società che si porta concessionaria della strada litorale dal Varo alla Parmignola; esso avrà rilevato che fra queste condizioni avviene una sospensiva, quella cioè che riguarda la traversata della città di Genova; ed è detto precisamente che, finchè non sia stabilito l'ordinamento ed il sistema dei lavori che devono regolare il porto di Genova e il suo *dock*, finchè ciò non sia stabilito definitivamente, non si farà colla strada ferrata la traversata di Genova, appunto perchè questa deve essere subordinata al *dock*. Deve essere dunque il *dock* l'opera principale cui si collegherà la strada ferrata, e non la strada ferrata che faccia servire ai suoi interessi il *dock*. E siccome questa condizione posta nel capitolato di appalto non è tempo che venga maturata, e d'altronde dalla legge, se piacerà al Senato di approvarla, è data facoltà al Governo di trattare in base di quel capitolato, io posso fin d'ora accertarlo che il Governo, non solo non ha nessun impegno, ma nemmeno una trattativa relativamente allo scopo che ha formato l'oggetto della sua interpellanza.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 7 ed ultimo della legge.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(È approvato.)

Si procede ora all'appello nominale per lo squittinio segreto su questa legge.

PRESENTAZIONE DI TRE PROGETTI DI LEGGE.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor ministro della guerra.

LA MARMORA, ministro della guerra e marina. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti progetti di legge, a nome del mio collega il ministro delle finanze, già approvati dalla Camera dei deputati:

1° Autorizzazione al Governo di dar esecuzione alla nuova convenzione stabilita colla compagnia Transatlantica (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1179);

2° Per spese nuove e maggiori spese al bilancio del 1856 (Vedi vol. *Documenti*, pag. 402);

3° Per spese nuove e maggiori spese al bilancio 1857. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 401.)

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della presentazione di questi progetti di legge, i quali avranno il loro solito corso.

Faccio presente al Senato che l'ordine del giorno chiama, dopo la legge che dobbiamo ora votare a squittinio segreto, la discussione di quella relativa alla concessione della strada ferrata dal Varo al confine modenese.

Intanto essendo stata distribuita la relazione sul progetto di legge portante modificazioni alla tassa sulle vetture pubbliche, il quale probabilmente non darà luogo a lunga discussione, domanderei al Senato se crederrebbe di intercalare questa legge nella seduta d'oggi.

Chi è di questo sentimento voglia alzarsi.

(Il Senato adotta.)

MARIONI, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione sul progetto di legge relativo al trasferimento della marina:

Votanti	64
Voti favorevoli	42
Voti contrari	22

(Il Senato adotta.)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PORTANTE MODIFICAZIONI ALLA TASSA SULLE VETTURE PUBBLICHE.

PRESIDENTE. Metterò in discussione il progetto di legge portante modificazioni alla tassa sulle vetture pubbliche. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 232 e 234.)

Ne darò lettura; esso è così concepito. (*Vedi infra*)

È aperta la discussione generale.

Nessuno domandando la parola, rileggerò gli articoli per metterli ai voti.

« Art. 1. A far tempo dal 1° gennaio 1858 la tassa stabilita dall'articolo 5 della legge 1° maggio 1858 sulle vetture pubbliche di prima categoria, sarà ridotta a due centesimi per le vetture che percorrono una distanza minore di 70 chilometri, e ad un centesimo se la distanza è inferiore a 25 chilometri, senza riguardo nell'un caso e nell'altro se abbia o no luogo il ricambio dei cavalli. »

(È approvato.)

« Art. 2. S'intenderanno comprese nella prima delle categorie determinate dall'articolo 4 della legge prementovata tutte le vetture pubbliche di qualunque forma o dimensione, che percorrono determinati stradali più di due volte per settimana, sebbene a giorni ed ore variabili e indeterminate. »

(È approvato.)

« Art. 3. Saranno computate come corse straordinarie per il pagamento della tassa anche quelle che hanno luogo con vetture di supplemento a quelle del servizio ordinario. »

(È approvato.)

« Art. 4. È mantenuta in vigore la disposizione eccezionale per l'isola di Sardegna, stabilita dall'articolo 16 della legge del 19 aprile 1856. »

(È approvato.)

DI POLLONE, relatore. Non ho inteso se il signor presidente nel leggere l'articolo 1 abbia avvertito di correggere la data del 1857, la quale è stata stampata per mero errore, come ho segnalato nella relazione.

PRESIDENTE. È chiaro che questo è un errore di stampa.

DI POLLONE, relatore. Convegno che è un errore di stampa, ed è perchè non aveva inteso se il presidente lo avesse avvertito, che ne faccio cenno al Senato.

PRESIDENTE. Ora si fa l'appello nominale pello scrutinio segreto sul complesso della legge.

GIULIO, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti 60

Voti favorevoli 59

Voti contrari 1

(Il Senato adot'ta.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA FERROVIA DAL VARO AL CONFINE MODENESE.

PRESIDENTE. Viene ora in discussione il progetto di legge per la concessione di una ferrovia dal Varo al confine modenese. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 948 e 982.)

JACQUEMOUD. Je demande la parole.

Après une loi très-grave, qui vient d'occuper le Sénat pendant plusieurs séances, il me semblerait opportun de renvoyer à un autre jour la discussion de la loi sur le chemin du Var aux confins du duché de Modène, afin d'avoir le temps de relire le cahier des charges, qui est très-détaillé et dont il importe d'avoir pleine connaissance pour la votation.

DORIA. Io mi oppongo alla proposta dell'onorevole barone Jacquemoud, attesochè già da molto tempo trovansi questo progetto di legge all'ordine del giorno per la discussione, nè parmi debbasi ulteriormente differire.

Le popolazioni delle riviere sono impazientissime di vedere l'esito della legge; oltre a ciò mi consta che da alcuni giorni sono state fatte serie proposizioni all'onorevole ministro, e non vorrei che ritardando questa discussione da un giorno all'altro ne potesse conseguire un danno reale.

Io quindi prego l'onorevole presidente che voglia mettere ai voti l'urgenza del progetto in questione, e che si proceda immediatamente alla discussione, tanto più che sono soltanto le quattro e si avrebbe ancora una buona ora per discutere. Farò altresì osservare che rimangono molte leggi a trattare oltre ai bilanci. Credo che l'altro ramo del Parlamento in breve porrà termine ai suoi lavori, ed il Senato si troverà così ancora per 15 o 20 giorni costretto a rimanere in permanenza. Sup-

pongo altresì che vari fra i senatori, chi per salute ed altri per affari di famiglia, dovranno fra poco assentarsi, onde sarebbe prudente di non frapporto tempo e procedere con alacrità e speditezza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io veggo che la questione volge sull'ordine del giorno del Senato. È stata domandata la sospensione della discussione di questa legge.

