

# TORNATA DEL 27 APRILE 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO CARLO CADORNA.

**SOMMARIO.** *Relazione sul progetto di legge per alienazione di beni demaniali in terraferma — Atti diversi — Seguìto della discussione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia da Anncy a Ginevra — Nuove osservazioni in difesa, e proposta di aggiunta del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni del deputato Moia, e parole in favore dei deputati Chenal e Sineo — Osservazioni e domande dei deputati Farina P. e Michelini G. B., e risposte del ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei tre articoli e quindi dell'intero progetto — Relazione sul progetto di legge per la concessione di una ferrovia dal Varo al confine modenese — Discussione generale dello schema di legge per il trasferimento della marina militare da Genova alla Spezia — Discorso del deputato Pareto contro il medesimo — Spiegazioni personali del deputato Bo — Discorso in merito del deputato Astengo, e sua opinione per il trasporto dell'arsenale a Vado.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/2 pomeridiane.  
**MONTICELLI**, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente tornata ed espone il seguente sunto di petizioni:

6344. Il Consiglio delegato della città di Carmagnola ed il Consiglio comunale di Carignano chiedono, a tutela della conservazione dei boschi e delle proprietà, l'istituzione di un corpo regolare di guardie campestri assimilato ai corpi militari a carico dei comuni di terraferma.

6345. Il Consiglio delegato del comune di Villatalla chiede che nel progetto di ferrovia dal Varo al confine modenese sia stabilita una stazione nella città di Porto Maurizio.

### RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER VENDITA DI BENI DEMANIALI.

**MONTICELLI**, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul progetto di legge per la vendita di beni demaniali in terraferma. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 878.)

**PRESIDENTE.** Sarà stampata e distribuita.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Annunzio alla Camera che il ministro della guerra le fa omaggio di duecento esemplari del piano del golfo della Spezia e di quello dei nuovi stabilimenti del Varignano, compilati dal corpo reale dello stato maggiore, i quali lavori verranno immediatamente distribuiti ai signori deputati.

Il deputato Astengo ha fatto omaggio alla Camera di 120 esemplari di un opuscolo intitolato: *Di un nuovo*

*porto militare che si propone di costruire nella rada di Vado, onde collocarvi la marina militare.*  
Saranno distribuiti ai signori deputati.

### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE: CONCESSIONE DI UNA FERROVIA DA ANNCY A GINEVRA.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del progetto di legge per concessione della strada ferrata da Anncy a Ginevra.

Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Prendendo la parola, io non intendo insistere sui gravi inconvenienti che vi sarebbero nel condurre il nostro commercio sul territorio francese; mi pare di avere addotte tutte le ragioni che potevano farli evidenti, e non posso sperare, dopo le risposte che mi hanno dato, di persuadere gli onorevoli Brunet e Giovanni Battista Michelini; potrei forse convincerli, ma persuaderli non lo credo.

Solamente mi permetto di aggiungere un fatto che farà vedere sempre più quanto sarebbe dannoso questo partito, il fatto cioè che sulla linea di strada ferrata da Lione a Ginevra, dopo essersi per molti anni discusso sulla miglior direzione a darsi alla ferrovia e dopo essersi studiati vari progetti per condurre la strada ferrata o sulla sponda destra del Rodano o discostandosi da essa per Nantua, si trovarono sempre difficoltà tali, che quasi si disperava di rinvenire una società che ne assumesse il carico.

Era persino sorta l'idea di *emprunter*, come dicono i Francesi, il territorio sardo, e gli ingegneri più competenti, non che il corpo d'acque e strade francesi, opinavano che si dovesse prescegliere il passaggio sul ter-

ritorio sardo, che escludeva tutte le difficoltà e non aveva altro inconveniente che quello di portare la strada sul territorio di un'altra nazione; inconveniente però senza conseguenze, quando questa nazione avesse aderito al passaggio della linea, giacchè sarebbe stata pur sempre per intero nelle mani di una società nazionale francese l'impresa della ferrovia da Lione a Ginevra. Malgrado, dico, questo voto così competente, ed i motivi evidenti di preferenza di questo passaggio sul territorio piemontese, al solo spargersi di questa notizia si commosse il commercio francese; e sul timore che questo passaggio su di un estero territorio le fosse dannoso, ottenne dal Governo francese che per ragioni di interesse nazionale, ed a pretesto di considerazioni strategiche, si seguisse la linea sulla destra sponda del Rodano. Siccome però tale decisione importava una spesa maggiore, il Governo francese si dispose di accordare alla società un sussidio di 15 milioni, assicurandole inoltre una garanzia d'interesse oltre altri favori meno rilevanti, ma di qualche peso.

Ora domando io: se il Governo d'una nazione così potente si piegò a fare tali sacrifici, anzichè *emprunter* il territorio di uno Stato al suo confronto meno potente, ma che al contrario di lui professa altamente i principii del libero scambio; se, ripeto, nonostante le gravi difficoltà tecniche, il Governo francese ha preferita una linea non solo difficile, ma più lunga a quella proposta da ingegneri competentissimi, se ha preferito fare così notevoli sacrifici per mantenere la linea sul suo territorio, io domando come si possa sostenere che noi non abbiamo ragione di continuare la grande linea da Aiton per Albertville ed Annecy a Ginevra, anzichè prescegliere l'altra per Culoz, di quattordici chilometri più lunga e che mette il nostro commercio in mani d'una società estera, che lo conduce sul territorio di uno Stato che in materia commerciale professa principii così restrittivi.

Siffatte considerazioni spero avranno fatta persuasa la Camera del grave errore che si commetterebbe nel non voler compiere la linea diretta verso la Svizzera, facendo il tronco da Annecy a Ginevra.

Risponderò ora poche parole all'onorevole Farina, il quale, per verità, ha dichiarato che voterebbe in favore della legge perchè il suo ufficio vi era assenziente, ma volle egli pure attenuare l'importanza di questa linea, allegando che essa tornerebbe di nessun valore pel commercio di Genova, pel motivo che, malgrado la maggior brevità, vi sarebbero gravi difficoltà, le quali farebbero perdere questo primo vantaggio, per cui sul mercato di Ginevra avrebbe concorso con maggior successo Marsiglia. In conseguenza egli sostenne che la costruzione di questa linea sarebbe indifferente, per così dire e di nessun profitto al commercio di Genova.

L'onorevole Farina appuntava poi la relazione dell'onorevole Brunier di esagerazione per l'importanza che in essa intendeva doversi dare alla linea proposta. Io convengo che vi può essere esagerazione in ciò che, per amore del suolo natio, disse il deputato Brunier;

ma parmi, lo confesso, che ve ne sia molto più nelle asserzioni dell'onorevole Farina, quando dice che il tronco da Annecy a Ginevra non deve riguardarsi di alcun interesse pel commercio di Genova.

Io ho già detto che non intendo sostenere che sul mercato di Ginevra non possa concorrere anche Marsiglia; voglio anzi ammettere che vi concorra con qualche prevalenza per alcuni rami di commercio. Ma la prevalenza di uno non è già esclusione di un altro: se dovessimo riguardare come cosa inutile il concorrere ad un mercato, sol perchè altri vi può egualmente riuscire, in verità non saprei a che dovrebbe dirsi limitato il commercio di Genova. Bisognerebbe considerarlo ristretto alla Lombardia.

Osservò a ragione l'onorevole Farina che ciò che importa essenzialmente al commercio di Genova si è il passaggio del Luckmanier, e lo ha dimostrato con molta lucidità. Io sono pienamente del suo avviso, ma sostengo che, se egli volesse far valere come contrario alla proposta del Ministero l'argomento, che a Ginevra può concorrere, e forse con prevalenza, Marsiglia, dovrebbe pure ammettere la conseguenza che non si dovrebbe neanche passare il Luckmanier. L'onorevole Farina sa che il Governo austriaco ha definitivamente stabilito di passare il Brennero, passaggio che è certamente meno difficile di quello del Luckmanier. Passato il Brennero e seguitando la linea del Tirolo verso Inspruck, con deviazione verso occidente, si va alla sponda orientale del lago di Costanza. Comunque sia tracciata questa linea, certamente non riuscirà più lunga di 450 chilometri da Venezia. Ora, da Genova al lago di Costanza ne corrono 480. Dunque è certo che anche il porto di Venezia farà concorrenza a Genova su quel lago.

Avremo dunque noi a sostenere che Genova deve abbandonare l'idea del passaggio del Luckmanier, solo perchè vi sarà un altro porto che concorre al mercato di Costanza col vantaggio della maggior brevità di 30 chilometri? No certamente. Io credo che Venezia farà bene i suoi affari sul lago di Costanza e nei vicini paesi della Germania, ma credo ad un tempo che affari buonissimi vi farà pur Genova. Per questo motivo ritengo che egualmente buoni essa ne farà anche sul mercato di Ginevra quando avrà una strada notevolmente più breve che quella che deve percorrere Marsiglia.

Se per le ragioni date dall'onorevole Farina si dovesse concludere che Genova metter deve in non cale il commercio di Ginevra, rimarrebbero però sempre altri paesi dello Stato i quali potrebbero smerciare i loro prodotti, specialmente i cereali, sul mercato svizzero. Ma io sono convinto che, assicurando un transito diretto con Ginevra, anche il commercio marittimo, per esempio quello del porto di Savona, si gioverà molto della ferrovia da Annecy a Ginevra.

Da tutti questi argomenti io credo adunque essere all'evidenza dimostrato che la linea da Annecy a Ginevra è veramente una delle grandi comunicazioni internazionali, la quale per questo rispetto merita la protezione dello Stato.

Fra tutti i discorsi che io intesi, quello che mi parve, senza far torto agli altri, più logico e più stringente fu quello dell'onorevole Moia, il quale appuntò il Governo di non avere esplicitamente, nella convenzione stipulata colla società ginevrina, previsto il caso di rimborso allo Stato delle somme da lui pagate, qualora il prodotto brutto chilometrico oltrepasasse le lire 25,000, come era stato pattuito nella concessione della strada ferrata *Vittorio Emanuele* relativamente all'interesse del 4 1/2 per cento garantito.

Io prego l'onorevole Moia di osservare che tale suo appunto deriva da che egli non ha forse badato ad una delle condizioni stipulate nella convenzione di cui si tratta. In questa convenzione, di cui il Ministero vi chiede l'approvazione, non si contengono che i patti più essenziali della concessione, cioè tutte quelle condizioni che spetta al potere legislativo di accordare e che, quando vengano assentite, servir devono di base alla stipulazione del capitolato definitivo.

Ora, all'articolo 26 della presente convenzione è stato espressamente stipulato che saranno applicate alla concessione della ferrovia da Annecy a Ginevra le disposizioni del capitolato d'oneri della ferrovia *Vittorio Emanuele*, in tutto ciò e quanto non fu contemplato nella convenzione, ben inteso colle modificazioni e varianti richieste dalla diversa natura delle due concessioni, ad una delle quali fu assicurato un minimo d'interessi al 4 1/2 per cento ed all'altra un minimo prodotto chilometrico di 25,000 lire annue.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Se permettono, darò lettura dell'articolo 26:

« Toutes les clauses relatives à la livraison de la ligne, au transport des voyageurs, des commissaires du Gouvernement, des militaires, des prisonniers et des objets appartenants à la régie domaniale, aux lignes télégraphiques, au service des postes, à l'élection de domicile, seront rédigées dans le cahier des charges définitif; et pour tout ce qui n'est point déjà prévu dans la présente convention provisoire, sur les bases de celui du chemin de fer *Victor-Emmanuel*, toutefois avec les modifications spéciales voulues d'après le présent traité, qui seront arrêtées ultérieurement entre le Gouvernement et les représentants de la compagnie dans le cahier des charges susdit. »

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. Era dunque intendimento del Ministero, quando fosse addivenuto alla stipulazione del capitolato definitivo, d'introdurvi la clausola relativa alla restituzione eventuale delle somme pagate dallo Stato alla società, allorché la ferrovia venisse a dare prodotti eccedenti la somma assicurata di tanto da oltrepasare il prodotto annuo del 4 1/2 per cento, inserendo cioè nel capitolato definitivo colle debite modificazioni gli articoli 11 e 12 del capitolato *Vittorio Emanuele*. E così positiva si era a questo riguardo l'idea del Ministero, che io sono dispostissimo a che si dichiarasse che le disposizioni dell'articolo 11 del capitolato della ferrovia *Vittorio Emanuele* sono sin-

d'ora introdotte nel nuovo capitolato a stipularsi colla società, ben inteso colle modificazioni che, come sopra ho accennato, sono rese necessarie dalla diversità delle due concessioni. Nè l'accertamento dei prodotti può dar luogo a difficoltà, perchè è sempre riservata facoltà ai commissari del Governo di esaminare i registri della società e riconoscere così ad ogni momento quale rendita abbia dato l'esercizio e quindi se il Governo abbia diritto a rimborso per le somme che avesse dovuto pagare.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. L'articolo sarebbe così modificato:

« Nel capitolato definitivo verrà stabilito il modo di rimborso della somma che il Governo potrà avere corrisposto alla compagnia, in dipendenza della garanzia di un prodotto di lire 25,000 per chilometro, da operarsi soltanto quando la società, ottenendo maggior prodotto lordo, sia nel caso di distribuire ai suoi azionisti un interesse che superi il 4 1/2 per cento sul valore nominale delle azioni. »

**PRESIDENTE**. La parola spetta al deputato Moia.

**MOIA**. Io accetto l'aggiunta proposta dal Ministero, perchè veramente mi pareva troppo vaga la disposizione dell'articolo 26 del capitolato. Tuttavia mi sembra che, siccome si era stabilito, invece del 4 1/2 per cento, la garanzia di un prodotto lordo annuale e chilometrico, sarebbe stato più conforme a questo sistema di stabilire anche il rimborso sulla base del prodotto lordo annuo chilometrico. Ad ogni modo, siccome il Governo propone egli stesso questo modo di compenso, che in massima corrisponde alla mia idea, non ho difficoltà di accettarlo. Così su questo punto non vi è più quistione.

