

TORNATA DEL 9 LUGLIO 1858

- 95 -

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE CESARE ALFIERI.

SOMMARIO. *Omaggio — Continuazione della discussione del progetto di legge per l'approvazione del bilancio generale passivo dello Stato per l'esercizio 1859 — Adozione delle categorie dei bilanci parziali dei Ministeri di grazia e giustizia, dell'estero, e dell'istruzione pubblica — Eccitamenti del senatore Doria al ministro dei lavori pubblici riguardo alle ferrovie liguri — Risposta del ministro Paleocapa — Richiamo del senatore Gallina — Approvazione delle singole categorie del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici e di quelle dei bilanci dei Ministeri degli interni e della guerra — Istanze del senatore Doria in ordine alla categoria 19, Stabilimenti di pena, del bilancio della marina — Risposta del ministro della guerra — Approvazione delle successive categorie di questo bilancio — Adozione del progetto di legge per l'approvazione del conto amministrativo dei proventi e delle spese dell'esercizio 1854.*

La seduta è aperta alle ore 3 pomeridiane.

(Sono presenti tutti i ministri.)

MARIONI, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale viene approvato senza osservazioni.

OMAGGIO.

(Il presidente dà conoscenza al Senato dell'omaggio ad esso fatto dal signor Jules Philippe di una copia del suo *Manuale cronologico*.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER APPROVAZIONE DEL BILANCIO GENERALE PASSIVO PER 1859.

PRESIDENTE. Seguendo l'ordine del giorno stabilito ieri si continuerà la discussione del progetto per l'approvazione del bilancio generale passivo dello Stato per l'esercizio 1859.

Essendosi di già adottate le categorie del bilancio del Ministero delle finanze, principieremo da quelle del Ministero di grazia e giustizia.

(Sono lette dal presidente e successivamente dal segretario Cibrario, le categorie dei bilanci dei Ministeri di grazia e giustizia (Vedi vol. *Documenti*, pag. 820), dell'istruzione pubblica (Vedi vol. *Documenti*, pag. 824), e dell'estero (Vedi vol. *Documenti*, pag. 822), le quali sono partitamente messe ai voti ed approvate.)

(Si dà quindi principio alla lettura delle categorie del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.) (Vedi vol. *Documenti*, pag. 830.)

DORIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Doria.

RACCOMANDAZIONI DEL SENATORE DORIA RIGUARDO ALLE FERROVIE LIGURI.

DORIA. Vi rammenterete, onorevoli senatori, che l'anno scorso trattandosi del progetto di legge relativo alla ferrovia delle due riviere liguri, io ho preso la parola in appoggio di tale progetto, e credo d'averne parlato brevemente sì, ma con tutto l'impegno ed il calore che ispiravami l'importanza della questione.

Ma poichè nulla fin qui si è potuto concertare dal Ministero con nessuna società, mi credo ora in obbligo di accennare il motivo per cui, secondo me, non si diede per anco avviamento ad un'opera di sì manifesto vantaggio.

Il vero ostacolo pertanto alla formazione di una compagnia che ne intraprenda i lavori, è, a mio avviso, la insufficienza della garanzia di 25,000 lire per chilometro. Aumentata la garanzia di qualche migliaio di lire, sono persuaso che l'ostacolo sarebbe tolto, e si verrebbe finalmente ad una conclusione di contratto.

L'aumento di cui discorro, senza essere di gran peso alle finanze dello Stato, faciliterrebbe un'impresa, che ad un tempo darebbe vita a quelle brave popolazioni delle due riviere e, accrescendo pel maggiore concorso

dei viaggiatori la rendita della ferrovia da Genova oltre l'Appennino, riuscirebbe altresì vantaggiosa all'erario.

È vero pur troppo che le condizioni in che si trova il Tesoro pubblico sono tutt'altro che floride; ma se ciò è una valida e sufficiente ragione per non fare spese infruttuose, o di scarsa e dubbia utilità, non lo è, nè deve esserlo per non spendere anche quando si ha quasi certezza di ricavarne profitto.

Si diede già mano ad imprese sommamente dispendiose e sì difficili, da fare dubitare della loro riuscita, ed altre si stanno facendo che, sebbene necessarie per altri riguardi, rapporto alle finanze sono affatto improduttive. Nè a queste io fui o sono, politicamente parlando, contrario, ma solo intendo dire con ciò, che se trattandosi di quelle spese non si è rimasti irresoluti, molto meno dobbiamo esserlo per l'effettuazione di una impresa promettente cospicui benefizi a tutto lo Stato.

Alle altre intrinseche utilità del provvedimento in discorso è da aggiungersi il lavoro che esso somministrerebbe durante l'inverno a quei tanti, cui essendo per lungo tempo fallite le principali raccolte, e non avendo attualmente di che guadagnare la vita, languiscono nei disagi.