L'onorevole Doria vi si oppone, e veramente io non trovo nelle cose da lui dette alcun motivo grave, perchè non si possa sospendere questa discussione; imperciocchè è evidente che un'impresa di così alta importanza quale è quella della concessione di una strada ferrata di 320 chilometri nelle condizioni in cui è quella dal Varo alla Parmignola, richiederà certamente un tempo assai lungo nelle trattative, e che quindi l'indugiare di qualche giorno non arreca inconvenienti di sorta: e ciò è tanto vero, che la Camera elettiva, sentendo essere state presentate varie proposizioni, quantunque non abbastanza concrete, al Ministero, la Camera, dico, interessatissima ad accelerare l'esecuzione di quest'impresa, distolse il Governo dalla prima sua idea di proporre immediatamente un concorso, e gli diede la facoltà di trattare direttamente con quella compagnia, che presentasse migliori guarentigie, la concessione definitiva di questa strada, accordandogli a tale effetto il termine di tre mesi. Ciò è quanto può riguardare il Ministero.

Nel resto io dichiaro apertamente che non esprimo un voto nè in favore nè contro la sospensione di questa discussione, non avendo motivo nè di affrettarla nè di dilazionarla, e d'altronde trattandosi semplicemente dell'ordine del giorno pella seduta del Senato, materia questa che riguarda essenzialmente la Presidenza e l'ufficio centrale del Senato.

DI POLLONE. Le parole dette dal ministro mi inducono a pregarlo di una risposta. Desidera egli che in questa Sessione si voti questa legge o no? Se il Ministero desidera che si voti, io per verità mi accordo col l'onorevole Doria.

Siamo giunti al punto, nè possiamo illuderci, che fra pochi giorni il Senato non si troverà più in numero, ed abbiamo una quantità di leggi, e leggi gravi, che basterebbero da per se stesse a compiere un'intiera Sessione; e quindi, poichè abbiamo campo a ciò e numero sufficiente di senatori, non vedrei perchè, nè ho sentito una ragione valevole in contrario, si dovesse mutare l'ordine del giorno assentito dal Senato, onde parmi che si debba continuare secondo che era stato prestabilito.

PLEZZA. Mi sembra che appena usciti dalla discussione di una legge importantissima, la quale ha potuto assorbire per più giorni tutti gli animi, non sia conveniente di procedere immediatamente alla discussione di un'altra legge di uguale importanza; mi pare che sarebbe molto più conveniente di intercalare una di quelle meno importanti, cioè che già sono in pronto e che pure devono essere votate in questa Sessione. Del resto non

vi è pericolo che manchi il numero legale dei senatori per la discussione di questa legge, giacchè sono ancora da votarsi alcune leggi di molto rilievo, e fra queste i bilanci; onde non credo possibile che il Senato voglia mancare a se stesso e non trovarsi in numero per l'adempimento dei doveri che gli incombono.

Credo dunque che sarebbe opportuno il differire di qualche giorno la discussione di questa legge ed intanto occuparsi di leggi meno importanti, e, quando si verrà alla discussione si trovino tutti pronti a fare quelle osservazioni che si crederanno del caso. Quando poi anche passasse questa legge senza discussione, per lo meno non appaia che ciò sia avvenuto per la stanchezza della discussione della legge pel trasporto della marina militare al golfo della Spezia, piuttosto che per vero proposito di coloro che avevano a prendervi parte. Quindi ancor io appoggio la domanda del senatore Jacquemoud perchè sia questa discussione differita.

DORIA. Io non credo che sia conveniente di alterare l'ordine del giorno, tanto più che potrebbe succedere che non ci trovassimo più in numero, quando si facesse luogo ad una dilazione nella discussione di cui è caso, perocchè, come dissi, molti degli onorevoli nostri colleghi saranno forse di partenza, e succederebbe, come avvenne durante venti giorni, che il Senato, convocato per ben quattro volte in seduta pubblica, non potè compiere all'ordine del giorno per mancanza del numero legale.

Ora io domando se sia giusto che i senatori delle provincie, i quali si fermano qui e tralasciano i loro interessi, rimangano in Torino inoperosi. Faccio quindi istanza perchè il Senato decida della convenienza di intraprendere indilatamente la discussione di questo progetto.

RICCI ALBERTO. Come membro della Commissione debbo far osservare al Senato che la relazione è stata distribuita da più di otto giorni; che non vi ha altra legge in pronto per la discussione; che il Ministero desidera che questa legge sia votata nella Sessione attuale; che siccome la Commissione propone alcuni cambiamenti, bisognerà, quando il Senato li adotti, che questa legge ritorni all'altro ramo del Parlamento e che in conseguenza l'ammettere un aggiornamento non motivato da ragioni che sembrano avere veramente ai nostri occhi qualche peso, non sarebbe che rimandare assolutamente alle calende greche la discussione di questa legge, locchè è assolutamente contrario alle intenzioni del Ministero ed ai bisogni ben sentiti di quelle provincie.

SAULI LODOVICO. Io non ho nulla in contrario che si metta subito in discussione la legge per la concessione della ferrovia dal Varo alla Parmignola, solamente farò osservare che le ragioni addotte dall'onorevole Doria sono quelle che quasi quasi fanno desiderare questo rinvio, perciocchè egli teme che il Senato non si trovi più in numero per poterla votare.

Ora dico, che questa è una legge importante, cui molti s'interessano e per conseguenza tiene qui legati molti

senatori, che, una volta votata questa legge, cederanno forse al desiderio di poter rivedere i loro patri lari. Io lo dico schiettamente: siccome credo importantissimo che questa legge e le altre poste in discussione siano votate, così mi pare che non si debba trasandare ogni mezzo atto a trattenere in Senato un numero maggiore dei nostri colleghi.

SCLOPIS. Il discutere e votare le leggi è cosa seria, e tanto più seria quando si tratta d'impegnare il presente e l'avvenire delle finanze della nazione.

Io sono certo per conseguenza che tutti i membri del Senato si faranno un impegno di assistere fino al fine della Sessione, nè sarà il caso di dire che finita la discussione di alcuna legge taluni senatori si crederanno esonerati. Si è fatto cenno dei bilanci. Chi di noi non vorrà far atto di presenza alla discussione di essi? Chi di noi vorrà avere a farsi il rimprovero di aver mancato in quell'occasione di dare il suo voto coscienzioso? Io quindi credo che ogni ragione di celerità sia intempestiva, come credo che tutte queste ragioni di volere più presto o più tardi uscire dalla cerchia del nostro dovere, che è di stare presenti a queste discussioni, siano inattendibili.

Propongo per conseguenza che questa discussione non sia protratta oltre misura; ma quando si rimandasse a domani una discussione che debbe avere un certo seguito, sicuramente credo che non si pregiudicherebbe niente nè alla strada, nè alla questione, poichè così si avrebbe ancora campo a prendere altre informazioni, e si avrebbe l'utile di poter proseguire più riposatamente in una discussione gravissima.

PINELLI. Io non vedo il motivo per cui se domani si potrebbe cominciare la discussione non si possa cominciare fin d'oggi: sono otto giorni che la relazione è distribuita, epperò non posso a questo riguardo che unirmi alla osservazione fatta dalla Commissione. Io poi non vedo come non si abbia qualche timore che trattandosi di una legge di genere facoltativo come sarebbe questa, non vi sia piuttosto pericolo per la discussione ritardata di essa, anzi che per quelle nelle quali si tratti di bilanci o di altri argomenti.