Ma io mi sono opposto a questa legge anche per un'altra ben più essenziale considerazione. L'opposizione fatta al capitolato come mancante di una clausola di rimborso non poteva dar luogo che ad un'aggiunta; ma io ho detto che respingeva la legge assolutamente per la inopportunità della concessione di cui si tratta. E questa inopportunità io la deduco da ciò che questa strada non sarà proficua se non quando il Moncenisio sia perforato, e quindi la sua utilità è subordinata al traforo di quella montagna.

Io non vedo perchè la cosa subordinata debba andare avanti alla principale, e finora non ho sentito che sia ancora stata addotta alcuna ragione per difendere questa priorità data alla quistione subordinata sopra la principale, ed è specialmente su questo punto che io vorrei nuovamente chiamare l'attenzione della Camera, giacchè avrei quasi l'intenzione di fare una proposta che si potrebbe chiamare pregiudiziale, vale a dire che si sospendesse questa concessione se non sino a quando il Moncenisio sia intieramente perforato, almeno sino a che i lavori sieno così inoltrati da lasciar quasi la certezza che venissero in un dato tempo compiuti, e allora si addiverrebbe alla concessione di questa ferrovia in modo che il compimento della medesima combinasse col compimento del traforo del Moncenisio.

Tutte le ragioni che si sono addotte in favore di que-

sta ferrovia, ed anche quelle or ora adottate dal signor ministro dei lavori pubblici sono state dedotte sempre dall'idea che il Moncenisio si trovasse perforato. E tutto quanto si è detto della concorrenza che il porto di Genova farebbe a quello di Marsiglia, e del taglio dell'istmo di Suez, e dell'Egitto, e delle sue Piramidi, non ha nessuna forza se non si dà per compiuto il traforo del Moncenisio.

To vorrei che qualcuno adducesse qualche ragione che potesse indurre la Camera a votare questa concessione (e, se mi persuadono, la voterò anch'io) prima che il perforamento del Moncenisio sia tampoco incominciato.

**PRESIDENTE.** Il deputato Chenal ha facoltà di parlare.

**CHENAL.** Je n'entrerai pas dans la question matérielle; elle a été trop bien développée pour que je puisse rien ajouter à ce qui a été dit. Seulement je regrette, pour ce qui concerne le tracé du chemin de fer du Faucigny, qu'il n'ait pas lieu sur la route gauche de l'Arve, qui m'a semblé cent fois moins difficile, moins longue que celle de la rive droite. Je sais bien que l'on a pris en considération, pour la préférence donnée à celle-ci, les affluents de population plus multipliés, plus voisins de cette dernière route mais ce n'est là qu'une objection peu importante, attendu que de la grande route, il n'y a guères plus d'un quart d'heure, dans sa plus grande largeur, pour gagner la rive opposée. Si l'essentiel est d'arriver vite, si ce moyen obtenu ne peut que multiplier les relations de commerce, le nombre des voyageurs, je m'afflige qu'on ne s'y soit pas arrêté.

La route sur la rive gauche aurait été plus facile à entretenir et toujours en ligne droite, du moins jusqu'à Cluses, où elle s'infléchit; elle aurait évité les anfractuosités de terrain si grandes sur l'autre rive. Quelques passerelles établies sur l'Arve auraient nécessité bien moins de dépense que les terrains mieux cultivés, plus nombreux que ceux que l'on sera obligé d'acheter sur l'autre côté.

Dans un instant d'enthousiasme, Louis XIV s'écriait: Il n'y a plus de Pyrénées! Avec plus de réalité, je crois qu'il est de notre devoir, de notre honneur, de notre intérêt à tous que ce mot célèbre soit adressé au Mont-Cenis; qu'au lieu d'être une simple métaphore, il devienne, le plus que faire se pourra, une vérité, et que le mot *impossible* que j'entends répéter bien trop fréquemment, soit, à cet égard, rayé du dictionnaire piémontais.

En me persuadant que le Parlement cherchera à réaliser cette pensée féconde pour tous, c'est de ma part un appel à son patriotisme; je ne fais que lui rendre un véritable hommage, sans que cette persuasion n'ait cependant rien de blessant pour ceux qui ont combattu le projet présent. Seulement je me permettrai de faire observer qu'il est une loi de solidarité qui rend fructueux pour tous ce que l'on fait pour chacun.

La vie ne peut être absente quelque part dans un

corps politique, sans que le corps entier, par cette privation même partielle, ne perde quelque chose de sa vitalité. Ne serait-ce donc que pour la méconnaître dans une de ses applications les plus fécondes, que nous parlons sans cesse de l'unité nationale? N'est-ce donc rien que d'abréger les distances, que de concentrer le plus possible l'agrégation d'une population, que de rapprocher les deux points d'attache qui la lient à l'étranger, avec lequel elle est appelée à commercer?

Si réellement l'on veut ouvrir le Mont-Cenis, donner par cette entreprise plus d'ampleur à la richesse nationale, qu'importe que les travaux qui en seront le complément commencent à l'une des extrémités de notre territoire? Pourquoi ne s'empresserait-on pas de profiter des offres qui nous sont faites, qui ne peuvent que hâter l'ensemble de cette entreprise? La considération qu'il ne s'agit ici que du dernier tronçon de la route projetée, n'est pas une objection sérieuse. Donner le plus tôt possible du mouvement, de la vie à tout ce qui est d'abord susceptible de les recevoir, ne peut être qu'une œuvre de sagesse.

Si dans l'intérêt d'une localité l'on a tracé une voie ferrée jusqu'à Suse, avant d'avoir tenté la difficulté principale qui doit lui donner une issue par le Mont-Cenis, pourquoi ne ferait-on pas pour le dernier chaînon savoisien ce que l'on a fait pour le premier chaînon piémontais? N'y a-t-il pas parité de décider? Poser une telle question, c'est la résoudre.

Si l'on recule à dompter le Mont-Cenis, il faut alors que l'Italie se résigne à voir les Alpes Cotiennes, par Briançon, devenir la clef de ses frontières septentrionales, qu'elle se livre pieds et poings liés à la garde d'une sentinelle étrangère qui s'appelle la France. Quelle perspective pour la péninsule italique! Oh! si j'étais l'ennemi du Piémont, si une pensée séparatiste me préoccupait, loin de me plaindre de voir le projet de loi repoussé, j'applaudirais peut-être à ce que les frontières qui séparent ce pays de celui où je suis ne restassent temporairement fermées.

Ce cri de guerre n'est pas le mien; le secret pour moi de confondre les deux contrées, c'est de les faire le plus possible dépendantes l'une de l'autre. Malheureusement pour peu que l'on temporise encore, ce résultat ne pourra peut-être jamais se réaliser. Loin d'être le vainqueur de l'Annibal gaulois, ce serait alors le Fabius italien qui serait le vaincu. Il n'aurait pas même le droit de se plaindre, car il ne subirait que le fruit de son inertie.

Considérez ce que nous a valu notre lenteur à ouvrir une voie ferrée le long de la rive gauche du Rhône. La France en a tracé une sur la rive droite, qui cependant est beaucoup plus coûteuse, plus dangereuse et cent fois plus périlleuse que celle que l'on aurait pu établir sur Savoie. Si on eut pris l'avance sur la France, peut-être celle-ci eût-elle renoncé à son entreprise. C'est là du moins l'opinion générale à Genève. Au reste, si, comme l'a dit monsieur le ministre des travaux publics, la France a préféré passer par son propre territoire

plutôt que d'emprunter celui de l'étranger, je ne vois pas pourquoi nous aurions moins de susceptibilité.

Dans l'hypothèse peu logique que le chemin de fer qu'on propose ne fût utile qu'à la Savoie, serait-ce donc une raison pour le rejeter? L'affirmative aurait le double résultat de faire également abandonner celui de Genève à Sallanches; ce qui serait une perte immense pour le Faucigny.

N'est-ce donc rien que de jeter une étincelle de vie au sein de la population de deux contrées, qui peut s'élever à près de 200,000 âmes? L'argent ne peut se verser sur une portion quelconque de la Savoie sans qu'une grande fraction n'arrive en Piémont. Sur 60,000 touristes que la voie ferrée pourra amener à Chamonix, près de 8000 franchiront le Grand-Saint-Bernard et le Bonhomme pour visiter les monuments romains d'Aosté et sa vallée pittoresque. Ce calcul n'a rien d'exagéré. En donnant aux heures, par cette voie ferrée, une rapidité sextuple de celle qu'elles ont par les voitures les plus actives, c'est une économie de dépense considérable. C'est le cas de répéter: le temps c'est de l'argent.

Tant que le culte du clocher ne sera celui de la nationalité, je ne puis accepter que les provinces savoisiennes, qui avec celles du Piémont composent la guirlande qui couronne l'intérieur de la coupole de cette Chambre, n'y figurent que comme une ironie, qu'à titre de comparse. Tout grandes dames que soient leurs sœurs du Piémont, elles ne pourraient sans injustice méconnaître leurs sœurs savoyardes, quelque vieilles que soient celles-ci. Ce serait en faire les *Cenerentole* de la maison.

Le laisser-faire, le laisser-passer un peu trop organique du très-honorable M. Michélini ne serait ici qu'un laisser souffrir, qu'un laisser mourir. Quoi qu'en dise ce noble adversaire, je crois qu'il s'est entièrement méconnu. (*ilarità*) Je me persuade que le rôle du Samaritain ne cessera jamais de rencontrer en lui un rival bienfaisant.

J'aime plutôt penser qu'à côté de l'économiste il y a dans M. Michélini un vif sentiment de poésie; que le culte des Oréades, que la crainte de les effaroucher par le bruit d'un wagon a eu la plus grande part dans son opposition. (*Si ride*)

Quoi qu'il en soit, j'en appelle de Philippe un peu trop prévenu à Philippe moins sévère. (*ilarità*) Différemment, M. Michélini, en blessant la Savoie, blesserait lui-même le Piémont; il condamnerait la Savoie à n'avoir de valeur que pour mourir sur un champ de bataille cisalpin, à répéter comme ces gladiateurs de l'ancienne Rome: *Caesar, morituri te salutant*.

Loin de moi cette pensée. Il en est une autre que je préfère rappeler à votre souvenir, c'est celle de cette même ville éternelle dont je viens de parler, qui partout a laissé des traces de son génie, en y élevant les plus somptueux monuments. Elle a été bien éloignée de ne céder qu'à l'idée de ne faire que ce qui pouvait lui être plus spécialement utile, que ce qui n'avait pour elle qu'un avantage personnel. Loin d'avoir perdu à cette

conduite, c'est là ce qui lui a plus particulièrement valu la couronne qui l'a immortalisée.

S'il n'y avait que ce qui est d'un intérêt général qui dût être agréé dans cette enceinte, mes compatriotes ne seraient-ils pas en droit de se demander de quelle utilité ont été pour eux bien des dépenses faites en-deça des monts? Quelle sera, en particulier, pour eux, celle de la route du Luckmanier?

Quelle que soit, au reste, l'issue de cette présentation de loi, il m'est cher de remercier ceux qui en ont été les initiateurs. La gratitude m'est en cet instant aussi sympathique que m'est amère une censure à laquelle m'oblige la violation des principes les plus impérieux de la justice.

**PRESIDENTE.** Interrogo la Commissione se accetta l'articolo proposto dal Ministero.

**BRUNIER, relatore.** Les membres de la Commission présents à leur banc acceptent la proposition faite par le Ministère.

**PRESIDENTE.** Il deputato Berti ha facoltà di parlare.

*Voci.* Non c'è.

**PRESIDENTE.** Il deputato Sineo ha la parola.

**SINEO.** Alle insistenti interpellanze dell'onorevole mio amico Moia rispondono le decisioni già date dalla Camera.

Avvi' cosa giudicata, non solo sul merito della quistione che si agita attualmente in quest'Aula, ma anche sulla quistione sospensiva che fu accennata dall'onorevole Moia. Tutte le obbiezioni che si possono fare contro il progetto di legge attuale, sia di merito che sospensive, dovevano naturalmente prodursi quando si stava per sancire la proposta della costruzione di una ferrovia da Ayton ad Annecy.

Eppure la Camera ha ereditato d'ammettere quella proposta. Ora che essa è stata decisa, ora che la nazione soggiace alla guarentigia dell'interesse del quattro e mezzo per cento per detto tronco, non solo dobbiamo noi applicare al tronco da Annecy a Ginevra le stesse ragioni che ci hanno mossi a prestare la guarentigia pel tronco da Ayton ad Annecy, ma, appunto perchè abbiamo somministrata quella guarentigia, troviamo in ciò un nuovo motivo di convenienza aggiunto a quelli che potevano affacciarsi sin da principio a sostegno della costruzione di tutta la linea da Ayton a Ginevra.