Confesso di non potere comprendere come si pensi a linee secondarie di ferrovia dalla riviera al Piemonte, senza curarsi innanzitutto della linea principale dal Varo alla Parmignola. Occupiamoci primamente del tronco, e delle diramazioni in appresso. Tanto più che, se la ferrovia che dalla capitale della Liguria mette in Piemonte avrà in concorrenza un'altra linea poco discosta da Genova, non solo verrà la stessa a patire decrescimento di rendita pel minor numero di viaggiatori e di merci, ma volendola cedere nell'avvenire ad una società, esistendo allora un'altra linea in esercizio, avrebbe quella minor valore, e quindi scapito di capitale.

Per le ragioni che ho appena toccate, mi giova credere che il Senato farà buon viso all'eccitamento che io intesi di dare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, affinché, senza permettere un riposo indefinito all'importante progetto di legge già discusso ed approvato, o porti, come ho detto, la garanzia ad una somma maggiore di quella già assegnata, o, appigliandosi a diverso partito, garantisca un tanto per cento come si è fatto per lo passato, o si valga insomma di qualunque altro espediente che stimerà preferibile, onde indurre una società idonea a voler assumere tutta l'impresa.

Io vi ho aperto, o signori, il mio animo con quella lealtà che in me conoscete; e lungi dal volere voi sospettare le mie parole suggerite da pretto municipalismo, che io anzi abborro, siate certi che il linguaggio che io sempre terrò innanzi a questo venerando Consesso, avrà unicamente di mira ciò che mi si affaccia alla mente vantaggioso a tutto lo Stato.

PALEOCAPA, ministro senza portafoglio. Il Ministero ebbe già più volte occasione di fare conoscere ad ambe

le Camere del Parlamento quanta importanza egli mettesse nell'attuazione possibile della strada ferrata lungo il litorale dal confine francese del Varo, fino al confine modenese, alla Parmignola. È una prova più chiara e più sicura ha dato quando ha proposto al Parlamento ed ottenuto una legge che assicurava 25,000 lire per chilometro di prodotto brutto, assegno che certamente non è in limiti ristretti, legge che fu vinta malgrado di molte difficoltà e di molte opposizioni che le furono fatte, le quali varranno, se non più; a dimostrare che se tali difficoltà erano gravi quando si faceva la proposizione di assicurare 25,000 lire di prodotto brutto, gravissime ed insuperabili probabilmente sarebbero state se si fosse promessa una garanzia su più larga misura.

Tutti conoscono gli eventi subiti dal concorso che è stato aperto per questa strada. Sopravvennero condizioni di tempi difficilissime nel rispetto finanziario e non si potè trovare una società che assumesse questa grande impresa.

L'onorevole preopinante dice: ma accrescete la garanzia, e troverete! Questo certamente è un rimedio sicuro non per la sola linea del litorale, ma per qualsivoglia altra linea. Accrescendo indefinitamente la garanzia finchè si trovi qualcuno che voglia assumerla si può stare certi di riuscirvi. Ora si domanda se nelle condizioni attuali dei tempi sia conveniente esporsi ad aumenti maggiori delle 25,000 lire che sono state garantite.

Io prego l'onorevole preopinante di osservare che anche un calcolo più ragionevole e più conveniente fu fatto dal Ministero quando proponeva questa linea. Non dissimulò il Ministero che per alcuni anni vi sarebbe stata una perdita inevitabile di cinque in sei mila lire per chilometro, le quali cinque o sei mila lire per chilometro sopra 320 chilometri, fanno niente meno che circa 2 milioni, che il Governo si esponeva a sacrificare per assicurare la riuscita di quest'impresa. Utilissima è l'impresa. Potrebbe darsi che il Parlamento, il Governo stesso riconoscesse, che se in tempi migliori non si trova chi vi concorre, fosse anche utile fare per i primi anni un sacrificio maggiore. Ma nelle condizioni dei tempi in cui siamo attualmente è egli conveniente esporsi a dare una garanzia molto maggiore di quella che potrebbe essere proporzionata al merito della linea che si vuole concedere? Non mi pare. Quando avvi il pericolo di esporsi a soffrire perdite, bisogna aspettare per stipulare un'epoca in cui si possa stabilire il contratto a condizioni che siano nei limiti convenienti.

Se poi l'onorevole preopinante vuole avere una prova che non è questa l'epoca in cui convenga proporre più larghi compensi onde potere ad ogni costo trovare una impresa, egli la troverà in questa circostanza che: prima che il Ministero proponesse l'attuazione dell'impresa per tutta la linea del litorale dal Varo alla Parmignola, una società genovese, e perciò una società costituita di persone le più direttamente interessate e le più amanti della prosperità del loro paese, aveva dichiarato che

assumerebbe l'impresa. Essa era disposta a dare la cauzione necessaria per costruire un tronco da Genova fino a Camogli ed eventualmente fino a Sestri di Levante; tutto era conchiuso, il capitolato era convenuto; non mancava che la definitiva stipulazione; e se fu sospesa egli è perchè sorse appunto l'idea allora e la speranza di potere dare l'impresa intiera ad una sola società, e si riconobbe che il darne una parte parzialmente ad un'altra avrebbe recato ostacolo all'impresa generale. Per altro, la legge ha dichiarato che, quando non si riuscisse in questa generale impresa, si restituisse alla società genovese (detta *Società ligure della ferrovia di Levante*) il diritto di avere quest'impresa sotto le condizioni che erano già state stipulate. Ma questa società si presentò essa? Non si presentò punto. Locchè vuol dire che tale società riconobbe che quella stipulazione la quale poteva convenirle in quell'epoca ora non le conviene più.