Trovo validissima l'osservazione dell'onorevole mio amico e collega senatore Sclopis, giacchè sicuramente nessuno dei senatori crederà di potere, senza mancare al proprio dovere, alla propria coscienza, allontanarsi dalle sedute, finchè vi sono delle leggi da discutere. Ma forse non sarebbe tale l'opinione di taluno il quale credesse che si trattasse solamente di una legge di argomento facoltativo, come mi sono espresso, sull'opportunità della quale vi potessero essere dei dispareri; e per conseguenza io non vedo motivo per cui si possa cambiare l'ordine del giorno fissato, e credo che senza una gravissima causa non lo si possa mutare.

PRESIDENTE. Il Senato ha inteso la proposta del senatore Jacquemoud di differire d'alcun poco la discussione della legge relativa alla linea di strada ferrata dal Varo al confine modenese. Io domanderò...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io dichia-

rerò che mi astengo di votare. La Commissione proporrà, ed il Senato deciderà se vi siano motivi che inducano a poter ritardare di qualche giorno questa discussione, anticipando quella di altre leggi; io non ho, lo ripeto, propensione a voler fare prevalere un'opinione piuttosto che un'altra. Ma, ove si trattasse solamente di discutere questa legge oggi, poichè tempo ci resta, a vece di cominciare la discussione domani, io veramente non saprei quale vantaggio si potrebbe trarne dal rimando; anzi non vedrei che il disavvantaggio di non profittare di questa seduta, poichè siamo in numero.

JACQUEMOUD. Monsieur le sénateur Doria pense qu'il ne convient pas de retarder la discussion de cette loi, même d'un seul jour, parce que plusieurs sénateurs se proposent de retourner chez eux, aussitôt qu'elle sera votée et que le Sénat ne sera plus en nombre. Vraiment ce motif produit sur moi une impression bien différente; car j'y verrais une raison de renvoyer cette loi à plusieurs jours, afin que le Sénat puisse encore discuter plusieurs autres lois, non moins importantes.

DI POLLONE. Affinchè possiamo votare, poichè un voto deve decidere la questione, affinchè, dico, possiamo votare con cognizione di causa, sarebbe bene che l'onorevole preopinante adducesse qualche motivo in appoggio di questo ritardo indefinito. È stato proposto di rimandar la discussione a domani; ciò non calza all'intendimento dell'onorevole preopinante; egli si opporrebbe a che si cominciasse fin d'oggi, e propone di rimandarla a qualche giorno, ove così si creda. Ho sentito molti che credono di non doverla rimandare, e non ho inteso addurre motivi gravi, come diceva l'onorevole Pinelli, perchè sia differita. Pregherei quindi l'onorevole preopinante di volerci spiegare quali sono i suoi motivi per questo ritardo, e credo che se questi motivi, come debbo supporlo, hanno una vera importanza, voteremo tutti come un sol uomo nel senso della sua proposta; ma in difetto manterremo l'ordine del giorno.

JACQUEMOUD. Mon honorable collègue, monsieur le sénateur De Pollone, me demande les motifs sur lesquels se fonde le renvoi proposé. Je ne puis que me référer à ceux qui ont été donnés par monsieur le sénateur Doria. Il est persuadé que le Sénat ne sera plus en nombre légal après la votation de la loi sur le chemin du Var, j'ai dit alors que ce serait une raison pour la renvoyer à plusieurs jours; mais j'aime à espérer que l'honorable sénateur Doria exercera son influence sur quelques-uns de ses amis pour les retenir jusqu'à la fin de la Session. Du reste, je n'insisterai pas davantage et je m'en réfère à la sagesse du Sénat.

COLLA. Domando la parola.

Si tratta d'una legge urgente, d'una legge che forse per un emendamento di poca importanza dovrà ritornare all'altra Camera, d'una legge che è desiderata da tutto il litorale di Genova, da tutte le sette provincie che vi sono interessate. Ora, come si può mai domandare al Senato che, mentre non ha leggi in pronto da discutere, sospenda di discutere questa? Io per me mi oppongo di tutto cuore, e tutta la Commissione unita domanda che

sia mantenuto l'ordine del giorno. Solo quando si credesse di cominciare la discussione domani, atteso che l'ora oggi è tarda, la Commissione non opporrebbe difficoltà; ma essa intende assolutamente che questa legge sia la prima a venire in discussione oggi o domani.

Voci. Oggi! oggi!

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Veramente questo voler protrarre a domani la discussione di una legge, che, come dissi, è già da molti giorni stata distribuita, ed in cui il Ministero non incontra opposizione, mi pare che sia un perdere tempo senza profitto alcuno, ed arrischiare poi che avvenga che domani non si sia in numero, od un'altra circostanza impedisca che questa legge sia votata, senza avere nessun altro vantaggio, a cui possano avvisare coloro che preferirebbero che ne fosse portata la discussione ad altra epoca.

Voci. Ai voti! ai voti!

JACQUEMOUD. Je retire ma proposition.

PRESIDENTE. La proposizione essendo ritirata, non occorre altra votazione, e sta così l'ordine del giorno come si era stabilito.

Io darò per conseguenza lettura del progetto di legge per la concessione della ferrovia dal Varo al confine modenese, così concepito:

« Art. 1. Il Governo è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio della strada ferrata del litorale ligure, dal Varo, confine di Francia, sino alla Parmignola, confine col ducato di Modena, in base del programma-capitolato che va unito a questa legge.

« Art. 2. Qualora al 1° settembre 1857 non sia stata fatta dal Governo la concessione di cui sopra, esso è autorizzato ad aprire un concorso, in base del capitolato suddetto, e di stipularne la definitiva concessione con chi avrà presentato al concorso medesimo l'offerta più vantaggiosa.

« Art. 3. In caso che spirasse il tempo accordato al concorso, senza che si presentassero offerenti, ovvero se i progetti e le offerte presentate non fossero accettabili a termini del programma-capitolato, il Governo farà alla società Liguro-Orientale, costituita con atto approvato dal decreto reale 14 gennaio 1857, ove questa persista nella sua domanda, la concessione del tronco di ferrovia da Genova a Camogli, con facoltà di prolungarlo sino a Sestri di Levante, a termini del capitolato d'oneri in data 8 febbraio 1857 che era già stato inteso fra il Governo e la compagnia medesima, e colla preferenza e riserve nello stesso capitolato contenute per la prolungazione della ferrovia sino al confine modenese.

« Art. 4. Nel suddetto caso che il concorso per tutta la ferrovia litorale dal confine di Francia a quello del ducato di Modena vada deserto, il Governo è autorizzato a stipulare una definitiva concessione per la linea del litorale di ponente dal Varo a Voltri con una compagnia che ne assumesse l'impresa alle stesse condizioni che sono formolate nel programma-capitolato approvato colla presente legge.

« Il Governo stesso è anche autorizzato a fare una simile concessione per la linea del litorale di levante, da

Genova al confine modenese, ferma la preferenza a patti eguali alla società Ligure-Orientale che si ricostituì, a termini di legge per assumere l'impresa dell'intera linea medesima da Genova al confine modenese.

« Art. 5. Entro la prossima Sessione il Ministero presenterà un progetto di legge riflettente l'apririmento di una seconda linea ferrata che metta in comunicazione le provincie interne dello Stato con la linea dal Varo al confine modenese.

