

ingegnere, di Vercelli, devaient être attribués à l'ingénieur Pierre Bosso, de Verceil, soit parce qu'il n'existe à Verceil aucun ingénieur Pierre Bossi, mais bien un ingénieur du nom de Pierre Bosso, homme très-connu et très-recommandable, soit parce que l'ingénieur Pierre Bosso et l'abbé Carenzi étaient les seuls candidats avoués du collège électoral de Torrìglia.

La majorité de votre septième bureau a donc pensé que le bureau électoral de Torrìglia a commis une erreur en divisant les bulletins qui portaient le nom de Bossi des bulletins qui portaient le nom de Bosso: et comme cette erreur a eu pour résultat d'exclure du scrutin de ballottage l'abbé Carenzi, je viens, au nom de 7^{me} bureau, vous proposer d'annuler l'élection faite par le collège de Torrìglia en la personne de monsieur l'ingénieur Pierre Bosso.

MENABREA. Je me permettrai de faire quelques observations sur les conclusions de la Commission. D'après ce que nous a dit monsieur le rapporteur, le nombre des électeurs inscrits était de 69.

PISSARD, relatore. 66.

MENABREA. Je voudrais savoir si en réunissant le nombre des voix divisées entre Pietro Bosso et Pietro Bossi on arrive à obtenir le nombre voulu pour obtenir la majorité.

PISSARD, relatore. En réunissant tous les bulletins qui portent les noms de Pietro Bosso et Pietro Bossi, on ne peut en compter que 22, c'est-à-dire le tiers de 66. Or, pour avoir la majorité il faut avoir le tiers plus un.

PRESIDENTE. Metto ai voti le conclusioni della Commissione per l'annullamento dell'elezione del collegio di Torrìglia nella persona del signor ingegnere Pietro Bosso.

(La Camera annulla.)

FRANCHI, relatore del IV ufficio, riferisce e propone all'approvazione della Camera l'elezione del signor avvocato Niccolò Ricchetta a deputato del collegio di San Damiano d'Asti.

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LAVORI NEL PORTO DI SAVONA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione intorno alla legge su lavori da eseguirsi nel porto di Savona.

Il progetto di essa è così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 454.)

ZUNINI. Signori, a fronte dell'ordinata e lucida esposizione delle condizioni di fatto e delle ragioni che il signor ministro dei lavori pubblici premetteva a motivare il progetto di legge presentatovi per l'assegnamento di lire 120,000 a pro del porto di Savona, dopo l'elaborato discorso nel quale l'onorevole relatore della Commissione con dovizia di nozioni storiche e statistiche metteva in piena evidenza gli argomenti atti ad avvalorarne l'adozione, io temerei di incorrere nell'imputazione di far parte superflua e forse anche meno dicevole aggiungendo cosa alcuna che sembrasse espressa collo scopo di determinare più efficacemente il vostro voto, se non isperassi di essere giudicato senza severità sul riflesso dei grandi e molti doveri dai quali sono avvinto ai Savonesi miei concittadini. Dalla memoria che per diligenza del Consiglio comunale fu stesa a dimostrazione dei titoli che essi invocano voi avrete ravvisato qual parte questo oggetto formi dei loro desiderii e delle loro speranze; quindi in cosa che giustamente tanto li interessa, e da lunghi anni è scopo incessante delle

loro più calde premure, io non potrei star muto. Dirò quindi al proposito soltanto brevi parole, tanto più che al senno ed equità vostra certo non occorrono scharimenti maggiori sul merito dell'argomento, nè sollecitazioni di favore.

Dal Ministero e dalla Commissione avete inteso come il porto di Savona sia utile e comodo alla navigazione; concedetemi di aggiungere come l'una e l'altra qualità si verifichi particolarmente mercè le condizioni di preferenza che merita riguardo ad uno dei più comuni e grandi bisogni della navigazione, il raddobbo dei bastimenti. Tanto riconosceva il Genio marittimo nel suo rapporto del 30 ottobre 1846, accennando il discreto prezzo della mano d'opera ed il deposito di legnami da costruzione che si trovano in Savona. Credo che al proposito sia anche da tenersi in conto per ispeciali casi di restauro navale la non comune facilità che ivi offre la darsena di uno scalo per poter trarre a terra le barche e vararle. Quindi avviene che considerevole vi è l'arrivo di navi che hanno bisogno di riparazioni, per guisa che in un quadriennio, dal 1845 al 1848, se ne contarono trentadue di alta portata, e buona parte quasi rifatta a nuovo, senza tener conto dei legni recativisi per semplice carenaggio e spalmatura. Ed è in considerazione delle convenienze che i naviganti trovano in Savona per simili operazioni, massimè relativamente ai fasciamenti in metallo di cui si rivestono i bastimenti destinati al grande cabotaggio, che venne indotto il Ministero di finanze ad accordare già da varii anni per Savona le stesse agevolanze di dazio di cui gode il porto di Genova sulle lastre di rame e di zinco che vengono a tale uopo impiegate, esonerandole dal diritto di entrata.

Ma intorno a questo importante articolo è da notare come il muro della sponda orientale della darsena, lungo il quale si collocano e maneggiano più agevolmente i bastimenti in raddobbo, minaccia la più imminente rovina, e che i lavori atti a prevenirla sono appunto fra quelli che non si potrebbero eseguire a stagione inoltrata e procellosa. Voi ravvisate, o signori, perciò quanto preme il provvedervi, e vi confermerete maggiormente nel relativo divisamento, ponendo mente che alla caduta della detta sponda conseguirebbe l'ingombro della parte più sicura del porto, e cesserebbe coll'affluenza dei bastimenti testè menzionati l'alimento alla industria che vi esercita, e l'occasione e la facilità allo smercio dei legnami che vi scendono per molte strade dal Piemonte.

Il relatore disse che il porto di Savona non ammette che bastimenti inferiori alla portata di 200 tonnellate; devo con gravissimo dispiacere osservare che per la progressiva accumulazione delle sabbie attualmente vi entrano con difficoltà e pericolo anche quelli di capacità notabilmente inferiore. Ne deriva quindi ragguardevole scapito del commercio di non piccola parte dello Stato, giacchè, abbisognando questa di generi procedenti dall'estero, non può chiamarli direttamente a Savona per l'impedito approdo di grossi legni. Quindi è che con grave stipendio conviene farne il trasbordo in Genova pel porto di Savona. Ciò occorre, fra altri generi, in ispecie delle argille, dell'acciaio, delle ghise, dei solfi, del carbon fossile; ciò si verifica pure nei coloniali. Nullameno i negozianti trovano ancora il loro tornaconto a farli passare dal porto franco di Genova per l'intermezzo di Savona alle consumazioni di Torino e delle provincie di Mondovì, Alba, Saluzzo, Pinerolo, Acqui. Si è calcolato che annualmente si spediscono dal porto di Genova a quello di Savona oltre a 30,000 quintali di generi destinati per l'interno del Piemonte, unicamente per le economie che a malgrado di tale giro presenta la via del secondo, mercè gli stradali che vi fanno capo. Queste economie