E per le stesse ragioni non può più convenire allo Stato fare adesso più larghe concessioni, proporre più larghi compensi per attuare un'impresa, che in tempi migliori si può supporre di attuare mercè delle condizioni già proposte. Ed io son lungi dal disperare che con 25,000 lire di prodotto brutto assicurato manchi un'impresa, purchè le condizioni dei tempi, come giova sperare, fra poco migliorino.

Ma l'onorevole preopinante dice: e perchè adunque pensate a linee secondarie prima di avere fatto le linee principali? Egli allude certamente alla proposizione fatta al Parlamento perchè si approvi una convenzione per la concessione della strada di Savona.

Io dirò in primo luogo, come mia speciale opinione almeno, che io non posso punto riguardare la linea da Savona a Torino come una linea secondaria, come una linea di diramazione. Io la riguardo come una linea che può sussistere, e sussisterà da se stessa. Credo benissimo che quando vi sarà la linea del litorale acquisterà anche maggiore importanza la linea da Torino a Savona; ma sono lungi dal riguardarla come linea secondaria: io anzi la riguardo come una delle principali e più interessanti linee del nostro Stato. Ad ogni modo, per che cosa noi la proponiamo al Parlamento? Per che cosa invociamo una legge che ci dia facoltà di concederla sotto le condizioni alle quali possiamo darla?

Per quella strada di Savona noi non ci assoggettiamo al sacrificio di dovere dare la garanzia di 25,000 lire per chilometro di prodotto brutto; non ci obblighiamo a dare una garanzia pel capitale, come proporrebbe l'onorevole preopinante. L'unico sacrificio che dovrà fare lo Stato sarà di pagare 500,000 lire all'anno per otto anni successivi al compimento ed all'esercizio della strada medesima.

Ora domando se questo sacrificio sia paragonabile ad una garanzia o d'interessi del 4 1/2 per cento o veramente di 25,000 lire di prodotto brutto per ogni chilometro. Saranno 500,000 lire all'anno che si pagheranno per soli otto anni, e che si cominceranno a pagare dall'epoca in cui la strada ferrata sarà già aperta, e dall'e-

poca in cui lo Stato potrà già ritirarne un grandissimo beneficio.

Perciò io pregherei l'onorevole preopinante di stare pur certo che il Ministero non trascerà d'indagare e di sollecitare la formazione di quella società. Ed io credo, lo ripeto, che potrà riuscire a stabilire definitivamente quella concessione, per poco che migliorino le condizioni del credito pubblico, e per poco che le provincie le quali vi hanno tanto interesse deliberino e si impegnino a fare anche esse qualche cosa per conseguire questo bene che domandano. Imitino le provincie per le quali il Governo ha domandato la concessione di una strada ferrata da Torino a Savona, ed è probabile che non andrà molto che potranno anche esse vedere attuata l'impresa per cui tanto s'interessano.

ROMA. L'onorevole ministro dei lavori pubblici dice che spera sia molto facile di conseguire l'attuamento della strada ferrata delle due riviere, e nel senso mio, particolarmente di quella di Levante che da Genova conduce alla Parmignola. A tale riguardo debbo farvi presenti le misere condizioni in cui si trovano tutte quelle provincie, le quali sono già da più anni, si può dire, private dell'unico loro raccolto stante la malattia delle uve, tal che buona parte di quelle popolazioni fu costretta d'emigrare.

È a noi tutti noto come annualmente i coloni nostri delle riviere, e particolarmente quelli della provincia di Chiavari e di Levante, intraprendano lunghi viaggi per guadagnare i mezzi della loro sussistenza. Ora io credo che quelle provincie non possano essere in grado di fare dei sacrifici in questo momento: i proprietari sono già aggravati bastevolmente, e costretti di più a mantenere molte famiglie senza speranza di avere alcun raccolto. E ritenga l'onorevole ministro che questo è già l'ottavo anno che sono privi delle loro risorse. Io non intratterrò più lungamente il Senato sopra questo triste soggetto, ma vorrei che qualcheduno dei nostri onorevoli ministri percorresse le due riviere, e più particolarmente quella di Levante, onde si assicurasse coi propri occhi che il desolante quadro da me tratteggiato non è punto esagerato, perocchè tale non è la mia abitudine.