« Art. 6. I ministri segretari di Stato dei lavori pubblici e delle finanze sono incaricati della esecuzione della presente legge. »

È aperta la discussione su questo progetto di legge, e la parola spetta al senatore Doria.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il ministro ha la precedenza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'ufficio centrale approvando la legge, e l'annesso capitolato di appalto proposto come programma di concorso, e come base anche di trattative in conseguenza delle modificazioni introdotte dalla Camera elettiva, l'ufficio, dico, ha fatto alcune osservazioni sulle quali credo di dover dare qualche schiarimento al Senato, ma principalmente di darlo sulla prima osservazione, perchè questa porterebbe una lieve modificazione al capitolato, farebbe sì che si avesse nuovamente a presentare questo progetto alla Camera dei deputati.

Quantunque questo non sia tal motivo da farmi a sostenere che non si debba adottare un cambiamento, che io stesso trovai, e dichiarai in seno dell'ufficio, giusto e ragionevole, tuttavia avuto riguardo alla imminente chiusura della Legislatura, e ritenuto, a mio avviso, che questo cambiamento non avrebbe grande influenza sulla essenza e sulla economia della legge di concessione, io pregherei il Senato di non introdurlo, onde evitare il pericolo che, ritornando all'altro ramo del Parlamento, la legge non possa essere adottata in questa Sessione.

Questa modificazione riguarda quella disposizione, secondo la quale la Camera elettiva autorizzò il Governo, invece di pubblicare immediatamente un programma di concorso, a trattare direttamente con qualche società che si presentasse sino a tutto il mese di agosto per assumere la strada sulle basi delle condizioni che sono state formolate nel programma medesimo. E qualora compiuto detto termine il Governo non avesse conchiuso, che dovesse pubblicare il programma di concorso, da rimanere aperto per tutto il tempo fissato nel capitolato e durante il quale potessero i concorrenti presentare i loro progetti di massima fino a tutto dicembre.

Ora, non venne avvertito che quando non riescano le trattative fino a tutto agosto, pubblicando il programma tal quale era formolato, e cogli stessi termini perentorii, non resterebbero agli accorrenti che quattro mesi di tempo, per verità insufficienti a fare gli studi necessari anche per un progetto puramente di massima. Solo in un caso si potrebbe confidare di trovare chi concorra malgrado così breve termine, e sarebbe se alcuno di

quelli che si presentano per trattare col Governo fuor del concorso, avessero già fatti gli studi anticipatamente, e quindi potessero compiersi quando non riuscite le trattative dirette, si fosse aperto il concorso: questo caso non è impossibile certamente, ma non è neppure molto probabile.

Tuttavolta che cosa avverrà, quale sarà l'inconveniente che potrà succedere se il Governo, pubblicando il concorso solamente nei primi giorni di settembre non trovasse a tutto dicembre chi si presenti a far partito? Avverrà che si saranno perduti pochi mesi.

Nè ciò è quello che importa ed a cui mirava la Camera elettiva autorizzando il Governo a trattative dirette: il giusto scopo a cui essa Camera mirava ora di non perdere l'opportunità di società che si presentavano per assumere immediatamente la concessione e che in presenza di un concorso si sarebbero invece ritirate, non potendo per lungo tempo tenere sospesa la destinazione dei loro capitali. Che se queste trattative private non riesciranno, ed il concorso pubblicato solo in settembre non darà alcun risultato, poco male sarà che, riaperto il Parlamento, il Governo invochi la facoltà di prolungare il concorso.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Doria.

DORIA. Signori senatori, il progetto di legge sottoposto in questo momento alle vostre deliberazioni è tra i più importanti tra quelli che da lungo tempo hanno occupata la vostra attenzione. Si tratta di affare di sommo momento, di cosa che concerne gli interessi più vitali delle popolazioni, le quali aspettano con vivissima ansietà la risoluzione vostra.

Il Governo vi propone di stabilire una grande arteria commerciale, la quale, percorrendo le due amene riviere della Liguria, sarà per diffondere nei paesi circostanti la vita e la prosperità. Voi, ne porto fiducia, non mancherete di sanzionare col vostro voto favorevole la proposta del Governo: voi non vorrete indugiare ad assicurare tanto beneficio a quelle buone popolazioni: voi non permetterete che questa Sessione memoranda abbia fine senza decretare questo utile provvedimento.

Il vostro ufficio centrale vi suggerisce l'adozione del progetto di legge; ma in realtà, invece di sviluppare i motivi di questa sua proposta, mi pare che esso intenda piuttosto a sollevare scrupoli e dubbi nelle vostre coscienze. Questi scrupoli io non li divido: queste dubbiezze mi sembrano infondate: sia che io rifletta sulla sostanza del progetto, sia che mi faccia a considerarne la parte tecnica, non vi ravviso motivo di respingerlo. In altro recinto gli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici hanno pienamente giustificato il loro provvedimento: essi non mancheranno di certo di fornire questo debito verso di voi con quella facondia che li privilegia e che io mi studierei invano di tentare di pareggiare.

Al postutto, i ragionamenti che odo fare contro l'opportunità di questo progetto rassomigliano troppo a quelli che si sono fatti e si fanno contro altri progetti dello stesso genere e di pari utilità. S'invoca il rischio

dell'intrapresa: si accenna alla condizione delle nostre finanze. Ora qual è, o signori, la grande impresa che possa essere attuata senza correre molti rischi? E, se si fosse badato ai rischi, avremmo noi ora quella legislazione commerciale benefica e sapiente, che è la gloria e la fortuna della nostra patria? E, se ci fossimo lasciati intimorire dalle condizioni delle finanze, avremmo forse ora lo spettacolo grandioso di tante imprese fruttifere coronate di prospero successo? Di tanti giganteschi lavori pubblici eseguiti con tanta celerità? Mi pare che in questa occasione, volendo provar troppo, si finisce col provar niente.

La strada ferrata dal Varo al confine modenese sarà la fortuna di quelle leggiadre contrade, abitate da una popolazione intelligente e valorosa, a cui non manca se non la opportunità propizia per esercitare con profitto suo e di tutto lo Stato la sua attività e le non comuni facoltà onde natura la volle dotata.

Signori senatori, voi ben sapete che non parlo se non mosso da un convincimento profondo e da quella forza di persuasione che fa sgorgare involontaria la parola dalle labbra: ed in questa occasione io non ho potuto resistere a questo impulso imperioso ed ho voluto aprirvi alla buona l'animo mio.

Approvando questo progetto, voi farete opera utile a tutto lo Stato e raccoglierete in modo speciale le benedizioni delle popolazioni delle liguri riviere, a cui l'attuazione del gran disegno promette un'era novella di felicità e di benessere. Questa prospettiva basta a dimostrare che il sacrificio imposto ora alle finanze non sarà senza compenso e certamente sarà fra i più produttivi tra quelli finora fatti.

Non aggiungo altre parole. Caldi zelatori, come siete, della pubblica prosperità, non perderete per fermo di vista quest'oggi gl'interessi delle popolazioni.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor relatore.