Quando avete votato il quattro e mezzo per cento pel tronco da Ayton ad Annecy, voi avete sottoposto lo Stato al pagamento di un interesse del quattro e mezzo per cento per una somma che sarà verosimilmente maggiore di quindici milioni. Infatti una strada come quella che attraversa qualche frazione delle Alpi si può calcolare che costi 250 mila lire per chilometro. Abbiamo dunque una somma di 15,750,000 lire su cui si è guarentito il quattro e mezzo per cento, ciò che fa salire oltre alle lire annue 700,000 il prodotto netto guarentito alla società costruttrice.

Ora 700,000 lire di prodotto netto corrispondono presumibilmente ad 1,400,000 lire di prodotto lordo, calcolando che le spese di esercizio corrispondano circa alla

metà del prodotto: questo è all'incirca il reddito lordo di lire 25,000 per chilometro. Voi avete dunque già guarentito alla strada da Ayton ad Annecy circa lire 25,000 per chilometro.

Ora, o signori, se voi, che guarentite già lire 25,000 circa per chilometro sopra 63 chilometri pel tronco da Ayton ad Annecy, somministrare eguale guarentigia al tronco da Annecy a Ginevra, che è di chilometri 53, voi scemate evidentemente il peso che vi siete assunto per quei 63 chilometri; lo scemate in una proporzione per cui qualunque peso deve probabilmente scomparire.

Io ho sotto gli occhi i prodotti lordi delle linee francesi. In Francia v'è una linea che produce meno di 4000 lire per chilometro; questa linea è quella di St-Rambert, ed essa è di 56 chilometri; è di poco inferiore alla linea da Ayton ad Annecy: essa nel 1856 ha dato 3633 lire di prodotto lordo. Mettete ora questo prodotto a confronto con quello delle linee maggiori. In Francia le linee maggiori nel 1855 hanno dato alcune 50,000 lire per chilometro, altre hanno dato 40, 45, 66 e fino 74 mila lire per chilometro. Ora, se voi duplicate all'incirca la linea, se invece d'una linea di 63 chilometri ne farete una di 116, seguitando la proporzione delle linee francesi, voi probabilmente raddoppierete la rendita dell'intera linea, cosicchè la guarentigia non è che illusoria; è realmente un risparmio, perchè il peso che si dovrà sopportare sussidiando una linea, la quale potrebbe non dare che 4 mila lire per chilometro di prodotto brutto, questo peso, dico, probabilmente lo farete scomparire allungando la linea sino a chilometri 116, acquistando così una linea della dimensione di quelle di Francia che producono più di lire 25 mila per ogni chilometro.

Ma avvi di più, o signori; bisogna porre in confronto il movimento che ha luogo nelle vicinanze di Ginevra con quello che può aver luogo nella linea tra Annecy e Ayton. Ginevra si sa che è un centro di grandissimo movimento: specialmente nella stagione estiva affluiscono in gran numero i forestieri. È una delle città più ricche d'Europa, avuto riguardo alla sua popolazione. Chiunque è pratico delle vicinanze di Ginevra sa qual andirivieni si operi intorno a quella città, specialmente nel territorio ginevrino ed in quello quasi ginevrino, che è la zona libera dal dazio piemontese. La ferrovia da Annecy a Ginevra percorre per lo spazio di 6 chilometri il territorio ginevrino e per chilometri 4 la zona libera dai dazi piemontesi, ed attraversa in questo modo per la lunghezza di 10 chilometri il circolo del maggior movimento dei cittadini di Ginevra e dei numerosi forestieri che accorrono in quell'illustre città. In quel perimetro sono poste le ricche e amene ville dei ginevrini. E quello uno di quei tratti di strada che credo possano presentare il guadagno che offrono alcune vie francesi, il cui prodotto brutto ascende a 80 mila lire per chilometro. Si ha, ad esempio, questo prodotto di 80 mila lire per chilometro nella strada di 17 chilometri che attonia Parigi. E quello certamente uno dei siti più favorevoli, ma anche le vicinanze di Ginevra sono di que-

sta natura; avvi, ripeto, un movimento continuo non solo pel commercio e per l'industria, ma per le comunicazioni continue fra la città e le ville circostanti.

Se voi avete la prospettiva di avere un prodotto su questi dieci chilometri di 80,000 lire per ogni chilometro, questo solo tronco vi presenterà un totale di lire annue 800,000, ed è subito un gran difalco sulla rendita lorda che noi assicuriamo al rimanente della strada. È poi da notare che, a seconda che perfezioneremo il nostro sistema daziario, a seconda che scemeremo le angherie doganali, le quali distolgono gli Svizzeri dall'adentrarsi nel nostro perimetro daziario, una gran parte del territorio della Savoia, specialmente quello che è vicino a Ginevra, verrà a profitare dei vantaggi che ora sono propri di quella zona che è attigua alla frontiera. Noi abbiamo dunque la prospettiva di avere nel tronco tra Annecy e Ginevra un movimento infinitamente più frequente di quello che ci possa presentare la linea da Ayton ad Annecy. Conchiudo dunque che effettivamente a favore del progetto che vi viene presentato non solo occorrono gli stessi motivi che vi hanno indotto ad approvare la proposta precedente, ma vuoi si pure considerare che è desso una conseguenza necessaria della proposta precedente, e che trovate in esso il modo di scansare quei danni che avreste potuto incontrare per effetto della vostra primitiva risoluzione.

L'onorevole Michelini nella tornata ultima aveva creduto che io assentissi a considerare la linea tra Annecy e Ginevra unicamente come una linea transalpina, e non come una linea d'interesse nazionale nei suoi rapporti col rimanente dello Stato.

Non ho inteso di dir questo. Credo che bisogna considerare questa linea sotto un triplice aspetto:

- 1° Interesse nazionale materiale;
- 2° Interesse materiale di parecchie provincie dello Stato;
- 3° Interesse morale e politico, che debbe più d'ogni altro preoccupare le menti dei reggitori della nazione.

Io credo cioè, o signori, che, anche considerando soltanto i bisogni speciali di queste provincie dello Stato che sarebbero più direttamente favorite, ci si affacciano grandi ragioni d'interesse generale che militano a favore della proposta.

Queste ragioni sono state toccate colla solita energia di stile dall'onorevole mio amico Chenal: egli ha fatto un appello ad un sentimento che non possiamo mai far tacere quando si tratta di provvedere alla prosperità di questa o di quell'altra provincia dello Stato.

In un regno composto come il nostro di tante provincie che hanno origine diversa e diversa storia, più che in nessun altro aggregato si deve essere solleciti di spargere con una certa uguaglianza fra le diverse parti i benefizi. Non dobbiamo lasciar supporre che si vogliano promuovere gl'interessi delle provincie centrali a scapito delle altre. Quando s'impongono sacrifici alla finanza pubblica, egli è necessario dividerli con certa equità. Ora, come fu detto dall'onorevole Chenal, i sacrifici fin qui fatti, ad eccezione della strada Vittorio

*Emanuele*, non toccano la Savoia; e quella strada stessa non giova che in modo affatto indiretto a gran parte della Savoia, poichè per la Tarantasia, per l'Alta Savoia, pel Genevese, pel Fossignì, pel Chiabiese riesce poco utile.

Approvando l'attuale progetto, la Camera compierà ciò che ha cominciato sussidiando il tronco da Ayton ad Annecy. Le quattro provincie che saranno attraversate dalla nuova ferrovia hanno risorse grandissime che finora non vennero, per mancanza appunto di facili comunicazioni, sviluppate; immense forze idrauliche si sperdono inoperose dal suolo, che pure è fertile, non si promuovono maggiori prodotti per la difficoltà dei trasporti.

Si faccia il confronto delle imposte che pagano queste provincie centrali della Savoia con altre molte dello Stato, come quelle poco favorite dalla natura, ma che hanno il vantaggio di comunicazioni da gran tempo aperte, e vedrete qual differenza passi anche nel reddito che deve percevere lo Stato tra un paese privo di comunicazioni e quello dove le comunicazioni siano agevolate nel modo che si propone. Voi dunque fate un atto di giustizia ed anche nello stesso tempo una buona speculazione col favorire la prosperità speciale di queste provincie. Io pertanto credo, anche supponendo che fossero insuperabili le difficoltà per congiungere il nostro sistema di ferrovie colla rete di ferrovie della Savoia, che abbiamo un grande interesse politico-morale ed anche materiale a favorire questa comunicazione fra le cinque provincie della Moriana, della Tarantasia, dell'Alta Savoia, del Genevese e del Fossignì con Ginevra.

Nella seduta di ieri l'altro si è ripetuto che la brevità della linea in confronto tra Marsiglia e Ginevra, e tra i porti del Mediterraneo ligure e Ginevra, non era che di 14 chilometri.

Io non so in verità dove si sia presa questa cifra. Nello stato che è unito alla relazione della Commissione, nel quale non si è rilevato alcun errore, noi abbiamo un vantaggio di 29 chilometri, cioè vi sono 29 chilometri di meno nell'andare da Genova a Ginevra, di ciò che non ci sia dall'andare da Marsiglia a Ginevra. Ma, come osservava l'onorevole ministro dei lavori pubblici, Genova non è il solo porto che abbiamo interesse di avvicinare a Ginevra. Il porto di Genova sarà quello sicuramente che somministrerà maggior alimento al commercio ed alle comunicazioni tra il Mediterraneo e la Svizzera occidentale; ma non sarà il solo.

Abbiamo molti porti e molte rade che possono convertirsi in porti, specialmente quando vi fosse l'interesse di stabilire una gran linea nazionale; porti e rade che sono molto più vicini a Ginevra di quanto lo sia Genova. A cagion d'esempio (e questo risponderebbe anche ad un'altra obbiezione dell'onorevole Michelini) si potrebbe costruire una strada da Albenga al Moncenisio con una sola galleria. Non ci sarebbe a fare che un solo foro in uno dei punti più depressi degli Appennini, là precisamente in cui si dividono dalle Alpi; e sa

l'onorevole Michelini che le pendenze sarebbero molto tenui in confronto di quelle che si trovano generalmente nelle Alpi. Albenga è di 15 chilometri più vicina a Ginevra di quello che lo sia Genova. Quindi, ai 29 chilometri portati nella relazione della Commissione aggiungendo i 15 chilometri di minor distanza di Albenga, si avrebbe per andare a Ginevra un vantaggio di 44 chilometri; e questo vantaggio non è da trascurarsi.

Noi abbiamo ancora vari altri punti del nostro litorale che sono più vicini a Ginevra che non lo sia Genova. Per conseguenza abbiamo vari mezzi di far concorrenza ai porti della Francia.

Il porto di Savona, al quale accennava pure l'onorevole ministro dei lavori pubblici, presenta un vantaggio veramente notevole. Noi abbiamo il mezzo di stabilire una linea tra Savona e Torino, la quale non sarebbe che di 127 chilometri. Nel progetto che si è fatto, ve ne sarebbero 141; ma si è dovuto tracciare questa linea coi riguardi richiesti dalle principali località. Se si rettificasse questa linea in un interesse veramente generale, se si cercasse veramente la linea più breve per venire dal mare a Torino, non si avrebbero più di 127 chilometri. Ora noi abbiamo già la strada da Genova a Ginevra, la quale è più breve di quella da Marsiglia a Ginevra di 29 chilometri.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. C'è una differenza di 62 o 63 chilometri.

**SINEO**. Se sto indietro nelle cifre, tanto meglio; ciò vuol dire che vi sarà qualche decina di chilometri di maggior vantaggio.

Stando dunque alle rettificazioni che mi sono venute dal banco dei ministri, noi avremo la differenza di circa 100 chilometri nella distanza tra il porto ligure e Ginevra, perchè la strada da Savona a Torino in confronto con quella da Genova a Torino ci può dare un vantaggio di 41 chilometri; quindi se Genova fosse più vicina a Ginevra di 63 chilometri di quello che sia Marsiglia, noi avremmo, partendo da Savona, un vantaggio di 104 chilometri.

Vede dunque l'onorevole Michelini che si tratta di una differenza enorme, e che qualche maggior pendenza che possa incontrarsi in qualche brevissimo tronco è inattendibile quando si tratta di abbreviare la distanza in una proporzione così considerevole.

Io credo poi che dobbiamo anche concedere la domandata guarentigia tanto più facilmente per la nuova forma in cui ci viene proposta. Quando la nazione guarentisce l'interesse, essa va nell'incerto e nel vago, perchè la spesa di una strada ferrata non può calcolarsi così facilmente; essa va soggetta ad eventualità che spesse volte sono difficili a prevedersi non solo nell'esecuzione dei lavori che non si possono tuttavolta calcolare preventivamente con qualche esattezza, ma anche nella maggiore o minore intelligenza nella direzione delle opere e delle spese: è impossibile che il Governo, nell'interesse della nazione, possa prestare una tale vigilanza da ottenere la maggior possibile economia.

La società che ha l'interesse guarentito forse non sarà

più tanto sollecita nel cercare risparmi nelle spese. Noi andiamo dunque nell'ignoto quanto alla spesa. Non così quando si tratta del reddito che è cosa se non positiva, tale almeno di cui possiamo avere più facilmente un concetto.

Nè la Camera deve fermarsi alle cifre esposte dagli onorevoli Brunet e Michelin Giovanni Battista. Il deputato Brunet vi diede la media del prodotto delle strade del Piemonte per chilometro: secondo lui, questa media sarebbe circa di 13,000 lire. Ma, signori, noi siamo appena nell'infanzia delle ferrovie; non abbiamo reti compiute; non abbiamo ancora veruna congiunzione colle grandi linee europee. La media vera del prodotto l'avremo quando le nostre ferrovie si congiungeranno col gran sistema ferroviario d'Europa, e non sarà più di 13,000 lire, oltrepasserà verosimilmente 40,000 lire. (*Oh! oh!*)

Quelli che mostrano stupore all'udire questa cifra non si sono sicuramente mai occupati di queste materie. Io non faccio vaghe conghietture. Desumo i miei calcoli da documenti ineccepibili, ed anche qui posso mettere sott'occhio risultati positivi.