Del resto, venendo alle espressioni dell'onorevole mio amico il ministro dei lavori pubblici Paleocapa dirò, che secondo il mio modo di vedere egli ha convenuto meco che la linea da Savona al Piemonte è secondaria. Mi spiego: se da Voltri si facesse un tronco di strada fino a Savona, io credo che i Savonesi verrebbero ugualmente in Piemonte da quella parte. Mi si dirà, che essi dovrebbero percorrere molto maggior numero di chilometri, ma a questa io contrapporrò un'altra osservazione. La ferrovia dello Stato diminuirà, o crescerà di valore quando vi sia in esercizio un'altra linea discosta solo 30 miglia da Genova in concorrenza con quella?

Io credo che scapiterà, e di molto, sia per la minore rendita, sia anche perchè naturalmente producendo meno il suo valore sarà di molto minore; e mi permetta

il Senato che colla schiettezza che in dieci anni, dacchè ho l'onore di fare parte di questo illustre Consesso, ho dimostrato essermi abituale, io esterni a questo proposito la mia opinione. Io penso che alla perfine converrà cedere la ferrovia dello Stato ad una compagnia privata, la quale ne trarrà assai maggiore profitto, essendo cosa certa che le intraprese private rendono assai più delle pubbliche, perocchè vi ha un interesse immediato. E lo sperimentiamo noi proprietari di fondi, che quando si ha un agente si fanno maggiori spese, che non quando sono affittati: questi in tal modo rendono assai di più essendo naturalmente le spese minori, giacchè chi assiste e veglia coi propri occhi ed ha intelligenza adatta spende meno del proprietario che non può sorvegliare il suo podere.

Conchiudo, per non abusare maggiormente dell'attenzione del Senato, col ringraziare l'onorevole ministro Paleocapa dell'affidamento da esso dato che si potrà con 25,000 lire garantite ottenere in tempi migliori una società per la formazione di questa importante ferrovia, la quale darà vita non solo alla riviera ligure, ma bensì a tutto lo Stato. E qualora queste speranze andassero fallite, prego l'onorevole ministro ad avere presente gli altri mezzi da me suggeriti nella fine del mio primo discorso.

PALEOCAPA, ministro senza portafoglio. Il Ministero è penetratissimo delle circostanze tristi in cui si trovano alcuni paesi della Liguria, e specialmente quelli della riviera di Levante: ed io farò osservare che fu uno dei motivi appunto per cui si insistette affine di ottenere quella concessione dal Parlamento, onde potere dare loro qualche compenso colla strada ferrata; imperciocchè quella calamità principalissima cui l'onorevole preopinante accennava, vale a dire la crittogama, era già da sei anni sviluppata e maltrattava già da altrettanti anni quelle povere provincie, quando appunto si presentò il progetto.

Questa dunque può essere una cagione per cui non possono fare sforzi gravi, ma pure qualche sforzo proporzionato all'utilità grande che stanno per ottenere, io credo che possono farlo. Io credo che fra le provincie le quali contribuirono e diedero sussidi per altre strade ve ne sono di quelle certamente che, se non avevano sofferto egualmente, avevano sofferto poco meno; ad ogni modo il potere o il non potere fare maggiori o minori sacrifici, sarà una delle cause per cui si debba più o meno indugiare ad ottenere condizioni tali che permettano di attuare l'impresa.

Quanto alla preferenza a cui l'onorevole preopinante accennava, della parte di ferrovia che credo essere la linea di Levante, dirò che il Governo attualmente ha facoltà dalla legge di trattare anche con società disposte ad assumere una parte sola di questa linea, ed è appunto per ciò che ho ricordato la circostanza che vi era una società già bell'e formata la quale dimandava la concessione da Genova fino a Camogli e Sestri. Dunque non veggio il perchè si debba disperare che infrattanto quella linea non possa attuarsi; possiamo anche

fare la concessione per tutta la linea di Levante e possiamo farla per tutta la linea di Ponente.

Siccome gli interessi principali sono dei luoghi, sarebbe molto opportuno che su questo punto le opinioni locali si mettessero d'accordo. Ora l'onorevole preopinante avrà veduto da pubblicazioni recentemente fatte che s'insiste invece molto a Genova per la linea di Ponente, e pochissimo per la linea di Levante; io credo che non sia giusto; ma di questo non bisogna farne aggravio al Governo. E quanto alla linea di Savona io gli farò riflettere che ciò che egli ha detto della prolungazione da Savona a Voltri d'una ferrovia che volesse sostituirsi a quella da Savona a Torino, ciò potrebbe, se non in tutto, in qualche parte soddisfare agli interessi della provincia di Savona, e della città di Savona specialmente. Ma quella strada ha essa solamente quest'oggetto? Essa ha l'oggetto principalissimo di fornire a molte ed alle principali provincie dello Stato il modo di avere una diretta comunicazione con il mare cui sono vicinissime...

GALLINA. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro senza portafoglio... anziché fare un giro lunghissimo: imperocchè quando si avrà per costruito il tronco di strada da Savona a Voltri, nè la provincia di Mondovì, nè quella di Cuneo, nè quella d'Alba, nè molti altri paesi potranno sperare di avere una pronta comunicazione col mare e dovranno fare 180, o 200, o 220 chilometri di strada ferrata, invece di farne 60, o 70, od 80 secondo le rispettive distanze. Io dunque, ripeto, non credo che il desiderio giustissimo di eseguire la linea del litorale in tutta la sua estensione, desiderio al quale partecipo anche io, non sia buona ragione perchè si debbano tralasciare altre imprese.