MOSCA, relatore. Debbo premettere avanti ogni cosa che l'ufficio centrale è stato unanime nel desiderare che questa importante strada sia intrapresa e mandata ad effetto. Signori senatori, siccome avete potuto vedere dal tenore della relazione, non furono già espresse cose contrarie all'attuazione dell'opera, solo furono espresse ingenue ragioni sul desiderio che si fosse sospeso per poco questa legge, onde preparare elementi più precisi acciò l'opera non andasse (diremo così) sospesa appena intrapresa.

L'ufficio centrale esternò questa sua opinione senza essere trattenuto da leggeri scrupoli, come piacque all'onorevole preopinante di dire. L'ufficio centrale si è creduto in debito di esporre francamente il suo avviso: sta poi al Senato a dare quel giudizio che nella sua saviezza crederà più opportuno. E con ciò ho finito di rispondere all'onorevole Doria.

Qualora poi il Senato creda che questi scrupoli, cosiddetti, non siano meritevoli dei suoi riguardi, esso può vedere dalle conclusioni della relazione che, appunto per non ostare ad una legge, la quale è vivamente desiderata da sette provincie e da tutti, non ha espressa

una conclusione definitiva e lasciò al Senato di formularla nella sua coscienza. Dunque su questo non occorre nemmeno più di ritornarvi.

Suppongo ora che il Senato passi oltre sulle avvertenze fatte, le quali non ostano certamente all'ammisione della legge che gli è proposta. Rimarrebbe solo a far cenno di quanto disse l'onorevole ministro dei lavori pubblici, alla sola avvertenza che non è stata nemmeno proposta nelle conclusioni, ma accennata nelle osservazioni contenute nella relazione intorno all'epoca del termine del concorso fissato al 31 dicembre 1857, epoca la quale è certamente troppo ristretta per dare un concorso un po' ragionevole.

Quando il Senato creda che vi sia questa sola difficoltà, l'ufficio centrale è unanime nell'ammettere il principio del signor ministro, di passar oltre anche in questa proposizione, che è fatta in modo solo subordinato nel rapporto, non nella conclusione, mantenendo il sistema proposto dal signor ministro, che qualora non si presentino nuovi concorrenti, un nuovo progetto di legge sarà presentato, onde prolungare il termine troppo breve del 31 dicembre 1857.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io mi son fatto carico di quella osservazione che si riferisce al periodo del concorso quando lo si apra alla fine di agosto; me ne son fatto carico quantunque non fosse nelle conclusioni, appunto perchè l'ho trovata ragionevolissima, ed io stesso ho francamente confessato nel seno dell'ufficio che se me ne fossi accorto all'altra Camera avrei domandato una rettificazione.

Dirò poi che non solo ho trovato ragionevole e giusta questa osservazione dell'ufficio centrale, ma anche tutte le altre osservazioni che furono formulate in fine della relazione dell'ufficio medesimo. Sono cose alle quali il Governo porterà la più seria attenzione perchè sono appunto indicate quali avvertenze per norma del Governo; e di alcuna di queste prego il Senato che voglia permettermi che l'intrattenga, anche per dimostrare che il Ministero già anticipatamente vi fece ragione.

Al secondo punto della conclusione l'ufficio osserva essere molto importante che questo progetto venga seriamente esaminato e raccomanda al Governo di non dimenticare, di non trascurare le consultazioni del Consiglio speciale. Ora, a questo proposito, io posso assicurare il Senato, ed alcuni dei suoi membri, come facienti parte del detto Consiglio possono attestarlo, che quantunque nella sua prima origine il Consiglio speciale fosse stato istituito per dar corso più sollecito alle questioni relative alle linee delle strade ferrate intraprese a carico e spese dello Stato, tuttavolta ho creduto di poter avere ragione sufficiente per far continuare regolarmente e legittimamente quest'istituzione, che ha recato già grandissimi vantaggi allo Stato ed ha sempre continuato ad oggetto di sottoporgerli i progetti di strade ferrate anche concesse a private società.

L'onorevole Mosca, che con tanto vantaggio dell'amministrazione sedette lungamente in questo Consiglio, potrà attestarlo, ed egli sa che al Consiglio spe-

ciale è stato portato il progetto di strada ferrata da Novara a Torino, e che il Consiglio speciale è stato anzi quello che ha fatto mutare la linea da Saluggia a Vercelli, facendo tenere la direzione bassa anzichè la più alta ed introducendovi altri importanti cambiamenti.

Egli sa quali modificazioni vantaggiosissime sono state portate alla strada ferrata di Biella appunto per avviso del Consiglio speciale e specialmente dell'onorevole Mosca che fu incaricato dell'esame di quel progetto. Egli sa, e gli altri membri del Consiglio che siedono qui sapranno, che notevoli cangiamenti furono portati nel progetto di strada ferrata da Genova a Voltri sul rapporto dell'allora ispettore e membro del Consiglio Maus e coll'approvazione del Consiglio speciale.

Le altre concessioni sono quasi tutte formulate con condizioni che fanno conoscere l'intervento che ebbe anticipatamente nella pratica il Consiglio speciale e le quali di più prescrivono ai concessionari, che debbano rimettersi ed adattarsi a tutte quelle prescrizioni che verranno fatte dal Consiglio speciale. Adunque in questa parte può stare certo il Senato, che il Ministero per suo proprio interesse non eviterà certo di sentire il Consiglio speciale, e non solo antecedentemente, ma anche dopo fatta la concessione.

Se questioni sorgono di poco momento che si possano decidere senza il concorso, e l'aiuto del Consiglio speciale, ma soltanto sui pareri dei commissari governativi, si sciogliono; se sono questioni gravi, se le società concessionarie insistono, o si rifiutano a fare alcuni cambiamenti che il commissario riconosce opportuni, si porta la questione davanti al Consiglio speciale come è avvenuto recentemente in più casi e per la strada di Novara e per la strada d'Acqui. Inoltre il Consiglio speciale è anche attualmente chiamato a dare la sua opinione in una contesa abbastanza grave, e per la strada di Stradella e per altre. Adunque, ripeto, quest'avvertimento fatto dall'ufficio centrale è giustissimo ed il Governo si compiace di averlo già anticipatamente soddisfatto.

Io dimenticava di osservare, che appunto anche in questo capitolato che vi viene presentato e che riguarda naturalmente la generalità della linea e prescrive le condizioni tutte alle quali dovrà essere subordinato il progetto, non essendo ancora questo presentato, non si potevano mettere condizioni che si riferissero a cambiamenti domandati dal Consiglio. Ma per la parte che riguarda il tronco da Genova a Camogli e la sua prosecuzione fino a Sestri Levante, siccome vi era una società che aveva preventivamente domandato questa speciale concessione, e siccome può avvenire il caso che la si faccia, se vanno deserte tutte le altre trattative ed i concorsi, così si è stampato il capitolato unitamente a quello del programma e l'ufficio avrà potuto vedere, avendogliene io comunicati tutti gli atti, quanti maturi studi abbia fatto il Consiglio speciale per venire a regolare il progetto in quel modo in cui la società ligure orientale lo ha accettato, come avrà potuto vedere essersi dichiarato nell'atto di concessione formulato, che

questa società dovrebbe assoggettarsi a tutti i cambiamenti che sono stati prescritti dal Consiglio speciale delle strade ferrate.