Nel *Journal des chemins de fer*, che ha i suoi dati desunti dai registri ufficiali dell'amministrazione francese, noi troviamo che nel 1856 la media del prodotto brutto delle ferrovie francesi è stata di 47,978 lire per chilometro, poco meno del doppio di quello che vi si domanda di consentire; nel 1855 era stata più del doppio, cioè in 51,317 lire.

La diminuzione sofferta nel 1856 è veramente accidentale, è dovuta alle conseguenze della guerra di Crimea che aveva esaurito momentaneamente la Francia, ed il movimento fu minore.

Nel 1857 è molto da presumersi che sarà ancora più forte che nel 1855. Nel 1855, come diceva, la media del reddito brutto per chilometro delle linee francesi sorpassa le 51,000 lire, cioè più del doppio della somma che vi si propone di garantire. E notate che in questa media entrano ferrovie che rendono poco, come sarebbero da noi quella di Bra ed altre che l'onorevole Brunet ha prese per base per formare la sua media.

In Piemonte nessuna linea ha dato un prodotto così tenue come quella linea francese di 56 chilometri che ho citato poc'anzi, che produsse meno di lire 4000 per chilometro. Eppure anche questa povera linea fu tenuta in conto per istabilire la media di oltre lire 47,000 che si ottenne in Francia nel 1856. Ora, si tratta precisamente di evitare l'inconveniente delle linee brevi; si tratta di avere una gran linea, la quale, per mezzo di Ginevra, sarà immediatamente in contatto con le grandi linee europee, e non potrà certamente darci un prodotto lordo così tenue come quelle di Bra e di Vigevano.

In Francia queste linee minori danno ancor meno che da noi. Ma la linea, per la quale vi si chiama una garanzia, sarebbe di 113 chilometri da Ayton a Ginevra, sarebbe di 150 chilometri da Saint-Jean de Maurienne a Ginevra, ove poi sarebbe messa immediatamente in comunicazione colle grandi linee; non è di quelle che

debbono dare un prodotto inferiore alla media delle linee francesi. E quando si ha il mezzo di percorrere, non solo molte decine di chilometri, ma anche centinaia senza lasciare le ferrovie, è allora che le strade ferrate sono poste in uno stato normale, e debbono dare un prodotto considerevole.

Io credo dunque che, proponendo la garanzia di 25,000 lire per chilometro per questa linea, vi si propone un sussidio il quale non è che un incoraggiamento; non si dà che la prospettiva di un appoggio morale alla società e non di un carico che venga poi a gravitare realmente sulle finanze dello Stato. Del resto, ripeto, che, quand'anche si dovesse sopportare un carico analogo a quello che si è accettato per la linea di Cuneo, o per la ferrovia dello Stato tra Genova e Torino, noi non faremmo che un atto eminentemente giusto e politico rispetto alla Savoia, e guadagneremmo sotto l'aspetto politico e morale ciò che potremmo perdere sotto il rapporto pecuniario, senza tener conto dell'infiniti vantaggi indiretti coi quali si verrà ad accrescere la ricchezza effettiva dello Stato.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

Il deputato Farina Paolo ha facoltà di parlare.

**FARINA P.** Alla modesta protesta da me fatta relativamente alle frasi, che io reputo molto iperboliche della relazione del deputato Brunier, credettero di rispondere, il deputato Isola, l'onorevole relatore ed anche il signor ministro dei lavori pubblici.

Io aveva appuntato le espressioni della relazione, le quali figuravano il commercio tutto intento a vedere se si operasse o no il traforo del Moncenisio. Io, checchè ne pensino e il deputato Brunier e il deputato Isola ed il ministro dei lavori pubblici, posso assicurare la Camera che il commercio di Genova si preoccupa di ciò a un dipresso quanto dei cani che abbaiano alla luna. Del resto, siccome sin da principio ho dichiarato che avrei dato il voto favorevole a questa legge, era evidente che io la riteneva utile, se non pel commercio estero e, direi così, di transito tra Genova e la Svizzera, almeno pel commercio interno.

Quanto al commercio di transito, onde chiarirne la piccolissima utilità, per non dire la completa inutilità, mi permetterò di addurre il confronto di alcune cifre che io deduco dalla relazione della Commissione internazionale d'ingegneri svizzeri, sardi e prussiani, dalla quale furono esaminati i vari passaggi delle Alpi.

Da questa relazione risulta che da Marsiglia a Ginevra per Ciampieri, Valenza ed Avignone esistono 455 chilometri; viceversa da Genova a Ginevra per Ayton esistono 450 chilometri. Vede dunque la Camera che, effettuandosi la linea da Valenza ad Avignone, la differenza si riduce, in tutto e per tutto, a 5 chilometri. A questa osservazione rispose l'onorevole relatore dicendo che la linea di Valenza non avrebbe probabilmente avuto effetto, perchè si era riconosciuto che le maggiori pendenze della stessa toglievano ogni vantaggio a co-

struirla, in confronto dell'altra più lunga di 55 chilometri che passa per Lione. Ma io pregò l'onorevole relatore di osservare che questa è appunto la causa che dimostra che mai Genova potrà sostenere la concorrenza con Marsiglia sul mercato di Ginevra; ed intendo sostenerla vantaggiosamente, perchè io non divido l'opinione del ministro dei lavori pubblici che si possa fare concorrenza con perdita. Quando si parla di concorrenza, vi devono essere le circostanze che diano la probabilità di guadagnare, non di perdere; perchè nessuno credo che si metta a fare una concorrenza quando debba perdere.

Ora, se non conviene ai Francesi di accorciare la loro linea di 55 chilometri per andare a Ginevra, a motivo delle pendenze che si avrebbero per superare le vicinanze delle Alpi, è evidente che molto meno converrà a Genova di andare a Ginevra con una strada che avrà da superare non solo le difficoltà delle pendenze delle Alpi, ma quelle degli Appennini, ed inoltre quelle del piano inclinato di San Paolo.

Nè si creda che queste difficoltà sieno piccole, perchè dalla relazione degli stessi ingegneri deduco che, quando vi è una pendenza di 30 per 1000, la differenza di spesa e di forza di trazione sta appunto come 1 a 10 circa; il che vuol dire che i soli sette chilometri che corrono tra Busalla e Pontedecimo danno una differenza di 70 e più chilometri a danno della linea di Genova. È dunque evidente che questa concorrenza non si può valevolmente sostenere per il commercio di transito. Del resto, o vi sarà convenienza di superare le pendenze, e le supereranno anche i Francesi; o non vi sarà questa convenienza, ed allora noi saremo sempre in condizione inferiore.

Io mi era inoltre proposto di dimostrare che la vera linea del commercio di Genova oltre le Alpi era quella che veniva costituita dall'apertura del Luckmanier; ma lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, avendo ammesso questa verità, io accorrierò grandemente il mio dire. Solo non posso lasciare senza risposta alcune osservazioni che il relatore credette di fare anche a questo proposito, mostrando come su quella linea s'incontrerebbe una grandissima concorrenza in Trieste e Venezia.

Io credo che la concorrenza che ci possono fare sui mercati centrali della Germania e Venezia e Trieste sia facilmente da noi superabile, e qui pure potrei addurre una quantità di cifre che dimostrano come su molti mercati importanti della Germania avremmo il vantaggio di centinaia di chilometri su Trieste e Venezia. Mi limiterò soltanto ad osservare, sempre ribattendo le considerazioni del relatore, che nemmeno nel commercio marittimo che si potrà avere in seguito all'apertura dell'istmo di Suez, avremo gran fatto a temere della concorrenza della navigazione austriaca; inquantochè, come tutti sanno, la navigazione dell'Adriatico è assai difficile, inquantochè in molti mesi dell'anno a Trieste domina la *bora*, inquantochè alle grandi navigazioni sono d'ostacolo e la nebbia e le lagune di Venezia, per-

chè avvi insomma una quantità di difficoltà per quelle due città che noi non dobbiamo superare.

Consequentemente io credo che a tutti questi inconvenienti si possa facilmente andar incontro colla navigazione genovese e che non si abbia a temere nè la navigazione di Venezia nè quella di Trieste. Pare che il signor ministro sorrida alle nebbie di Venezia.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. No, no!

**FARINA P.** Allora, ciò premesso, voterò la legge, perchè credo la strada utile pel commercio interno; ma quanto al commercio di transito, sono convinto che essa non è nè utile nè vantaggiosa.

**PRESIDENTE.** Interrogo la Camera se voglia passare alla discussione degli articoli.

(Si passa alla discussione degli articoli.)

La Camera non richiederà per avventura che si dia lettura di tutto il capitolato?

*Voci.* No! no!

**PRESIDENTE.** Seguendo adunque il sistema praticato altre volte in simili discussioni, salvo che alcuna proposta venga fatta rispetto ad alcuni articoli del capitolato, s'intenderà il medesimo adottato colla votazione dell'articolo del progetto al quale il medesimo si riferisce.

« Art. 1. È approvata la convenzione provvisoria stipulata il 23 marzo 1857 fra il ministro delle finanze e quello dei lavori pubblici, rappresentanti lo Stato, ed i signori Maurizio Blanc e Giovanni Pietro Mottu, tanto in nome proprio che in nome della compagnia anonima che si propongono di costituire per la concessione d'una ferrovia da Annecy a Ginevra e dell'eventuale sua diramazione per Bonneville e Sallanches. »

È aperta la discussione su quest'articolo.

**MICHELINI G. B.** Il signor ministro, rispondendo al deputato Moia, diceva che questa non è ancora una convenzione definitiva, che essa contiene solamente le basi d'una futura convenzione. In tal caso sarebbe una specie di voto di fiducia che daremmo al Ministero onde ei potesse fare una convenzione della quale le basi sarebbero necessariamente molto incerte. Quindi io desidererei qualche schiarimento a questo proposito, e credo che della stessa opinione saranno altri deputati, perchè alla fin fine bisogna sapere che cosa facciamo. Diffatti, o la convenzione è definitiva, ed allora noi ne conosciamo la forza e l'efficacia; o non è che un progetto, un abbozzo di convenzione, ed allora, lo ripeto, diamo un voto di fiducia al Ministero per compiere i patti. Ora, non so se tutti i deputati abbiano questa intenzione.

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. Senza attendere che altri deputati mi muovano la stessa obiezione, risponderò all'onorevole Michelini che, benchè questa non sia che una convenzione preliminare stipulata dal Governo, salva l'approvazione del Parlamento, tuttavia le condizioni, di cui in essa, divengono definitive dopo il voto del Parlamento, il quale è solo competente a sanzionarle, massime per quanto riguarda la ga-

ranzia di 25,000 lire per chilometro; quanto alle condizioni della concessione non espresse nella convenzione, non essendo altre che quelle già sancite dal Parlamento nel capitolato della ferrovia *Vittorio Emanuele*, nulla vi rimarrebbe d'incerto o d'indefinito.

Nel capitolato d'oneri della società *Vittorio Emanuele* sono tenorizzate tutte le condizioni essenziali sia tecniche che economiche intese ad assicurare la lodevole esecuzione delle opere nel termine prefisso: nulla dunque vi sarebbe ad aggiungere. Se l'onorevole Michellini avesse letto con qualche attenzione la presente convenzione, avrebbe visto che sono in essa positivamente richiamati i patti del capitolato d'oneri della società *Vittorio Emanuele*, per cui niun patto importante rimarrebbe all'arbitrio del Governo.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'articolo 1 testè letto.

(E approvato.)

« Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato a stipulare coi legittimi rappresentanti della compagnia anonima, di cui nel precedente articolo, il capitolato definitivo della concessione suddetta in base della convenzione anzimentovata. »

(La Camera approva.)

Articolo 2 proposto dal Ministero ed accettato dalla Commissione:

« Nel capitolato definitivo verrà stabilito il modo di rimborso delle somme che il Governo potrà avere corrisposte alla compagnia in dipendenza della guarentigia di un prodotto di lire 25,000 per chilometro, da operarsi soltanto quando la società, ottenendo un maggior prodotto lordo, sia nel caso di distribuire ai suoi azionisti un interesse che superi il 4 1/2 per 100 sul valore nominale delle azioni. »

Se non vi sono osservazioni in contrario, lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Si procede all'appello nominale per la votazione sul complesso del progetto di legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti . . . . .	126
Maggioranza . . . . .	64
Voti favorevoli . . . . .	96
Voti contrari . . . . .	30

(La Camera approva.)

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA STRADA FERRATA DAL VARO AL CONFINE MO-  
DENESE.**

**PRESIDENTE.** Il deputato Laurenti-Roubaudi ha la parola.

**LAURENTI-ROUBAUDI.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul progetto di legge per la costruzione della strada ferrata dal Varo al confine modenese. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 976.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER IL TRASFERIMENTO DELLA MARINA MILITARE ALLA SPEZIA.**

**PRESIDENTE.** È all'ordine del giorno la discussione del progetto di legge per il trasferimento della marina militare nel golfo della Spezia. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 901.)

La discussione generale è aperta.

La parola spetta al deputato Pareto.