GALLINA. Se non fosse un'opinione radicata in me per i troppo lunghi anni della mia esperienza, la discussione che si è ora sollevata basterebbe a farla nascere; ed è che il mondo delle illusioni è la più bella parte che la divina Provvidenza abbia fatto all'umanità per consolarla talvolta della troppo dura realtà delle cose, essendo illusione e pura illusione tutto quanto si è finora sentito. E per verità non so spiegarmi come noi, giunti al fine di questa Sessione, approvando bilanci di milioni e milioni per ciascun quarto d'ora, votando un fascio di leggi senza discussione, veniamo oggi ad occupare una delle ultime sedute di quest'Assemblea, per parlare di progetti incompleti, non maturi ed informi, i quali stanno appesi in aria per un filo, come quello della grande linea di ferrovia del litorale ligure dal Varo alla Magra, per la quale nelle attuali difficili e gravi nostre condizioni si invoca la ricchezza e la prosperità del paese, e tempi migliori, come se già c'incalzassero per porre ad esecuzione un progetto che da tutti gli uomini periti è riconosciuto mancare dei principali elementi di riuscita, massime dal lato del prodotto della strada a fronte delle spese di costruzione e di esercizio.

Il discutere in questo momento sotto aspetto generale la questione della grandissima ed utilissima linea

del litorale sia per la riviera di Levante, sia per quella di Ponente, nonchè degli accessori della medesima, mentre affatta discussione non può generare effetto nessuno, mi pare cosa affatto singolare. Anzi dirò di più.

Certamente l'illustre senatore, membro del Consiglio dei ministri, che ha finora parlato, e che sempre si ode da noi, non solo con piacere, ma, dirò, con venerazione, sa più di me, ed ha già ammesso che le 25,000 lire garantite dal Governo per rendita di ciaschedun chilometro di quella strada è una pura illusione: egli ha parlato della differenza di 5 a 6 mila lire, la quale differenza poi porterebbe la somma a 31 o 32 mila...

PALEOCAPA, ministro senza portafoglio. (*Interrompendo*) Domando scusa: non ho detto così.

CAVOU, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e dell'interno. Ha detto che lo Stato perderebbe nei primi anni da 5 a 6 mila lire...

GALLINA. Da ciò ne verrebbe per conseguenza che la strada renderebbe meno: ma non sta in ciò la questione.

PALEOCAPA, ministro senza portafoglio. E da ciò ho tratto la conseguenza che non conviene aumentare...

GALLINA. L'osservazione che io faccio è di fatto, e la desumo dai pareri espressi dagli uomini dell'arte e della scienza i più competenti in questa materia sia al di là delle Alpi, sia al di là dell'Appennino, ed in Francia principalmente, che cioè quella linea non potrà trovare concessionari, ed eseguirsi senza una guarentigia di 40 o 50,000 lire di prodotto per chilometro.

Epperò sulle basi attuali la possibilità della costruzione di codesta ferrovia rimarrà nello stato di pura illusione; ma, lo ripeto, trovo inutile di entrare per ora in una discussione di questa natura. Più di tutto poi giudico non solamente inopportuno, ma contrario ad ogni principio d'introdurre una discussione qualunque relativamente ad un ramo laterale o secondario di questa strada, per cui un'altra parte del Parlamento è già investita di un progetto di legge, il quale, se non può ora essere discusso, lo sarà in un tempo non lontano; epperò fino a tanto che la Camera dei deputati non ha pronunziato il suo voto, non può nè deve il Senato intraprendere una discussione, la quale, ben lungi dal condurre ad un utile risultato, non può giovare fuorchè a continuare quelle illusioni che dalla realtà delle cose saranno distrutte.

Io credo per conseguenza che il Senato premuroso di porre termine alla Sessione di quest'anno, la quale è già molto prolungata, farebbe molto meglio a continuare la discussione di ciò che gli rimane a deliberare, anzi che perdersi in una discussione che dichiaro assolutamente irregolare ed inopportuna.

PRESIDENTE. Il senatore Doria non ha fatto una proposta formale...

DORIA. Non ho fatto altro che un eccitamento al Ministero, e particolarmente al ministro dei lavori pubblici, perchè il progetto della ferrovia in discorso non venga dal Governo dimenticato, e vi si dia incoraggiamento per quanto è possibile, avuto riguardo all'attuale crisi ed alle strette finanziarie.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DEL 1859.

CIBRARIO, segretario, prosegue la lettura delle categorie del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (Vedi vol. *Documenti*, pag. 830), le quali sono adottate.

(Leggonsi quindi dal segretario Cibrario e dal segretario Quarelli le categorie del bilancio passivo del Ministero dell'interno (Vedi vol. *Documenti*, pag. 826), e quelle del bilancio del Ministero della guerra (Vedi vol. *Documenti*, pag. 835), le quali poste ai voti sono dal Senato approvate.)