Altra cosa domandò e raccomandò l'ufficio centrale, ed è che i commissari che si mettono come sorvegliatori del procedere della società concessionaria abbiano istruzioni più positive, più estese e sancite da decreto reale. Anche in questa parte mi compiaccio di avere anticipatamente aderito a quest'ottimo consiglio dell'ufficio centrale. Io appunto in questi giorni ho compilato un regolamento tanto per il commissario tecnico, come per il commissario amministrativo che dipende dal ministro dei lavori pubblici, salvo a lasciare al ministro delle finanze quanto riflette al commissario incaricato di vegliare all'osservanza degli statuti e per tutte le altre parti amministrative ed economiche aventi una diretta od immediata relazione colle finanze principalmente nelle strade in cui sia data una garanzia di qualsiasi sorta. Io adunque ho formulato questo regolamento e l'ho appunto formulato per assoggettarlo a S. M. ed invocarne l'approvazione.

L'ufficio ha desiderato che la sorveglianza che si farà su questa strada sia continua e molto accurata, ed io credo che dalle disposizioni dell'articolo 135 risulti pienamente adempiuto il desiderio dell'ufficio centrale. Aggiungerò di più che quest'articolo 135 si riferisce a tutte quelle prescrizioni per l'adempimento delle quali è appunto necessaria una continua vigilanza. L'articolo 135 dà al Governo la facoltà di ispezionare i registri, affinchè possa assicurarsi dell'adempimento di quelle prescrizioni che tengono alla parte economica ed al resoconto dei frutti della strada. Ora l'articolo 145 non dice mica che questo diritto di ispezionare i registri si eserciterà solamente in questo o in quel tempo, e che spetti alla società di conoscere della opportunità di talo ispezione. L'articolo dice: *Il Governo si riserva la facoltà di fare ispezionare i registri.* Dunque questa facoltà nel Governo è piena, e può farli ispezionare in qualunque epoca. Il capitolato accenna i motivi per cui si procede a quest'esame, ed indica tutte le ragioni che egli può avere, e che effettivamente ha per farli ispezionare, ma questo non vuol dire che sia ristretta la facoltà al Governo. Essa è ampiamente stabilita con queste parole: *Il Governo ha facoltà di fare ispezionare i registri.* Spero adunque che anche in questa parte sarà adempiuto il desiderio della Commissione, tanto più che tale prescrizione si ripeterà anche negli statuti, dove è ancora più appropriata, sia per vincolare più direttamente la società, sia perchè le assemblee che conoscono gli statuti meglio ancora che l'atto di concessione, sappiano quali obblighi siano loro imposti.

Quanto alla quarta osservazione sulla tariffa, non aggiungerò nulla, perchè questa ha dato già luogo in seno all'ufficio centrale ad una discussione, a cui ebbi l'onore anche di essere chiamato, e veggendo tanto più che l'ufficio ha aderito all'opinione del Ministero, così non credo opportuno, nè necessario entrare a discutere. Vi è un'altra osservazione sul quinto punto, ma non

grave, ed essa dipende da un errore di stampa, come è stato riconosciuto dall'ufficio stesso; del pari non reputo doversi aggiungere nulla su ciò che riguarda alle condizioni relative a compensi in caso di eventualità di guerra, perchè anche su questo vi fu discussione nel seno dell'ufficio centrale; ma l'ufficio adottò le modificazioni del relativo articolo quale era stato formulato dalla Camera elettiva.

Un'altra osservazione fece l'ufficio centrale, la quale nel concetto generale è giusta, ma che nel caso particolare io credo non possa indurre alcun inconveniente. Questa riguarda i sussidi, che in certo modo si promettono alle società; si dice cioè che possono sperare di ottenere sussidi dai comuni. E questa fiducia è stata data in qualche altro caso, ma forse non con termini così positivi, perchè qui è detto che il Governo favorirà ed approverà i sacrifici che fossero i corpi morali disposti a fare in favore della strada.

Certo questa espressione è più larga di quella che si contiene in altri capitoli in cui è detto che il Governo riconoscerà ed esaminerà le proposte di sussidi fatte dai comuni, e non avrà difficoltà di approvarli quando stiano in termini giusti. Qui si è detto di più: si è detto *favorirà ed approverà i sacrifici*, ma però è stabilita una restrizione colle parole *che i comuni fossero disposti a fare*. Dunque conviene innanzitutto ottenere la loro spontanea adesione.

In secondo luogo quest'impegno è limitato da questa altra condizione; è detto: gli approverà « purchè stiano nei limiti consentiti dalle forze economiche del corpo morale che vuole concederli, e quando si trovino proporzionati alla vera utilità che al corpo morale medesimo può derivarne. »

Con queste limitazioni, mi pare che non si corra alcun pericolo di compromettere l'interesse del corpo morale; e se, lo ripeto, si è dato una certa maggiore assicurazione che il Governo sarà propenso a queste concessioni, si è fatto perchè in verità io temo che sia molto difficile di trovare una società che assuma la costruzione di quella strada, se non ha la prospettiva di essere in qualche modo favorita colla concessione principalmente dei terreni.

Non intendo, che tali terreni le siano donati, che le siano sempre ceduti per nulla, ma che si procuri di tenere le pretese dei compensi dentro limiti giusti e ragionevoli. Le società, debbo dirlo francamente, sono alquanto spaventate da quello che è successo nella prima strada della riviera, pel tronco che si è fatto da Sampierdarena a Voltri.

Sapete, o signori, a quella società cosa hanno costato le indennità? Hanno costato più di 900,000 lire; e la linea, quando si faccia astrazione dei lunghi tronchi, che corrono su spiagge infruttifere, e che sono state cedute gratuitamente dal demanio, si riduce a poco più di 8, non credo che tocchi ai 9 chilometri, di modo che questa strada ferrata ha costato per sole espropriazioni e danni un'indennità di lire 100,000 al chilometro.

Vedete, o signori, che se non si diceva qualche cosa

che si facesse sentire che il Governo procurerà di fare quanto egli può per attenuare questi gravi sacrifici a cui si sobbarca l'impresa, sarebbe stato sempre più difficile il rinvenire società solide e serie. Aggiungerò poi che l'ufficio centrale ha dato al Governo un utile consiglio, ed è quello di procurare che queste disposizioni dei corpi morali a fare sacrifici onde assicurare l'impresa, e concorrere a renderle il carico meno grave, sarebbe opportuno che fossero conosciute antecedentemente; onde prima che la compagnia si accinga all'opera, conosca almeno approssimativamente, in massa, quali profitti potrà trarre da questi sacrifici, favoriti dal Governo; e questo, lo ripeto, è un utile consiglio; dichiaro anzi che avrei procurato di adottarlo se mi fosse stato fatto prima, ma spero di essere in tempo ancora; e quando la legge sarà approvata mi propongo di scrivere alle amministrazioni provinciali, perchè avvino le pratiche necessarie per vedere sino a che punto questi corpi morali sarebbero disposti a favorire l'impresa.

Dopo ciò, io non ho altro, che a raccomandare al Senato (poichè siamo in numero e postochè è stato deciso che si discuta oggi), che gli piaccia accordare al presente progetto di legge il suo voto.