**PARETO.** Quando il Ministero presentò non ha molto alla Camera il progetto di legge per le fortificazioni di Alessandria, dopo avere già incostituzionalmente, cioè senza averne ottenuto l'approvazione dal potere legislativo, cominciati i lavori, io deposi silenziosamente il mio voto favorevole nell'urna per non sturbare con non opportune, sebbene giuste recriminazioni, una dimostrazione che si voleva fare, o far credere di fare, contro quella potenza con cui il Ministero sta ora battagliando a parole. Ma perchè una volta si è lasciato passar buona al Ministero una sua incostituzionalità (e ciò perchè, quando trattasi di onore nazionale, devono tacere certe considerazioni che possono sembrare secondarie), non è ragione perchè, quando trattasi di tutt'altro, anzi quando trattasi di deprimerne il paese o di esporlo a pericoli di gravi perdite, i deputati della nazione abbiano a lasciar passare inosservati i soprusi e gli arbitrii ministeriali, e certo io non voglio fallire ad uno dei precipui doveri di un mandatario della nazione, a quello cioè di segnalare come un Ministero il quale, sia detto di volo, la troppo docile maggioranza ha male assuefatto, si permetta molte volte, prima anco di ottenerne l'approvazione dalla Camera, di prendere determinazioni preventive ed eseguire operazioni, le quali, per così dire, vincolano spesso anticipatamente le deliberazioni della Camera medesima.

Non era ancora presentato il progetto di legge su cui ora siete chiamati a deliberare, che già il Ministero aveva col fatto effettuato il trasporto della marina militare, ordinando al naviglio di recarsi alla Spezia e di più mutando, senza consultare la Camera, l'uso dei locali creati dai nostri maggiori, a spese particolari del commercio, e destinati da quegli uomini previdenti a tutelare la pubblica sanità che ora con inqualificabile leggerezza si espone a pericolo, per guadagnarsi un poco d'oro che si preferisce alla salute ben più importante di molte migliaia di uomini, cambiando cioè la destinazione del locale del lazzeretto del Varignano e servendosene per magazzino per la marina.

Nè solo a questo atto arbitrario limitaronsi le operazioni incostituzionali del ministro, che egli ha fatto precedere alla presentazione del progetto di legge; per potervi dire che vi è già qualcosa di cominciato, poichè negli anni precedenti mutò la destinazione di fondi che la Camera aveva votato con altre mire, per prepararsi così argomento a mandare a buon porto un progetto che nella sua politica di depressione verso una città,

che rincresce di vedere gareggiare per importanza colla capitale, mulinava fin dal 1849. (*Rumori di disapprovazione al centro e alla destra*)

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Pareto a riflettere che queste parole si dirigerebbero all'intenzione dei ministri, e che non è lecito a nessun deputato di sindacare e censurare le intenzioni.

**PARETO.** Svilupperò i fatti che provano le intenzioni.

**PRESIDENTE.** Egli è padrone di sviluppare i fatti, ma non d'investigare le intenzioni.

**PARETO.** Scambiando infatti le fortificazioni di Genova, per cui la Camera aveva votato i fondi, con quelle di un fortino al golfo della Spezia, applicò a quest'ultimo, senza farvene parola, i fondi destinati a quelle prime, e così non adempì a quanto aveva imposto il potere legislativo, il quale, stanziando in bilancio una somma, non vota solo la spesa, ma implicitamente l'oggetto a cui è destinata. In ugual modo la Camera aveva votato dei fondi pel servizio sanitario destinandoli alla costruzione di uffici lungo la costa per questo importante ramo di pubblica amministrazione, e il Ministero li impiegava a fare una specie di *tunnel* sotto il locale stesso del Varignano, *tunnel* che non aveva punto che fare col servizio sanitario.

Inoltre, siccome prevedeva il Governo che per colorire agli occhi di una popolazione importante un atto che gravemente comprometteva i suoi interessi materiali e più ancora feriva quel giusto amore che i popoli nutrono per quelle istituzioni che hanno formata la loro gloria; gloria invidiata, che, quantunque si faccia, non potrà cancellarsi dalle pagine della storia, bisognava addurre motivi i quali sembrassero, con magnificati ad arte futuri vantaggi, compensare la iattura presente, così dai suoi confidenti faceva spargere il ministro che avrebbe ceduto per poco la darsena, onde farvi un *dock* che si aveva cura di preconizzare il solo possibile, e ciò, non per la natura della località, ma perchè così solo voleva il Governo. Allora i faccendieri, gente di cui in ogni tempo non è mai stata scarsezza, ma di cui ora, con certi suoi sistemi, il Ministero ha incoraggiato a dismisura la moltiplicazione (*Si ride*), si posero in campo perchè quasi ultronea fosse fatta la domanda dell'abbandono della darsena; e già una buona porzione del municipio stava per offrire un prezzo ingente della medesima; se non che il Ministero delle finanze, vista la china di discendere per cui si avviava il municipio, credette specularvi sopra chiedendo un prezzo molto maggiore del primo fatto trasentire; il che inducendo, per la grave entità della somma, titubanza nel municipio, fu rallentata alquanto la pratica. A scuotere però la minorata buona voglia del Consiglio municipale, il signor ministro, conte Cavour, mandò una lettera scritta di tal tenore, che un consigliere ebbe a chiedere se veniva da Torino o non piuttosto da Costantinopoli (*Bisa*) (non eravamo ancora gli alleati della Turchia), in cui ingiungeva imperiosamente che il Consiglio prendesse *testo* una deliberazione per accettare sì o no la compra

della darsena; ma la lettera fece l'effetto contrario di quello che voleva il Ministero, perchè, risentitasi la dignità del Consiglio municipale, ricusò prestarsi a tener mano ulteriormente alle mosse strategiche del Ministero.

Tacquero allora per qualche tempo le parole di trasporto della marina militare, perchè andò fallito o almeno non discusso il progetto presentato alla Camera. Ma non cessò però il ministro di tendere le fila in modo che questo trasporto, sebbene dannoso, apparisse a quelli che non vogliono profondamente esaminare la questione, quasi necessario e tutto, dicevasi, pel bene del commercio, cui frattanto s'impediva di fare quei possibili comodi che lo avrebbero fin d'allora vantaggiato. Infatti la Camera di commercio, avendo proposto di far costruire magazzini e calate che avrebbero in parte a questo supplito, le fu vietato eseguire tale progetto (perchè non era nella darsena e avrebbe annullato il pretesto che si voleva sempre avere in pronto per colorire un atto sì dannoso).

In ugual modo propostosi un *dock* che da una Commissione, sebbene governativa, fu approvato all'unanimità, e da tutti desiderato, si fece in modo poi di eliminarlo e sempre perchè non era nella darsena, malgrado che, essendo più centrale, riusciva in fondo più vantaggioso alla città, e non demonetizzava un ingentissimo capitale, qual è quello del valore del porto franco che va ad essere in parte annullato. Tutta quella lunga serie di fatti più o meno incostituzionali che vi sono andati narrando e che tendono, per così dire, a menomare la vostra libertà d'azione, ho voluto indicarveli perchè vediate che il progetto ministeriale è viziato nella sua origine, essendo accompagnato da circostanze, le quali per la vostra dignità dovrebbero indurvi a rigettarlo, se non altro per dare finalmente una lezione al ministro, il quale in fatti estralegali si mostra oltre ad ogni tolleranza recidivo.

Ma sebbene io sia molto tenero di tutto quanto si attiene alle regole non impunemente violabili della Costituzione, pure io vorrei menarne buona ancora una volta al Ministero l'infrazione, quando ciò che mi proponesse fosse realmente utile, urgente ed opportuno. Ma niuna di queste qualità ha certamente la misura che si vuol sottoporre alla vostra sanzione, dopo averla già in parte eseguita. Non opportuno, perchè nel momento di complicazioni diplomatiche, le quali possono facilmente condurre a una rottura più seria e quasi istantanea, è somma imprudenza l'espore una grossa porzione dell'aver dello Stato in un punto ancora indifeso e contiguo a quella frontiera che per l'appunto sta di contro a quell'inimico con cui avremo a combattere. Non opportuno, perchè nell'incoare in queste circostanze uno stabilimento che formasi in parte con la distruzione di uno già preesistente altrove, si può essere colti in un momento in cui non se ne abbia uno atto al suo ufficio, nè in un luogo nè in un altro. Non opportuno, perchè cagiona malcontento in una popolazione che si deve sempre desiderare avere affezionata,

soprattutto nelle gravi circostanze in cui ci possiamo trovare. Non opportuno finalmente, perchè il danaro che si vuole spendere nelle opere necessarie per la difesa del nuovo arsenale, sarebbe molto meglio impiegato nell'acrescere il naviglio medesimo, il quale potrebbe, nella guerra possibile, fare miglior ufficio aggressivo, che non mura incominciate e lavori appena tracciati in un punto assolutamente eccentrico alla difesa dello Stato e posto all'estrema punta di una striscia di terra avviluppata per tre quarte parti da territori nemici, e dipendenti da quella potenza con cui possiamo essere da un momento all'altro in aperta guerra col cannone, come lo siamo ora colle note diplomatiche.

Nè maggiore dell'opportunità è l'urgenza di questo trasporto. Infatti, nello stato attuale della marina e anco nel caso di un aumento non considerabilissimo e quale è possibile nelle condizioni presenti dell'estensione del territorio subalpino, basta la darsena ed il porto di Genova; giacchè, supposto che abbiamo 6 fregate ad elice e 4 a vela e le corrispondenti corvette e legni minori, sia a vela che a vapore, queste possono comodamente rimanere nella darsena, e ove il numero fosse maggiore, potrebbero desse per ora tenersi al molo, ove stanno ancorate con ogni sicurezza attualmente che non sono prolungati i moli, e ove staranno ancor meglio quando sia eseguito il progettato prolungamento e spinto invece dei 150 metri ai 300, poichè allora tutto il porto resta quasi una darsena e vi è luogo con non ingente spesa segregare una qualche porzione del medesimo per collocarvi le navi e fare gli opportuni magazzini. Che anzi, volendosi fin d'ora prendere il così detto magazzino dei salumi annesso alla darsena stessa e adattare il seno di Santa Limbania, si avrebbe il comodo di preparare in quello ed in questo sufficiente numero di locali da riporre gli attrezzi necessari ad uno per uno dei navigli che ora possediamo e che per qualche anno ancora potremo possedere. Di più fu già studiato un progetto, e questo da epoca già antica, il quale, stabilendo un arsenale sotto la protezione delle fortificazioni esterne ed interne della piazza di Genova, risparmierebbe tutto quanto bisognerà spendere per fortificare il lato occidentale ed orientale del golfo della Spezia, e più ancora risparmierebbe, in tempo sì di pace che di guerra, il bisogno di una speciale numerosa guarnigione che farà mestieri immobilizzare per guardare un tesoro sì prezioso e sì ricco qual è quello del materiale navale di uno Stato.

Potendosi pertanto per ora restare nello stato attuale e frattanto studiare meglio se non convenga acerescere l'attuale locale della darsena, e costruire una succursale di poco costo sotto la protezione della piazza, non vi è urgenza di dar corso al presentato progetto, e la Camera dovrebbe aggiornarlo a tempo migliore, tanto più che la proposta ministeriale, lungi dall'essere utile, è sommamente dannosa, sia che si riguardi dal lato politico che dal militare e dal lato finanziario.

Conoscendo i veri, sebben non confessati, moventi del Ministero, all'udire le melate parole con cui cantava, a

mala voglia, un inno alle glorie dei Genovesi nella relazione in cui proponeva di spogliare la loro città di uno dei suoi più desiderati ornamenti, niuno certo vi è stato che non abbia detto in se stesso: *Oh! il gran diplomatico!* non nel pretto senso della parola, ma coll'idea che nasce da un motto famoso d'uno dei più scaltri, ma non dei più onesti mestatori della prima metà del secolo che sta scorrendo, il quale piantava per assioma che *la parole a été donnée à l'homme pour déguiser sa pensée*, cioè per ingannare i dabbeni uomini che vi prestano fede. E malgrado le lusinghiere parole del ministro, chiunque vi mirava addentro vedeva che altro non erano che l'arte di chi cerca a deviare l'attenzione dallo scopo reale che si proponeva in quella misura, cioè quello di spogliare d'un suo lustro quella città la quale, a poco a poco togliendole tutto che moralmente l'adorna, si vuol rendere una semplice città di provincia, a cui solo si vorrà lasciare il vanto di essere un grande emporio di droghe e di grascie, e ciò malgrado il palese desiderio della popolazione, la quale per i suoi organi legali, cioè per mezzo del municipio, emetteva un voto solenne che fosse mantenuto l'arsenale militare in Genova; del quale voto un Governo giusto avrebbe dovuto tener conto e non farne dispoticamente un rabuffo al sindaco che lo aveva lasciato emettere; cosa che mai non si era vista nei tempi più dolorosi, in cui almeno non si trovava male che i Consigli emettessero dei voti sulle misure che grandemente loro interessavano, come certo è quella di cui si tratta.

Ora, chiederò se sia politica conveniente lo spogliare ogni città, meno la capitale, di ogni suo decoro, e disgustarne le popolazioni. Desideriamo che le altre città d'Italia vengano a unirsi a noi! Santissimo è il desiderio; ma credete voi che tale brama possa nascere facilmente in loro, quando veggono il nostro Ministero manomettere ogni gloria di quelle famose, che prepotenti volontà già gli han dato nelle mani. Tuttè, io credo, sono pronte a fare anche grandi sacrifici all'indipendenza italiana, ma in pari tempo non vogliono essere poste assolutamente nell'ombra, perchè sola risplenda quella città a cui il Ministero consacra tutte le sue predilezioni. (*Mormorio*) Onde, se vogliamo fare, come diciamo, della politica italiana, dimostriamo che, partitanti di unità governativa, non vogliamo però annullare le singole e gloriose esistenze che hanno le altre città d'Italia, alle quali dobbiamo tener conto delle glorie passate e non cercar di annullarle nella parte morale, come si vorrebbe fare di Genova.