MARIONI, segretario, dà per ultimo lettura delle categorie del bilancio del Ministero della marina (Vedi vol. *Documenti*, pag. 840) sino alla categoria 19, *Stabilimenti di pena — Bagni marittimi...*)

DORIA. (*Interrompendo*) Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Doria.

DORIA. Dirò brevi parole per pregare l'onorevole ministro della guerra a trovare modo di dividere il gran numero dei forzati che vi sono nel bagno di Genova.

Questi forzati ascendono ad 800 circa in Genova e 800 alla Foce. Disgraziatamente da qualche tempo succedono continui tumulti in quel recinto di pena; la popolazione è inquieta e particolarmente i quartieri che l'avvicinano.

Nella circostanza degli ultimi disordini avvenuti in quel bagno io mi trovavo a Torino, ma recatomi a Genova per alcuni giorni, ho sentito particolarmente dagli abitanti del quartiere di Prè che tutte quelle famiglie sono state in somma apprensione.

Io quindi sarei a pregare l'onorevole ministro della marina di vedere se fosse il caso di trasportarli in un'altra località più sicura fuori di Genova; od almeno di dividerli. Mi dirigo anche all'onorevole ministro delle finanze, onde avvisi alla relativa spesa. Certo io sono contrario alle spese che non sono di estrema necessità, ma per quelle che sono necessarie diverrebbe una vera mancanza il non provvedervi.

Giorni sono mi diressi oralmente all'onorevole presidente del Consiglio al quale mi raccomandai di vedere se vi fosse modo di poterli alloggiare in certe località che sono vicine a Genova acciò non vi fosse un concentramento così grande di forzati nella darsena.

Ben vede il Senato che 800 individui di quella natura danno giustamente a temere; ed accennerò, come dicevami lo stesso direttore del bagno, esistervene una sessantina che sono peggiori delle bestie feroci (*Sensazione*), e se disgraziatamente succedesse il caso, che o per insubordinazione o per altro motivo costoro venissero a ribellarsi, ancorchè in parte soltanto, ognuno comprende quali disastri potrebbero nascere nella città di Genova.

Quindi, io ripeto, mi raccomando alla giustizia e benevolenza del Ministero per la mia città nativa.

TORNATA DEL 9 LUGLIO 1858

LA MARCONA, ministro della guerra e marina. Non vi è dubbio che l'agglomerazione dei forzati in Genova è un grande imbarazzo, ma il rimediarsi non è così facile. Tutti sanno quante sono le difficoltà d'ogni genere che si rapportano ai reclusi d'ogni sorta, trattandosi non già solo di trovare un luogo per metterveli, ma richiedendosi una grandissima spesa per poterli alloggiare e utilizzare: si chiamano lavori forzati precisamente perchè bisogna fare lavorare i reclusi. Io capisco benissimo la premura dell'onorevole Doria di relegare i forzati che sono a Genova in qualche altro sito; ma il Governo deve pensare a tutto indistintamente, e ripeto, deve pensare non solo a collocarli in luogo sicuro, ma deve assolutamente pensare a utilizzarli.

Ora supponiamo anche che in un sito che possa venire indicato dal senatore Doria si possano convenientemente collocare, ci vorrà poi una forza per contenerli.

Ora nella città di Genova vi sono già i due dati principali, cioè v'è modo a poterli utilizzare perchè fanno dei lavori difficili e proficui molto al Governo, e vi è grandissima forza per poterli contenere; e ciò è tanto vero che avendo i reclusi fatto ultimamente un tumulto, questo venne represso immediatamente colle sole forze che vi erano nella darsena stessa.

Supponiamo pure che il tumulto fosse stato considerevole; si capisce che colla divisione militare che trovasi in Genova vi era nulla sicuramente da temere; e quelli che credettero che i forzati potessero irrompere addirittura nella città di Genova e impadronirsene, hanno di molto esagerati i pericoli che si correvano. D'altronde poi, a proposito di questi timori, io sono intimamente persuaso che i reclusi colla lezione severa che hanno avuto (severa, ripeto, ma ben meritata) e colle ricompense che vennero già date a quelli che si sono ben condotti, io sono persuaso, dico, che tali inconvenienti non abbiano più a succedere, almeno per molto tempo.

Ciò però non vuol dire che il Governo non pensi seriamente al modo di migliorare la cosa, non dico a migliorare le condizioni dei forzati perchè questi stanno assai bene, nè sono più tenuti come si tenevano altra volta. Direi quasi quasi che sono troppo ben tenuti, particolarmente quelli che trovansi al bagno di San Bartolomeo in Sardegna, come ne possono fare larga testimonianza tutti quelli che lo hanno visitato.

Non vi ha dubbio che se si potesse trasportare una gran quantità di forzati da Genova in un altro stabilimento consimile sarebbe una cosa convenientissima, ma ci vogliono gran danari, ci vuole una spesa cospicua, oltre alla difficoltà di trovare un altro luogo per utilizzarli. Ad ogni modo si rassicuri l'onorevole Doria che ho fondata speranza per credere che gli inconvenienti avvenuti non saranno più per succedere e che il Governo farà studi su tale riguardo.