PREVIDENTE. La parola è chiesta dal senatore Piazza.

PIZZA. Io non ho chiesto la parola per fare opposizione alla legge, che anzi intendo di dare il mio voto favorevole: ma l'ho chiesta per proporre in un ordine del giorno un'idea che mi pare di qualche importanza.

La strada che si sta per votare è di un tratto molto lungo, ed è divisa in due parti: una va da Genova al confine francese, l'altra da Genova al confine modenese.

La parte che va da Genova al confine modenese è forse la più difficile da eseguire, è quella nella quale essendovi minor popolazione e forse meno ricca, inviterà meno la compagnia che intraprenderà quest'impresa, a farla con sollecitudine: io invece ravviso in questa linea la massima importanza per noi e per tutto lo Stato, sotto qualunque aspetto si voglia considerare, sotto l'aspetto militare, massime oggi che abbiamo votato di trasferire l'arsenale marittimo alla Spezia, e sotto l'aspetto commerciale e politico: perchè la tratta da Genova al confine modenese tende ad allargarsi nel centro, nel mezzodi dell'Italia, che può essere per le nostre manifatture e per il nostro commercio un larghissimo mercato.

Nella tratta invece da Genova al confine francese io non ravviso che un grandissimo vantaggio per le provincie che ne sono interessate, ma un interesse secondario per il rimanente dello Stato, ed anche per Genova, che certamente non potrà mai avere un gran commercio col Sud della Francia, la quale ha già un porto superiore a quello di Genova, vale a dire il porto di Marsiglia; dimodochè questa tratta sarà anzi più utile alla Francia per introdurre le sue merci e mandarle nel centro e nel mezzodi d'Italia, di quello che in realtà lo sia allo Stato nostro.

Siccome si tratta di strada di grande lunghezza, la

quale richiederà molti anni per essere condotta a compimento, la quale potrebbe anche essere intrapresa e poi non essere compiuta o per vicende di guerra, o per la difficoltà grande che si proverà a radunare i capitali ingenti che vi si richieggono, vorrei che si trovasse modo di assicurare che la prima tratta da eseguirsi fosse quella che interessa il nostro Stato, e che si mettesse per patto alla società, che intraprenderà questa strada, che conduca contemporaneamente e con eguale energia le due linee, o faccia prima la linea da Genova al confine modenese, che quella dal Varo a Genova, pel pericolo poi (come dissi) che in un caso di guerra, o per impossibilità della compagnia non si potesse fare quella delle due tratte, che per noi è la più importante, e per la quale io mi determino principalmente a dare il mio voto a questo progetto di legge.

Io proporrei perciò il seguente ordine del giorno :

« Il Senato invita il Ministero a stabilire nel contratto che sia intrapresa ed eseguita la linea di Genova al confine modenese prima o contemporaneamente alla tratta da Genova a Nizza. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non potrei accettare quest'ordine del giorno che sovverte il contratto: allora non vi sarebbe più l'approvazione della legge. Questa in sostanza è una legge approvativa del contratto. Se il Senato accettasse quest'ordine del giorno, bisognerebbe cambiare il contratto, ed in conseguenza ritornare alla Camera dei deputati per ottenere pure l'approvazione di queste modificazioni.

Io prego l'onorevole Plezza di osservare che il Governo ha già provveduto nel contratto all'obbligo pella società di assumere la costruzione dei tronchi più importanti per i primi, e che siccome il Governo assicura 25,000 lire di prodotto per chilometro, così ha avuto l'avvertenza di proporre che si costruiscano prima quei tronchi che daranno rendita maggiore, acciò intanto le cose procedano, ed il Governo non abbia punto a pagare od a pagare pochissimo. Ora questi tronchi sono evidentemente i più vicini a Genova tanto dall'una, come dall'altra parte, e che siano i più vicini è evidente dal tatto.

Quale tronco è stato fatto sul litorale? Il solo tronco da Genova a Voltri da una società privata, che ha inteso di fare una speculazione che sarebbe stata ottima, e che pure non è cattivissima nemmeno attualmente, anzi si può dire che non è cattiva, ma che, dico, sarebbe stata ottima se non si fosse dovuto sobbarcare a spese sì ingenti per l'espropriazione, a spese che certamente non si attendeva di dover sostenere. Dall'altra parte di Genova sino a Camogli, ed anzi sino a Sestri egli ha veduto che è già stata domandata una concessione (e questo prova che se ne conosce l'interesse altissimo) da una società che non richiedeva nè sussidi, nè assicurazioni, nè garanzie d'interessi. L'onorevole Plezza dice che la parte di ponente è meno interessante. Questo io lo ammetto sino ad un certo punto, pel tratto cioè tra Savona e Nizza; ma per quello tra Genova e Savona io credo che sia la linea la più importante. Dopo che si è

spinta la strada sino a Voltri è interesse dello Stato di portarla al più presto a Savona anche perchè lo Stato ha assunto l'esercizio di quel tronco con un carico abbastanza grave: egli l'ha assunto naturalmente colla metà dell'introito, ma coll'obbligo di fare sei corse d'andata e sei corse di ritorno al giorno. Ora se la strada si spinge sino a Savona è certo che quel tronco di strada diventa d'un gran prodotto, oltre al vantaggio di legare insieme i due porti principali dello Stato, che è una cosa di grandissima importanza.

Io credo adunque che i tronchi più interessanti, sia per i bisogni del paese, sia per le abitudini delle popolazioni, sia ancora per l'interesse che danno le garanzie, siano quelli da Genova a Camogli e Sestri da una parte, e da Genova a Voltri e Savona dall'altra: e nel capitolo è precisamente stabilito che questi debbano essere i primi tronchi costrutti, anzi nell'articolo dove si stabilisce che sarà in facoltà della società di aprire l'esercizio anche di tronchi di strada ferrata separati prima che tutta la linea sia compiuta, è prescritto che non nè potrà aprire nessuno se prima non l'avrà aperto da Voltri a Savona, e da Genova a Sestri. Così mi pare che si sia adempiuto convenientemente, e nel vero interesse del paese e del Governo, al desiderio del senatore Plezza.

PLEZZA. Non mi pare che l'onorevole ministro abbia perfettamente risposto alle difficoltà da me mosse; mentre egli ha detto in primo luogo che bisognerebbe cambiare la legge per far luogo al mio ordine del giorno. Io ciò non credo, giacchè mi pare che quando avremo approvata la legge per la costruzione della strada in discorso, il Governo sia ancora in arbitrio, salvo per quelle tratte che sono specificamente dichiarate dover avere la preferenza, di prescrivere che sia fatta prima l'una che l'altra, come si pratica continuamente nell'esecuzione di opere, di far eseguire cioè prima una parte piuttosto che l'altra, secondo si crede che meglio convenga per l'opera stessa.