Ma, lasciando da parte le considerazioni derivanti dalla politica, il progetto presentato è estremamente vizioso sotto l'aspetto militare e strategico. Infatti, tale è la disposizione del golfo che per la sicurezza di un qualunque stabilimento, anco sulla parte occidentale, fa di mestieri non solo fortificare di mare e di terra la specie di penisola che sta dalla parte di ponente del medesimo, ma anco validamente munire il perimetro intiero del golfo e le alture che dominano anco dalla parte di levante tutte le batterie che dovrebbero stabilire

lungo la costa, tale infatti essendo in moltissimi punti la larghezza del golfo, che facilmente si batte da una sponda all'altra, e che bocche da fuoco di mediocre portata, poste sulla riva orientale, potrebbero facilmente incendiare l'arsenale, sebbene posto in fondo del seno del Varignano. Dal che ne emerge che, per avere il vostro arsenale al coperto di un bombardamento, farebbe mestieri creare tale serie di batterie e di fortini che lo spazio tra loro compreso dovrebbe essere maggiore d'assai di quello compreso nelle difese di Genova; perlocchè vi toccherà di avere o una cosa imperfetta e continuamente esposta agli incorsi nemici, o sobbarcarvi a costruire una piazza dell'importanza di Genova e di Alessandria, in cui sarà necessario immobilizzare continuamente una guarnigione di più migliaia d'uomini, ai quali possono essere da un momento all'altro tagliate le comunicazioni con Genova, che di necessità deve essere la base delle operazioni militari dalla parte di levante, come, in caso di disastri, sarà il ridotto a cui deve annodarsi l'estrema difesa dello Stato.

Ora, quanto sia facile il circuire e tagliar fuori il presidio di questi forti, se ne convincerà facilmente chiunque getterà gli occhi sopra una carta topografica. Infatti quell'estremo lembo di un contrafforte dell'Appennino, tra le cui braccia si apre il golfo della Spezia, è contornato da una vallea che per certo tratto all'indietro, cioè al N. O., serve di confine al nostro Stato, e lungo la quale per molte miglia corre esposta anco ai colpi che vi si possono tirare dalle alture (situate sul territorio nemico) vicine all'unica strada atta alle artiglierie, che mette in comunicazione Genova con la Spezia. A questa vallata della Vara ed a quella della Magra, in cui s'immette, vengono a convergere varie linee di comunicazione tutte praticabili all'artiglieria, le quali partono da diversi punti quasi equidistanti della vallata del Po, ond'è facile far giungere ad un momento dato vari corpi di truppe, i quali, separati, siano di poca apparenza, ma che riuniti possano essere capaci d'investire e circondare quella piazza al momento in cui appena puossi sospettare che sia in pericolo. Queste comunicazioni sono le strade di Modena e di Reggio, le quali si uniscono insieme verso Castelnuovo nei Monti, e progredendo dapprima sulla cresta che sta fra la vallata dell'Enza e quella della Secchia, per mezzo di quest'ultima giunge al colle di Sassalbo, e poi per Fivizzano e Fosdinovo viene a Sarzana. L'altra è quella che da Parma e da Fornovo tiensi per lungo tratto sulla costa fra il Taro e la Baganza, e raggiunto il colle della Cisa si divalla a Pontremoli, e poi per la valle di Magra giunge all'Aulla, a Santo Stefano ed a Sarzana, d'onde un corpo avviato per quella può venire, per mezzo della strada di Lerici (ove non sia fortificato tutto il massiccio orientale) a piantarsi rimpetto all'arsenale del Varignano e quindi batterlo facilmente. O per la strada di Buonviaggio giungere alla Spezia stessa ed intercettare così la comunicazione terrestre dell'arsenale con quella strada per cui possono venirvi i soccorsi; strada che può essere inoltre minacciata di venire intercetta sia

dal passo di Cento Croci tra Borgotaro e Varese, ove accenna anco la via che, partendo da Parma, rimonta la valle del Taro, ed altra che da Piacenza per Bardi riesce allo stesso passo. Non che può essere da un momento all'altro rotta ed intercetta, per ritardare i soccorsi, da poca gente che per la valle della Cravignola e dalle alture di Bavarone modenese che la dominano sbocchi a distruggerla; cosa probabilissima, perchè per molte miglia a contatto immediato colla frontiera nemica, da cui non è separata che dal letto del Varo, quasi sempre facilmente guadabile.

Dopo avere indicata questa posizione eccentrica della località in cui volete stabilire il vostro arsenale, e numerate molte delle strade per cui il nemico può convergere, non sospettato, verso la vostra piazza di deposito navale, perchè camminando quasi sempre nel suo territorio, meno le ultime poche miglia che separano il golfo dalla frontiera, io non istarò a numerarvi le marcie che da Modena, da Reggio e da Parma dovrà impiegare per giungervi; solo vi dirò che Reggio e Parma sono ben poco più distanti dalla Spezia di quello che lo sia Genova, donde devono partire i soccorsi, perchè sentiate la necessità di ben fortificare tutti quei luoghi donde può essere offeso il vostro arsenale e perchè sentiate la necessità che v'incombe di mantenere in quelle fortificazioni continuamente (siccome piazza avanzata) un numero presidio, di cui non vi potrete mai servire in altri emergenti che potessero nascere in punti più vitali in cui facesse mestieri adoperare le truppe. Onde credo vi apparirà chiaramente che il proposto progetto è solo atto a menomare di molto, in tempo di guerra, le forze disponibili del vostro esercito, già ridotte per le indispensabili guarnigioni nelle tante fortezze che avrete creato od ampliato. Ne crediate che queste fortificazioni, per essere complete, possano essere così piccola cosa come molti si compiacciono di figurarsi.

Oltre quelle proposte dal Governo, a cui la Commissione già ne aggiunge altre, vi farà mestieri di costruire, sul punto culminante del massiccio orientale, per battere quella specie di alta spianata che si estende da Monte Marcello al Caprione, un forte di sufficiente importanza da tenere qualche tempo da per se stesso, e da impedire che il nemico colassù piantatosi prenda a rovescio le batterie della costa orientale che pur dovrete potentemente munire; vi toccherà porne altro più al nord che domini la strada che dal passo della Magra, rimpetto a Sarzana, conduce a Lerici; altro che faccia lo stesso della strada che conduce da Sarzana alla Spezia; e finalmente altro che, proteggendo la città della Spezia, serva di legame tra le difese orientali e quelle occidentali del golfo. Con questo solo potrete essere sicuri che soltanto dopo operazioni di una certa importanza, e che esigono molte forze e tempo, non potrà il nemico impadronirsi di punti che minaccino di bombardamento dalla parte di terra il vostro arsenale, mentre se non le eseguite, potrete essere da un momento all'altro minacciati da incendio. Ma, costruendo questi forti, lascio ai militari il precisare la forza ed il

numero d'uomini che, per convenientemente munirli, farà di mestieri stanziarvi, togliendoli alla parte mobile dell'esercito, di cui potrete aver bisogno sul Po e sul Ticino. Nè certo questa forza può essere di tanto poco momento da non doverne tener conto nelle già ristrette proporzioni in cui la non grande ampiezza dello Stato permette di mantenere l'esercito medesimo.

Mi si dirà qui che, occupatomi della difesa da parte di terra, non ho poi fatto parola di quanto riguarda la difesa dalla parte di mare; e invero da questa si può dire che non abbiamo tanto a temere perchè contiamo, non so però con quanta ragione, sugli aiuti o d'Inghilterra o di Francia, e perchè realmente nel progetto ministeriale qualche fortino si proponga dalla parte occidentale che può aver l'apparenza di difender l'arsenale da un'operazione immediata, sebben io tenga per certo che nè la Castellana posta a 480 metri sul livello del mare, nè il forte della Palmaria situato a 180 metri, possano disporre le loro artiglierie con tanta inclinazione all'ingiù da poter trarre colpi molto precisi contro navi che volessero intraprendere di far tacere le batterie poste più basso a difesa dell'arsenale; nè certo, ove non si costruiscano o ricostruiscano solidamente batterie sulla parte opposta, cioè sull'orientale, varranno ad allontanare le navi e impedire uno sbarco sulla costa dal Corvo a Lerici, onde, poste in terra poche bocche da fuoco a proiettili incendiari, mettere a soquadro il vostro arsenale, per la cui difesa dovrete anco tenere schierate in linea le vostre navi che, facendo un miracolo uguale a quello di sant'Antonio, dovrete far trovare davanti a Genova per difendere l'ingresso del suo porto, e ove, se si dovessero ritirare, non avrebbero più nulla dei materiali necessari per rifornirsi; davanti alla Spezia per difenderla dall'attacco delle flotte nemiche, e davanti chi sa a quanti altri porti che vi piacerà immaginare per far diversione al nemico.

Dal che appare che la preconizzata utilità della stazione navale alla Spezia per la difesa di Genova è mera illusione, perchè quando si arriverà al punto che questa ultima città possa essere assediata dal nemico, la Spezia sarà già persa o resa impotente a far diversioni, e in conseguenza la flotta, inutile per quest'oggetto, essendo fuori di mano del generale che, rinchiuso nelle vicinanze della piazza di Genova, non potrebbe servirsene o a far rompere il blocco con una sortita, o, imbarcandovi sopra piccola porzione della guarnigione, a mandarla con minaccia di sbarchi momentanei ad inquietare il dietro delle truppe assedianti, o, nel caso che si fosse ridotti all'estremo, servirsi dei materiali stessi della flotta, perchè questa o il materiale che l'approvigiona è distrutto o caduto in mano dei nemici dai primordi della guerra; mentre, se fosse in Genova, non sarebbe che colla caduta di questa piazza (cosa la quale non può aver luogo che all'ultima estrema) che desso verrebbe in poter del nemico; giacchè dobbiamo supporre che ove si rinnovasse una guerra e che, Dio allontani l'evento, volgessero a male le nostre sorti, non si abbandonerebbe più un'onorata resistenza dopo una battaglia perduta,

perchè pel solo pensiero di coprire la meno difendibile parte dello Stato, si è scelto male la base d'operazioni, disponendo l'esercito sul fianco e non sul davanti di quelle piazze che devono servire a lui di ricovero e di vettovagliamento nel caso di una disfatta e di una necessaria ritirata.

Io avrei creduta inutile questa lunga digressione sugli inconvenienti militari e strategici che genera questa idea del trasporto della marina militare alla Spezia, se essa non mi facesse strada a provarvi che in ultimo più di tutto è dannoso, perchè, necessitando una enorme spesa, viene a dare un ultimo crollo alle non già quasi restaurate, ma bensì alle quasi rovinare vostre finanze. *(Si ride)*

Avete già 15 milioni da spendere, che vi propone il Ministero, e i quali, attenendosi alle proporzioni che vi sogliono essere tra le perizie e le spese reali, saliranno probabilmente alla ventina, tanto più se si tien conto della natura durissima delle rocce da scalpellare per preparare il piano in terra, e del limo o fango alto non ottanta centimetri, ma bensì dieci volte questa quantità, cioè otto metri, in cui si hanno a stabilire le fondazioni in mare. Avrete le spese necessarie per l'armamento, di cui non si è fatto che brevemente parola; avrete le spese necessarie per la costruzione dei forti e batterie che vi ho dimostrato indispensabili sulla sponda orientale e presso la città della Spezia, e credo sicuramente non si possa tacciare di esagerazione il dire che quaranta milioni basteranno appena per tutto questo stabilimento. E ciò quanto alla spesa di costruzione, cioè a una spesa di una volta tanto.

Ma il necessario presidio di tutti questi forti farà per anco che per lo meno di un mille cinquecento o di un duemila uomini aumentate anco in tempo di pace la vostra guarnigione, onde di un paio di milioni all'incirca sarete obbligati di aggravare l'annuo bilancio della guerra, già gravissimo e fuor di proporzione colle risorse ordinarie del nostro piccolo Stato. Nè queste spese vi dispenseranno da altre che in ogni modo sono necessarie, portiate sì o no l'arsenale al golfo. La Spezia non vi dispenserà da opere fortificatorie e anco di molta importanza alla piazza di Genova dalla parte di mare. La Spezia non vi dispenserà, anzi vi obbligherà a costruire un vasto e nuovo lazzeretto, in compenso del bellissimo del Varignano, che ora volete destinare ad altro uso.

Ne voglio estimarvi, signori ministri, così sprezzanti della pubblica salute e del bene del paese, da credere che il piccolo lazzeretto di Villafranca, più del doppio distante dal porto di Genova di quello nol sia il Varignano, e situato in una rada esposta ai forti venti del mezzogiorno, possa essere sufficiente ai bisogni del commercio, e capace a riparare a quei pericoli che per vero sono ora più remoti, ma i quali però non sono totalmente cessati; giacchè, se sonnacchia la peste in Oriente, nulla assicura che non possa ridestarsi, e invece infierisce la febbre gialla nelle Americhe, colle quali abbiamo frequenti i commerci; e nel momento attuale,

con pericolo della salute pubblica, una nave con morti a bordo di febbre gialla, invece di essere mandata ad un lazzaretto di prima classe (come vorrebbe anche la convenzione internazionale), è ritenuta nel porto di Genova, e fa uno sciorinamento e sbarco difettoso. E tutto questo perchè vi siete serviti del Varignano ad un uso a cui non eravate autorizzati, e perchè il lazzaretto di Villafranca non è in pronto. Nè il colera è ancora stato da persone infallibili dichiarato non contagioso, onde non si abbiano a prendere precauzioni contro di esso. Pertanto vi è giocoforza, se non volete incorrere una grave responsabilità, più reale della ministeriale, che sarà definita alle calende greche, imprendere la costruzione di questo nuovo lazzaretto, il quale non lascerà di costare un'ingente somma.