MARIONI, segretario, legge le successive categorie del bilancio del Ministero della marina. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 819.)

PRESIDENTE. Metto ai voti le categorie del bilancio della marina nel loro complesso.

(Sono approvate.)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO RELATIVO AL CONTO AMMINISTRATIVO DEI PROVENTI E DELLE SPESE DELL'ESERCIZIO 1854.

PRESIDENTE. Vi è ancora all'ordine del giorno il progetto di legge concernente l'approvazione del conto amministrativo dei proventi e delle spese dell'esercizio 1854 (Vedi vol. *Documenti*, pag. 338 e 395), che ho l'onore di leggere. (Vedi *infra*)

Il Senato vorrà dispensarmi dal dare lettura dei quadri annessi. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 391.)

Non chiedendosi la parola, rileggo gli articoli per metterli ai voti.

TITOLO I. — Proventi.

« Art. 1. I proventi ordinari e straordinari dell'esercizio 1854 sono stabiliti, quali risultano dal conto generale dell'amministrazione delle finanze in data 18 gennaio 1857, nella somma di L. 179,083,611 58

Ciò:	ORDINARI	STRAORDINARI
Proventi dell'anno 1854, comprese lire 33,647,213 92		
avute dall'alienazione di lire 3,200,000 di rendita	L. 118,447,832 68	41,768,977 89
Proventi degli anni precedenti »	5,550,201 22	13,316,629 77
	<u>L. 123,998,033 90</u>	<u>55,085,607 66</u>

(È approvato.)

« Art. 2. Le riscossioni eseguite in conto di tali proventi sino alla scadenza dell'esercizio suddetto sono accertate in L. 161,512,658 95

Ciò:	ORDINARIE	STRAORDINARIE
Dai proventi dell'anno 1854	L. 116,775,015 92	33,065,190 66
Dai proventi degli anni precedenti. »	1,587,377 27	10,085,076 10
	<u>L. 118,362,392 19</u>	<u>43,150,266 76</u>

Cosicchè i proventi restanti a riscuotere al chiudimento di quell'esercizio, ripresi nel conto dell'esercizio 1855, rilevano a L. 17,570,982 61

SENATO DEL REGNO — SESSIONE DEL 1857-58

Ciò:

	ORDINARI	STRAORDINARI
Dai proventi dell'anno 1854 L.	1,672,816,76	8,703,787 23
Proventi degli anni precedenti »	3,962,824 95	8,231,553 67
	<hr/>	<hr/>
L.	5,635,641 71	11,935,340 90

(È approvato.)

TITOLO II. — *Spese.*

« Art. 3. L'ammontare delle spese ordinarie e di quelle straordinarie state autorizzate per leggi, sia per il servizio dell'anno 1854, che per quello dei residui passivi degli anni precedenti, è stabilito, in conformità delle tabelle A, B, C annesse al presente e del sovra citato resoconto del ministro delle finanze a L. 196,798,964 06

(È approvato.)

« Art. 4. Le spese ordinarie e le straordinarie dell'esercizio 1854, risultanti dal detto conto, sono stabilite nella somma di L. 192,348,315 57

Ciò:

Per pagamenti eseguiti durante detto esercizio ed accertati, come appare dalle tabelle D, E, in L.	144,778,554 75
Per pagamenti rimasti a fare al chiudimento dell'esercizio suddetto, che rilevano (Vedi tabelle F, G, H) a »	47,569,760 82
	<hr/>
L.	192,348,315 57

(È approvato.)

« Art. 5. Sono definitivamente annullate le somme comprese nelle spese autorizzate che non risultano effettuate al chiudimento dell'esercizio 1854 e non comprese nei seguenti articoli 6, 7 e 8, rilevanti a L. 4,450,648 49

Ciò:

Spese relative all'anno 1854 L.	3,550,515 42
Spese degli anni precedenti »	900,133 07
	<hr/>
L.	4,450,648 49

Le quali cifre d'esercizio pareggiano le suddette autorizzazioni, cioè L. 196,798,964 06

(È approvato.)

« Art. 6. I mandati spediti e non soddisfatti prima del chiudimento dell'esercizio 1854, rilevanti, come dalla tabella F, a lire 568,757 81, saranno portati a scaricamento nel conto speciale del Tesoro sull'esercizio corrente all'epoca in cui se ne farà il pagamento, giusta il disposto dell'articolo 39 della legge 23 marzo 1853.

(È approvato.)

« Art. 7. Le somme per spese in corso d'esecuzione dell'esercizio 1854, trasportate all'esercizio 1855, conformemente al disposto dell'articolo 42 della succitata legge, sono stabilite (Vedi tabella H) in L. 39,404,080 32

(È approvato.)