Io non dissento che si facciano prima di tutto quelle tratte che nella legge sono specificate dover avere la precedenza, ma vorrei che poi si stabilisse in un patto più speciale colla società, patto che, ripeto, il Ministero può raggiungere, non essendo niente contrario alla legge, che la tratta di levante sino al confine modenese debba essere fatta, o contemporaneamente o con eguale energia, di quella di ponente, oppure debba avere la precedenza; perchè il timore che mi muove è che questa società, massime se fosse una società francese, come non è improbabile stante il grande interesse che ha la Francia per questa linea, spingesse con energia la linea verso la Francia, e trascurasse, o almeno aspettasse a fare in ultimo quella che più ci interessa, quella voglio dire di levante, massime ora che si è votato il trasporto dell'arsenale marittimo militare alla Spezia, e che abbiamo un interesse grandissimo di avere la strada ferrata che vada fino alla Spezia.

Se venisse entro pochi anni a scoppiare una guerra, noi ci troveremmo in un grandissimo frangente se si

avesse la strada fatta dal Varo a Genova, e non quella da Genova alla Spezia.

Io dunque non dico che si ritardi quella di Genova, anzi io dico che, o tutte o due le linee debbono essere spinte con energia eguale, o se la società non è in caso di spingerle tutte e due contemporaneamente, si faccia prima quella della Spezia, perchè per noi questa è di interesse sommo e sotto l'aspetto politico, e sotto l'aspetto commerciale, e sotto l'aspetto militare; onde io persisto nel sostenere che questo mio ordine del giorno non è per nulla contrario alla legge, perchè lascia che si eseguisca tutto ciò che nella legge è già stabilito. Io desidero solo che il Senato inviti il Ministero ad introdurre nei patti parziali di esecuzione, che non sono compresi nella legge, l'obbligo alla compagnia che assumerà la costruzione di questa ferrovia di spingere prima la linea di levante, o per lo meno si obblighi a spingerle tutte e due con forza eguale, affinché si abbiano nella stessa epoca tutte e due finite. Mantengo dunque il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Io devo domandare se l'ordine del giorno del senatore Plezza è appoggiato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se l'ordine del giorno sarà appoggiato, io pregherei il Senato a concedermi ancora la facoltà di dire poche parole, per dimostrare il motivo per cui credo di non poterlo accettare.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è questo:

« Il Senato invita il Ministero a stabilire nel contratto che sia intrapresa ed eseguita la linea da Genova al confine modenese prima o contemporaneamente alla tratta da Genova a Nizza. »

Chi lo appoggia si alzi.

(E appoggiato.)

La parola spetta al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io devo innanzitutto far osservare che nell'ordine del giorno è detto precisamente *a stabilire nel contratto* una nuova condizione cioè modificare il contratto; e siccome il contratto è la base della legge, perciò tanto varrebbe quanto modificare la legge. Questo quanto all'ordine.

Quanto al merito io prego il senatore Plezza di osservare che l'impresa è abbastanza grave, è abbastanza difficile e per chi l'assume, e per chi deve farla eseguire, e che non converrebbe mettere altre pastoie e alla compagnia e al Governo, perchè ce ne sono già a sufficienza.

Abbiamo costretta la compagnia a fare quei due tronchi prima, abbiamo costretta la compagnia a prendere altre disposizioni relative a progetti già fatti, cioè a comprare i progetti e farli eseguire tali e quali gli saranno presentati dal Governo: mettere altre difficoltà sarebbe certamente allontanare le compagnie, e allontanare essenzialmente le compagnie francesi, le quali sospetteranno che il Governo, preoccupandosi di una linea piuttosto che di un'altra, venga poi a mettere indugi troppo lunghi a quella che, diciamo pure, loro interessa di più.

D'altra parte poi a me pare che non si ottenga nessun vantaggio di qualche importanza, imperciocchè quando una società si vede sul punto di avere già un tratto di strada ferrata di 42 chilometri da Genova a Savona, quando questa società vedrà la strada sul territorio francese prolungata fino a Nizza, certamente avrà un grandissimo interesse di prolungarla sino a Savona, questo lo ammetto; ma avrà interesse anche di fare che diventi una gran linea internazionale, ed è per questo che le compagnie la domandano intera; e se c'è prospettiva che questa linea possa dare un prodotto corrispondente alla gravità della spesa, gli è appunto che essa possa diventare una gran linea internazionale che passi dal mezzogiorno della Francia lungo il litorale nostro, e lungo il litorale di Toscana, e discenda nei mezzodi d'Italia.

Questa prospettiva è grande e può allettare chi l'intraprende e quindi chi l'intraprende ha interesse di spingere o l'uno e l'altro ramo. Quanto all'interesse relativo e speciale alla Spezia, ammetto che per questo si avrà un grandissimo movimento tra Genova e la Spezia, ma è appunto per ciò che la società avrà interesse di fare la strada ferrata più sollecitamente, quando vedrà che ha fonte di movimento e di entrata.

Io adunque ripeto ancora di non poter accettare l'ordine del giorno, e prego il Senato di non adottarlo, tanto più che può darsi che si trovino delle difficoltà gravi; per esempio, nella linea della Spezia vi sono certamente delle gallerie: c'è una galleria di quattro mila metri all'incirca sotto il monte di Ruta; quella sotto il Bracco non sarà forse meno lunga: ma e come si vuole che io vincoli a finire presto quello che presto non si può finire?

Certamente molti lavori vi saranno eziandio dall'altra parte della Spezia, ma non credo che siano opere di sì lungo lavoro come essenzialmente saranno le gallerie, mediante le quali si dovranno passare il monte Bracco, e il monte di Ruta. Adunque non credo che con condizioni tali convenga, lo ripeto, mettere tanti inciampi e al Governo che fa eseguire, e ai concessionari che eseguono.

MOSCA, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Mosca.

MOSCA, relatore. L'ufficio centrale ammette integralmente i motivi espressi dall'onorevole ministro per rifiutare l'ordine del giorno, e soggiunge che nel capitolato della strada integrale, che deve essere compiuta entro sei anni, la società che assumerà questa colossale impresa dovrà stabilire dei cantieri su tutte due le riviere.

Da ciò si scorge che essa non avrà certamente tempo da perdere se vorrà compiere l'opera complessiva nel giro di sei anni; conseguentemente l'ordine del giorno, ammessa la costruzione della totale linea e del litorale, sembra affatto inutile, perchè nel capitolato è già provvisto all'emergente.

PRESIDENTE. Rileggerò l'ordine del giorno, quindi lo metterò ai voti.

PLEZZA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PLEZZA. Con che il Ministero tenga fermo per l'esecuzione di questa ferrovia entro sei anni, io non ho difficoltà di ritirare l'ordine del giorno; ma dubito molto che si possa compiere entro questo termine.

Osserverò solo che io non aveva detto, come il signor ministro pare abbia inteso, dovessero essere finite contemporaneamente le due linee; ho invece detto che le opere fossero condotte con eguale energia. Ma quando il ministro assicura di tenere fermo che entro sei anni si compia tutta la linea, io non ho difficoltà, ripeto, di ritirare il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno essendo stato ritirato, domando al Senato se intende che la discussione generale sia chiusa.

Chi intende che la discussione generale sia chiusa, voglia sorgere.

(La discussione generale è chiusa.)

Domani avrà luogo la discussione degli articoli.

Prego il Senato a volersi riunire prima negli uffizi ad un'ora per l'esame dei progetti di legge che sono in pronto, fra i quali avvi quello relativo al traforo del Moncenisio, per indi passare in seduta pubblica alle 2.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.