Dopo tutto questo dispendio potrete certo lusingarvi di aver costruito un magnifico monumento, e dovrete pensare a mobiliarlo, cioè a costrurre i bastimenti e le navi da riporvi in serbo. Ma dove prenderete i danari per questo oggetto supremo, alla cui protezione avete versato sì ingenti somme? Lo chieggo a voi! Io temo che sarete come quel poco assennato signore, il quale avendo pochi quattrini, ma figurandosi un giorno di divenir ricco, malgrado le rimostranze della famiglia che riesce a disgustare e a indispettire, spende tutto a costrurre una cassa forte in cui riporre le sperate ricchezze e trovasi alla fine carico di debiti e senza un soldo (cioè senza un bastimento) da riporre in quella cassa, per cui ha sprecato le somme che avrebbe fatto meglio a serbare ad altri usi di molto più vantaggiosi e proficui.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bo ha facoltà di parlare per un fatto personale.

**BO.** Mi duole che l'onorevole Pareto sia stato male informato quando disse che leggermente si provvede alla salute pubblica contro importazioni per via di mare di malattie che sono riputate trasmissibili. Io sostengo, e fermamente sostengo, che non vi è Stato marittimo in tutto il Mediterraneo che usi di provvidenze più efficaci e coscienziose di quelle che si adoperano negli Stati sardi.

L'onorevole Pareto alludeva al lazzaretto del Varignano.

Signori, sono già molti anni, prima ancora che si parlasse del trasferimento della marina militare alla Spezia, io aveva proposto al Governo di sopprimerlo perchè non è più a norma dei tempi. Esso è una casa penitenziaria; equivale ad un carcere duro, ed è assolutamente riprovato da tutte le migliori istituzioni sanitarie marittime.

Non indagherò ora se sia necessario avere un lazzaretto nel golfo della Spezia, dico solo che lo Stato sardo ne ha uno a Villafranca il quale riunisce tutte le condizioni volute pei migliori lazzaretti, e che offre sufficienti garanzie pei pericoli che possano derivare da bastimenti che si trovino in circostanze aggravanti; il quale di più ha adesso un vantaggio sopra quello della Spezia, perchè i bastimenti che vengono da ponente

passano rasente Villafranca e possono con facilità penetrarvi nel seno ed avervi stanza.

**BOTTERO.** Domando la parola.

**BO.** Nè questo lo dico solo; è il giudizio pronunziato da una Commissione competente stata nominata non è guari dal Governo. Dirò poi all'onorevole Pareto che non so perchè esso osservi che si fanno gli sciorini nel porto di Genova. In esso, come in tutti i porti, si scontano le quarantene. Ai bastimenti che non hanno malati, nè carichi suscettivi di sbarco nei lazzaretti, si permette di compiere la quarantena, ben guardati però, tanto nel porto di Genova, come in un altro. Questa quarantena poi è fatta certamente con isciorini. Ora trattavasi di una nave che veniva da Rio-Janeiro, che aveva avuto quivi degli ammalati e dei morti, ma che non presentava più alcuna circostanza aggravante...

**PARETO.** E i morti e gli ammalati?

**BO.** Guarentisco positivamente che non ne presentava. So bene che i giornali avevano date altre notizie; ma, se io avessi da smentirle tutte, non avrei altro a fare, ci vorrebbe un impiegato a bella posta. Posso assicurare sulla mia responsabilità che non eravi circostanza aggravante. Molti commercianti di Genova fecero istanza perchè questa nave non andasse nè a Villafranca nè al Varignano, ed io vi assentii, perchè non vi si trovavano nè individui, nè merci da sbarcare per essere disinfettate.

La quarantena, quando non vi sieno oggetti o persone da ricettare nei lazzaretti, si può compiere in qualunque parte del littorale dello Stato, se non manchi la sorveglianza sanitaria, ed io non ravviserei nel caso attuale la necessità che si vuole supporre del rinvio ad un lazzaretto di una nave che non aveva alcuna operazione a compiere, per cui si dovesse ricorrere ad un lazzaretto o altro stabilimento di contumacia. Non so con quale giustizia si accusi un'amministrazione d'infrazione alle leggi sanitarie.

Signori, io rispetto la legge, e la rispetto talmente che mi crederei disonorato se la trasgredissi in qualche minima parte. Posso dire che in questo fatto non vi è stata la menoma violazione delle leggi sanitarie in vigore, e ripeto che le misure di preservazione pubblica si eseguiscano negli Stati sardi con più rigore che in qualunque altro paese del Mediterraneo.

Ecco quanto io aveva a dire. Del resto io conosco l'onoratezza e la buona fede dell'onorevole Pareto, che non metto punto in dubbio, ma credo che le sue informazioni su questo fatto siano di quelle che si prendono talora da voci popolari, e le quali non hanno verun fondamento.

**PARETO.** Vorrei chiedere unicamente all'onorevole Bo se è vero o no che sia morto a bordo del bastimento cui accenno lo scrivano del medesimo durante il tragitto, e se, quando vi sono circostanze come queste, la legge internazionale non ordini di mandare il bastimento ad un lazzaretto di primo ordine.

**BO.** La legge internazionale dice che, quando vi sono malati da sbarcare, questi si debbono mandare al laz-

zaretto di primo ordine, e per aggiungerci una maggiore garanzia, non per legge, ma per ordine del Ministero si è stabilito che, quando lo consiglino le circostanze, ancorchè non vi siano malati al momento dello sbarco, si debba mandare il bastimento in un lazzaretto a compiere la quarantena.

Ora io dico all'onorevole Pareto: che avrebbe fatto quella nave al lazzaretto di Villafranca o del Varignano, mentre essa non aveva nulla da sbarcare? Non sarebbe stato che recare un grave danno agl'interessati il volerla mandare ad un lazzaretto lontano; nè ciò avrebbe giovato punto a una maggiore preservazione della salute pubblica.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Astengo.

**ASTENGO.** Signori, nel rapporto della Commissione io leggo le seguenti parole:

« Alcuni degli uffici avevano dato il mandato ai loro commissari di esaminare attentamente se la rada di Vado non sarebbe stata adattata per lo stabilimento del nuovo arsenale marittimo, giacchè un progetto era stato compilato e pubblicato da un valente nostro ingegnere per questo stabilimento. Opinavano questi commissari che, ove questo progetto fosse attuabile e capace di soddisfare ai bisogni della nostra marina di guerra, e la spesa occorrente per mandarlo ad effetto si fosse trovata entro i limiti del possibile per le nostre finanze, si potessero forse sacrificare quelle maggiori convenienze marittime, che sicuramente presenta il golfo della Spezia, al vantaggio di collocare le nostre forze navali in una posizione centrale, più alla portata delle risorse di ogni genere, e tale che meglio avrebbe economizzato le risorse difensive dello Stato. Il Ministero, che dopo la presentazione dell'attuale progetto di legge si era pur fatto carico di far esaminare l'accennato progetto da due Commissioni tecniche, l'una per la parte marittima e l'altra per le opere di difesa, trasmetteva alla Commissione la relazione della prima di esse, composta di distinti ufficiali, che era stata incaricata di esaminare il progetto sotto l'aspetto marittimo, ed il suo tenore non lasciò dubbio nella maggioranza della Commissione (essendo un membro assente nella tornata che venne esaminata) sulla nessuna convenienza di attuarlo, tanto dal lato marittimo che finanziario; ed a giustificazione della sua deliberazione unisce alla presente relazione, come allegato, quella della Commissione suaccennata. »

Dietro queste sole considerazioni, la Commissione della Camera allontanò il progetto della rada di Vado, ammettendo però che fra i seni minori delle due riviere era quello che poteva dare maggiori probabilità di convenienza. Gli studi cui fece procedere il Governo, dopo la presentazione dell'attuale progetto di legge, riguardo alla rada di Vado, sono essi compiuti e soddisfacenti? Sono essi seri? Tali in sostanza che possano meritare la confidenza cieca della Camera, come meritavano quella della sua Commissione?

Tale è, o signori, l'argomento del mio discorso, pel quale imploro più che mai la vostra indulgenza, essendo

io affatto inesperto nelle cose di mare e di guerra.

Prima di tutto osservo alla Camera come il Governo nel suo primo progetto del traslocamento dell'arsenale marittimo da Genova alla Spezia, presentato alla Camera nella seduta del 3 febbraio 1851, dopo avere dimostrato come fosse provvido e necessario consiglio la creazione in uno dei punti del nostro litorale marittimo di un porto militare che presentasse tutte le condizioni di spazio, di capacità, di convenienza e di moralità, si limitò a porre a confronto due sole località, le quali si trovano alle opposte estremità del litorale, quella cioè di Villafranca a ponente e quella della Spezia a levante. Esclusa la località di Villafranca, egli ne conchiuse addirittura che doveva l'arsenale trasferirsi alla Spezia.

La Commissione della Camera trovò allora delle difficoltà gravi per adottare il progetto del Governo pel traslocamento dell'arsenale marittimo alla Spezia, e conchiuse perchè il Governo studiasse meglio il suo progetto. Ma coloro che meglio di tutti conoscevano i vantaggi della rada di Vado, della quale non si era fatto cenno nè dal Governo nè dalla Commissione, divisarono di far eseguire degli studi intorno a quella rada, e ad un tale effetto si rivolsero al Governo per essere autorizzati ad intraprenderli. Fu allora che emanò un reale decreto in data del 18 luglio 1852, col quale fu autorizzato lo stanziamento nel bilancio della città di Savona pel 1853 di un fondo per far fronte agli studi che il Consiglio comunale aveva deliberato di far praticare intorno alla rada di Vado, *all'oggetto* (sono parole del decreto) *di comprovare la convenienza di stabilirvi un arsenale marittimo militare.*

La Commissione appositamente creata dalla città di Savona si era rivolta ad un illustre ingegnere estero, il quale, fatta una scorsa nello Stato, trovò che, confrontando le due località, quella della Spezia era veramente bella e seducente, e giudicò che al suo confronto non potesse reggere quella di Vado. Ma egli diede un giudizio vago e generico, e finì per declinare il mandato che aveva avuto. In allora la Commissione municipale credette miglior consiglio rivolgersi ad un distinto ingegnere del nostro paese, il quale volesse studiare diligentemente la località di Vado e quella della Spezia, tenuto conto delle circostanze particolari del nostro Stato. Si rivolse però all'ottimo ingegnere marittimo, colonnello Sauli, che siede fra di noi; il quale aveva già fatto un progetto per la Spezia, ed era quindi meglio d'ogni altro in grado di fare un confronto tra la rada di Vado e quella di Spezia, tenuto conto delle attuali nostre condizioni.

Il colonnello Sauli fece i suoi studi e compilò il ragionato progetto che vi fu, o signori, in questa stessa tornata distribuito. Per non ripetere le cose da esso dette così bene, accennerò di volo molti vantaggi ivi rilevati rapporto al golfo di Vado.

Questo ricovero, trovandosi collocato nel punto della maggiore rientranza del nostro litorale, è guardato e custodito da molti capi sporgenti (pag. 18). Esso non conosce le tempeste e può essere facilmente raggiunto

con ogni vento da qualunque nave di qualsivoglia portata. Il suo fondo d'argilla è buon tenitore, e nulla si ha da temere una volta ancorato. È posto nel centro del litorale dello Stato, a pochissima distanza da Genova, anzi quasi a contatto di essa mercè della ferrovia; è in parte costruito e nel resto di prossima costruzione; di facile e breve comunicazione colla capitale e colla città della di Alessandria.

In quelle località vi è l'emporio di ogni materiale adattato alle costruzioni, ed il centro più attivo delle arti marittime. Ivi è lo scalo immediato dei grossi legnami da costruzione provenienti dal Piemonte, non che della canape pei cordami; ivi si fabbricano le tele che servono alla veleria della marina militare e mercantile; ivi abbondano opifici di ferro, fabbriche di mattoni, ottima calce e buone pietre per costruzioni; ivi insomma grande copia di tutto il necessario allo approvvigionamento di un naviglio qualunque; ivi grande copia di acqua potabile ed un vasto terreno in pianura, quasi vuoto di abitazioni e di altri edifizi, che rende facili e poco costose le costruzioni necessarie per l'arsenale, e permette di dare ad un tale stabilimento ogni ampiezza ed ogni comodo, e di coprirlo per ogni verso di ferrovie, utilissime sorgenti di risparmi e di celerità nelle operazioni di armamento e di disarmo, di trasporto e di allogamento di ogni sorta di materiali ed oggetti.

Il progetto dell'onorevole Sauli fu tosto trasmesso ufficialmente al Ministero dal municipio di Savona, ma non ebbe fortuna, perchè il Ministero lo restituì al municipio di Savona, dicendo che « credeva inutile sottoporlo ad un serio esame per non lusingare desiderii che non avevano probabilità di riuscita. »

La cosa rimase in tale stato sinchè il Governo presentò il nuovo suo progetto per il trasferimento dell'arsenale marittimo alla Spezia. Io sperava che in questo nuovo progetto il Ministero avrebbe dato quella dimostrazione che non aveva creduto di dover dare al municipio di Savona; ma la mia speranza restò delusa. Quindi alcuni dei vostri uffizi emisero il voto che si studiasse la località della rada di Vado; e fu allora, ma allora soltanto che il Governo creò due Commissioni tecniche composte interamente di regi impiegati, con incarico di studiare il progetto del colonnello Sauli, sotto il duplice aspetto marittimo e di difesa.