« Art. 8. Le somme rimaste disponibili al chiudimento dell'esercizio 1854 per spese straordinarie eseguibili in più anni, state trasportate all'esercizio 1855, giusta il disposto dell'articolo 43 della precitata legge, sono stabilite in L. 7,596,922 69

(È approvato.)

« Art. 9. I mandati in circolazione alla scadenza dell'esercizio 1853, trasportati nel conto speciale del Tesoro dell'anno 1854, sono accertati in L. 823,732 93

Ciò:

Mandati pagati nell'anno 1854 L.	543,366 23
Mandati restanti a pagare al 1° gennaio 1855 »	280,366 70
	<hr/>
L.	823,732 93

(È approvato.)

TORNATA DEL 9 LUGLIO 1858

TITOLO III. — Passività diverse.

« Art. 10. L'ammontare delle rendite perpetue e di quelle redimibili da pagarsi dal debito pubblico, vigenti al 1° gennaio 1855, è accertato nella somma di L. 32,344,291 69

(È approvato.)

« Art. 11. L'importo del debito galleggiante dello Stato, in Buoni del Tesoro in circolazione alla scadenza dell'esercizio 1854, risulta della somma di L. 1,819,282 »

(È approvato.)

TITOLO IV. — Situazione finanziaria.

« Art. 12. La situazione finanziaria al chiudimento dell'esercizio 1854 rimane stabilita come segue :

	ATTIVO	PASSIVO
Fondi di cassa alla scadenza dell'esercizio 1854 L.	16,212,989 95	»
Debiti diversi di contabili trapassati sui sommari demaniali di quarta categoria »	188,727 90	»
Proventi rimasti ad esigere al chiudimento dell'esercizio 1854, comprese lire 2557 86 trapassate sui sommari demaniali di quarta categoria . . »	17,570,982 61	»
Somme per spese in corso d'esecuzione al chiudimento dell'esercizio 1854, trasportate all'esercizio 1855 (articolo 42 della legge 23 marzo 1853). . . »	»	39,404,080 32
Somme per spese straordinarie eseguibili in più anni trasportate all'esercizio 1855 (articolo 43 della suddetta legge). »	»	7,596,923 69
Mandati restanti a pagare al chiudimento dell'esercizio 1854 »	»	849,124 51
Cioè :		
Mandati dell'esercizio 1854 L.	568,757 81	
Mandati degli esercizi 1855 e retro »	280,366 70	
	<u>L. 849,124 51</u>	
Debiti di cassa al chiudimento dell'esercizio 1854 L.	»	8,148,828 21
	<u>L. 33,972,700 46</u>	<u>55,998,955 73</u>
Disavanzo alla scadenza dell'esercizio 1854 L.		<u>22,026,255 27</u>

(È approvato.)

TITOLO V. — Disposizioni d'ordine.

« Art. 13. Le disposizioni emanate dal Governo anteriormente alla legge del 23 marzo 1853 e altre vigenti per la costruzione, l'esercizio e la contabilità di ogni maniera delle strade ferrate, rimangono abrogate a far tempo dall'esercizio del 1859, in quanto non sono conformi al prescritto di detta legge. »

(È approvato.)

« Art. 14. Sono colla presente convalidati gli annullamenti di credito dello Stato verso i militari che fecero le campagne degli anni 1848 e 1849, quali vennero ordinati cogli atti del ministro di guerra delli 14 aprile e 28 agosto 1854. »

(È approvato.)

PRESIDENTE. Prima che si proceda allo squittinio segreto sopra questo progetto, domanderò al Senato se mantiene l'ordine del giorno che si era proposto ieri, secondo il quale verrebbero in discussione domani due leggi, alle quali si riferisce la relazione che è stata oggi distribuita, non che gli articoli del progetto del bilancio generale passivo pel 1859; nel qual caso io preghe-
rei il Senato di volere fare un atto insolito e di entrare in seduta alle 2 e non più tardi.

DI MONTEMEOLE. Siccome l'ora non è ancora tarda,

mi pare che vi sarebbe tempo ancora di votare la legge del bilancio.

PRESIDENTE. Se il Senato si rimette al presidente, senza fare confidenza altrimenti, io crederci di rimandare la votazione a domani. Se però si insiste...

Alcune voci. Noi siamo in numero!

PRESIDENTE. Il presidente non ha detto che il Senato non sia in numero; il presidente vorrebbe che si fosse in numero anche domani. Il suo segreto è tutto in queste parole. Se si fa proposta che si discutano oggi

gli articoli del progetto del bilancio passivo 1859 il presidente non ha diritto e molto meno l'impegno di ritardare.

Se è mantenuto l'ordine del giorno, quale io l'aveva annunziato ieri e pel quale oggi rinnovava l'invito, insisterei e spererei che il Senato volesse radunarsi alle 2 domani.

Non essendovi osservazioni in contrario, si procederà all'appello nominale.

QUARELLI, *segretario*, fa l'appello nominale per lo squittinio segreto.

Risultamento della votazione:

Volanti	49
Voti favorevoli	41
Voti contrari	8

(Il Senato adotta.)

La seduta è levata alle ore 5.