Sul voto della Commissione incaricata dell'esame della difesa militare del progettato arsenale, io non posso dir parola, perchè la nostra Giunta non lo ebbe in comunicazione, e non potè perciò rendercene noto il tenore. Posso invece parlare del voto dell'altra Commissione tecnica, il quale fu stampato e ci venne distribuito. Notò intanto che tale Commissione intraprese e compì i suoi studi in menò di dieci giorni, poichè fu convocata con lettera ministeriale del 22 marzo ultimo passato, e fece il suo rapporto nel giorno 31 dello stesso mese.

Questo rapporto naturalmente contrario al progetto dell'arsenale in Vado, venne chiuso colla seguente sentenza:

« Crede pertanto la Commissione poter qui por fine a

questo suo verbale, dichiarando come per tutte le ragioni sopra espresse credeva non essere attuabile con buon successo, sotto l'aspetto marino, il progetto del nuovo arsenale marittimo a Vado proposto dal cavaliere Damiano Sauli ad invito del municipio di Savona. »

Ma i vostri uffizi, o signori, non espressero il voto che fosse solo esaminato il progetto del colonnello Sauli, ma che fosse esaminato in genere se potevasi convenientemente stabilire l'arsenale marittimo nella rada di Vado. Quindi, se la Commissione tecnica creata dal Governo credeva per avventura di aver ritrovato dei difetti nel progetto anzidetto, doveva studiare per riconoscere se i supposti difetti si potessero correggere od evitare modificando il progetto stesso.

Ma ciò non è tutto. In principio del rapporto di quella Commissione tecnica si leggono le seguenti parole veramente singolari:

« Passando quindi alla discussione, i singoli membri hanno dapprima riconosciuto la loro poca conoscenza personale della località di Vado, la quale non è nota agli uffiziali della nostra marineria, se non per breve soggiorno fattovi in caso di appoggiata col vento di libeccio, o per altre casuali circostanze. Per la qual ragione, mentre è certo essere quella rada sicura con i venti di libeccio, l'esperienza personale non indica come si comporti cogli altri venti.

« Ciò non ostante, la semplice ispezione di una carta del litorale, nella quale si vede essere la rada di Vado completamente aperta a tutti i venti da mezzogiorno a scirocco e levante, faceva presumere quasi con certezza che i venti sopra indicati dovessero soffiarvi gagliardi e sollevarvi un mare impetuoso. »

I ragionamenti che seguono vedonsi principalmente fondati sull'anzidetta presunzione mancante del corredo della esperienza. Intanto la surriferita dichiarazione, posta quasi a salvaguardia del giudizio emesso in quel verbale, prova già che l'esperienza poteva distrurre la presunzione che si ricavava dalla ispezione della carta geografica.

Ma perchè, domando io, la Commissione tecnica, che non aveva quella esperienza personale, prima di emettere la sua sentenza sopra d'un argomento di tanta importanza non fece almeno una visita sul luogo? Perchè non consultò coloro che avevano quella esperienza personale di cui difettavano i suoi membri? Perchè preferì consultare scrittori che, comunque autorevoli, difettavano probabilmente anch'essi di quella medesima esperienza?

Invece coll'autorità di tali scrittori essa ha creduto di poter mettere da parte quella del signor Chabrol, che, essendo stato per più anni prefetto del dipartimento di Montenotte, avea attinto a fonti sicure gli elementi necessari per formarsi una convinzione, fondata non solo sopra principii teorici, ma più ancora sull'esperienza personale.

È perchè, o signori, non crediate che sarebbero tornate vane le informazioni che la Commissione tecnica, volendo studiare seriamente e compiutamente il pro-

getto, poteva attingere da persone che avessero quella esperienza personale di cui essa difettava, permettetemi che io ponga a vostra cognizione un documento autentico che ho ricevuto in questo medesimo giorno, e che per difetto di tempo non ho potuto consegnare alle stampe per esservi distribuito. Questo documento porta la data del 25 aprile corrente, ed emana da 19 capitani marittimi anziani, i quali si presentarono innanzi al sindaco della città di Savona, quando lessero nei pubblici fogli il verbale della Commissione tecnica governativa finora menzionata, e vi fecero le seguenti dichiarazioni:

« Nanti del signor architetto Giuseppe Cortese, primo vice-sindaco di questa città, in assenza del sindaco signor cavaliere nobile dottore Paolo Assereto, sono personalmente comparsi i signori (ometto i nomi per non tediare la Camera, ma lo ripeto, sono 19 capitani marittimi anziani), i quali esponendo come sia a loro cognizione nei pubblici fogli che a giorni sarà discusso alla Camera dei deputati il progetto di legge pel trasferimento dell'arsenale marittimo e marina militare alla Spezia, e avendo visto dall'analoga relazione della Commissione della Camera che nello ivi annesso rapporto di speciale Commissione si accennerebbero circa il porto e golfo di Vado varie asserzioni che contrastano coi fatti di una costante esperienza, e che interessa sieno dimostrate nella loro erroneità, hanno fatto richiesta di ricevere le seguenti loro dichiarazioni, che fanno tanto disgiuntamente che congiuntamente, con preghiera di farle spedire al deputato di questo collegio elettorale per quelle controsservazioni che interessa sieno presentate alla Camera, onde sieno rilevati gli errori occorsi in detto rapporto di speciale Commissione.

« Dichiarano in primo luogo che circa la rada di Vado, tuttochè sembrino essere la sua traversia i venti di levante e di scirocco, ciononostante non vi è esempio che quel mare venga da essi venti alterato e sollevato in modo da poter recare danno alla stazione.

« Ragione di cotale fatto costante adducono in ciò che i predetti venti di levante e scirocco sormontando il capo di Portofino sorgono a troppo breve tratta fra esso capo e il porto e golfo di Vado per poter più altamente sommuovere il mare in cotesto seno, il quale resta così a sicura stazione dei bastimenti.

« Una prova convincente ne sono i fatti costanti seguenti, che a memoria d'uomini non è successo mai in quel porto o golfo alcun naufragio:

« Che alla distanza di quattro metri circa intorno la spiaggia questa è permanentemente ed inalterabilmente ricoperta d'erba, per non darsi mai in quella zona sollevamento alcuno di mare che la danneggi e ne distrugga la vegetazione; e così sarebbe confermato l'assioma nautico che quando esiste vegetazione sulla spiaggia vicino al lembo del mare, è segno sicuro che quella rada non è soggetta a temporali;

« Che al lembo del mare vi esiste tuttavia antica cassetta dell'ufficio e guardie di sanità costrutta da venti-

cinque e più anni, la quale non fu mai danneggiata dai marosi.

« Soggiungono quindi i comparenti che quando soffiano venti furiosi al secondo quadrante (cioè scirocco), gli unici che potrebbero far gonfiare alquanto il mare, essi venti durano in queste spiagge poche ore, passando subito al terzo quadrante (cioè libeccio) che per Vado sorte da terra.

« Che è assolutamente assurdo che nella rada, come è quella di Vado, il vento di libeccio cagioni *risacca*, per essere la medesima rada circondata da spiagge, ove il mare si perde; essendo un fatto costante che nelle rade aventi spiaggia, anche col mare di traversia non si riscontra *risacca*.

« In terzo luogo dichiarano che di sua natura il fondo del porto di Vado è argilloso e di tenacissima presa alle ancore che vi gettano i bastimenti mercantili e da guerra, e sì che quasi vi rimangono essi siccome immobili, ritenuta eziandio la felicissima condizione sopra dichiarata, che nulla possono in detto porto gli anzidetti venti di levante e scirocco, riguardati pur siccome unica sua traversia.

« In quarto luogo i comparenti dichiarano circa il vento al quarto quadrante (cioè maestrali) che non si conosce dai medesimi quali sieno le precauzioni massime a prendersi, essendo un vento che per la rada di Vado sorte di terra a due gomene, e che perciò non agita per niente il mare; anzi siccome il fondo di detta rada, giusta quanto è stato detto più sopra, è un tenitore eccellente, il vento da maestro è dei più sicuri che possano soffiare nella rada medesima.

« Non si contrasta quanto dice il vice-ammiraglio Albini (nella sua *Guida del navigante nel litorale della Liguria*) che i venti da mezzogiorno a levante, cioè al secondo quadrante, diano in pieno nella rada di Vado; ma giova ritenere ed osservare che questi venti, come già si disse, non vi regnano e non vi possono fare alcun danno.

« Come egualmente non è contrastato quanto nel detto rapporto di speciale Commissione è accennato succedere nella darsena di Genova, che, cioè, sebbene riparata da duplice linea di moli e protetta da un terzo molo, non gode per altro della quiete desiderabile in un arsenale. I dichiaranti però osservano tutto ciò succedere appunto perchè il porto di Genova manca di spiagge; il che non si può dire della rada di Vado.

« In ordine alla osservazione che si legge nel suddetto rapporto di Commissione speciale, che, cioè, i legni di grossa portata debbano in una rada aperta ancorare, giusta le circostanze, ad una distanza dalla costa di mezzo miglio marino, ecc., i comparenti dichiarano che nella rada di Vado non essendovi bisogno di deradare, perchè non vi è pericolo (come non avvi pericolo in tutta la spiaggia sino a Savona), è male a proposito la detta osservazione di salpare per allontanarsi dalla costa.

« E per non citare tutti i fatti più ordinari, giova rammentare che nel 1814 la divisione inglese e trasporti destinati ad imbarcare la Guardia Imperiale di

TORNATA DEL 27 APRILE 1857

Napoleone I per condurlo all'isola dell'Elba, fu sorpresa da un temporale dei più forti a memoria d'uomini, ma nulla ebbe a soffrire, mentre nella stessa epoca si ebbero a risentire danni in tutti gli altri porti del Mediterraneo.

« Nel 1821 poi (quando fece il noto terribile temporale) i bastimenti che erano ancorati lungo la riviera di ponente con tre ancore, furono costretti a deradare, e vennero a salvarsi nel seno di Vado coll'ancorotto; e non si ebbe qui a lamentare nessun danno, mentre nel porto di Genova, e in molti porti del Mediterraneo ebbero a lamentarsi molte perdite e avarie di bastimenti.

« I comparenti cogniti come sono pienamente della rada di Vado, sono dolenti che gli ufficiali superiori di marina componenti la Commissione speciale sullodata abbiano dovuto dichiarare apertamente *la loro poca conoscenza della rada suddetta*, per il quale difetto certamente incorsero negli errori che si rilevano nella loro relazione: ed opinano che, ove in luogo di ricorrere ad accidentali asserzioni di trattati scritti, fossero i prelodati ufficiali discesi sulla località ed avessero attinte cognizioni da persone pratiche, ne sarebbe risultato pienamente quanto viene dagli stessi comparenti asserito conforme alla verità; ciò che indusse il signor Chabrol a parteggiare pel porto di Vado, giacchè la sua permanenza in Savona e gli studi fatti mercè il concorso di distinte persone d'arte, quantunque non vi fosse estraneo egli stesso come si opina, lo misero in grado di compilarne i preziosi dati che arricchiscono la sua opera.

« Delle quali dichiarazioni è stato fatto il presente verbale allo scopo desiderato dai comparenti, i quali, dopo lettura e conferma del suo contenuto, si sono sottoscritti assieme al prefato signor vice-sindaco. »

Ora, o signori, a fronte di questo documento, io non so come si possa prestare una confidenza così cieca al rapporto della Commissione tecnica governativa da poter dire che siasi esaurito quell'incombente importan-

tissimo sulla rada di Vado che fu nei voti dei vostri uffici.

Non mi fermerò maggiormente sul rapporto di quella Commissione tecnica, imperocchè, come dissi in principio, io sono del tutto inesperto in tutto quanto riguarda le cose di mare e di guerra, e spero d'altra parte che supplirà al mio difetto l'onorevole Sauli difendendo egli stesso il suo progetto dagli appunti che sono stati fatti.

Dirò soltanto che nello stato attuale delle cose mi pare di poter concludere che gli studi fatti eseguire dal Governo, dopochè aveva presentato alla Camera il nuovo suo progetto pel trasferimento della marina militare da Genova alla Spezia e dopochè perciò era interessato a sostenerlo e difenderlo, non sono, a mio avviso, nè seri, nè compiuti, nè soddisfacenti. Il perchè io mi trovo costretto a sospendere il mio voto per l'approvazione del progetto del Governo. Ma se per avventura nell'ulteriore discussione di quest'argomento venissi ad essere illuminato in modo che acquistassi una convinzione, che ora non ho, o nell'uno o nell'altro senso, in allora, lo dichiaro formalmente, farò il mio dovere di deputato; e nel votare non dimenticherò di sedere su questi banchi non per rappresentarvi la sola provincia in cui sono stato eletto, ma per rappresentarvi l'intera nazione. (*Bravo! Bene!*)

**PRESIDENTE.** Gli oratori che sono iscritti hanno fatto sentire alla Presidenza che intenderebbero fare lunghi discorsi. Pertanto l'ora essendo tarda, se non vi sono opposizioni, rimanderò la discussione a domani.

La seduta è levata alle ore 5.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Seguito della discussione del progetto di legge per il trasferimento dell'arsenale marittimo da Genova alla Spezia.