

che non è il solo amore che acceca, ma anche qualche altra passione contraria, stavo per rinunciare a chiedere la facoltà di parlare, quando, ponderando alcune altre ulteriori parole del medesimo, credetti essere mio stretto obbligo di rispondervi e chiesi la facoltà di parlare, di cui ora mi approfittò.

L'onorevole Mamiani parlò di cavillazioni, quasi accennando al mio discorso; io lascio giudicare alla Camera se abbia usato di sofisticherie. Il poco che ho detto erano parole chiare assai, ed i cavilli sogliono vestirsi di parole artificiose ed atte a velare l'essenza e la verità delle cose.

L'onorevole deputato poi annunziò che nel quadro che io aveva fatto delle spese a incontrarsi nella costruzione dell'arsenale e delle fortificazioni alla Spezia, non vi era verità, e volle paragonare questo quadro a quelli di Luca Giordano pieni di brio e di grandezza, ma nei quali è mancato il sentimento del vero. Io non sono mai stato nè pittore nè poeta, ma un semplice uomo molto positivo e prosaico, che cammina per le strade più umili e più piano, e lascia agli ingegni maggiori di spaziare nei campi dell'immaginazione.

Non credo poi di avere menomamente mancato alla verità, accennando alla somma probabile a cui credevo potessero ascendere le diverse spese necessarie per l'arsenale e le fortificazioni sì della parte orientale che di quella occidentale del golfo.

Io, non avendo in quel momento per vero presenti minutamente le diverse cifre, mi astenni dall'immediatamente rispondere. Ma oggi, rivedendo alcune note dell'epoca del progetto napoleonico, mi accertai che non potevo essere tanto lontano dal vero, se, partendo dalle perizie fatte in tempo francese, che ascendono a 32 milioni, io calcolava che si sarebbe giunti fino ai 40, e ciò per le difficoltà che possono nascere e per l'incertezza che vi è nei lavori da farsi nel mare. Non credo dunque che nell'accennare tale somma vi sia poi una così grande esagerazione da poter dire che nel mio quadro si desiderava un poco di verità. Potevasi dire che si desiderava in esso forse un poco più di precisione, ma che non poca verità vi fosse, lascio alla Camera il giudicarlo.

Del resto, io non sono punto intollerante in ciò che ha detto il deputato Mamiani, poichè conosco che, quando si parla e si improvvisa, si può talora trascendere un poco i limiti; diffatti abbiamo veduto che lo stesso onorevole oratore, viaggiando assieme ai nostri navigli che ci dipingeva approdando e penetrando in tutti i mari, giungeva fino nel mar Caspio, ove credo potranno soltanto arrivare attaccati a qualche areostata. All'indire la qual cosa, confesso aver creduto un momento che forse egli li avrebbe fatti navigare nel mare di Aral e nel mar Morto.

MAMIANI. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Il deputato Mamiani ha facoltà di parlare.

MAMIANI. L'onorevole deputato di Genova crede di essere aggravato dall'espressione, o meglio, dalla parola

cavillazione da me usata nel discorso di ieri. Rileggendo quel mio discorso, l'onorevole deputato vedrà che io alludeva a tutti coloro che avversano la proposta di legge e non particolarmente alla sua persona.

Dissi che gli avversari della proposta non dimenticarono nulla, fecero arme di tutto per contrariarla e combatterla. Ciò che può trovare l'ingegno, ciò che la sottigliezza può arguire, io diceva, ciò che la cavillazione può avviluppare e confondere, tutto fu messo in considerazione; queste frasi hanno, come si vede, un significato generale e non speciale e individuo, come crede l'onorevole Pareto. Ad ogni modo, quando in tali mie frasi potesse parere racchiuso un concetto restrittivo e rivolto direttamente alla persona di lui; egli sa molto bene che da lunghissimi anni professo pel suo carattere, pei suoi sentimenti, per la lealtà delle opere e dei pensieri suoi una stima profonda che non perirà mai nel cuor mio.

Egli ha inoltre detto di non avere amplificata nè torta la verità nella somma da lui computata come probabile per le spese necessarie al trasferimento della flotta. In prova di che egli produce una nota dove sono segnati 32,000,000 di lire. Da quali documenti la ritragga egli, non so. Certo è per altro che io ieri non conosceva costesa cifra, conosceva invece i calcoli pubblicati dall'exprefetto Chabrol, i soli che infino a qui si dimostrano esatti ed autentici. Nel libro adunque del Chabrol si dice che a Napoleone Bonaparte venne il concetto di restringere il disegno primitivo delle fortificazioni del golfo della Spezia e di ridurre la spesa a 12,000,000, sette dei quali dovevano essere adoperati nelle costruzioni marittime, cinque a cominciare una novella città. Non conoscendo ieri altri dati che questi, non poteva certamente modificare e mutare il giudizio mio in virtù di carte a me ignote, e ignote credo alla Camera, e la cui autorità ed autenticità sarà poi cura del deputato Pareto di provare a noi tutti.

Non mi rimane da aggiungere altra cosa se non che, se sono stato, mi penso, leale con tutti, lealissimo sarò sempre con lui; e quantunque l'amore della causa italiana mi abbia spinto a contraddire ad uomini che affeziono e riverisco da lungo tempo, ciò non ostante non cesserà mai, ripeto, nell'animo mio la stima profonda che loro professo, e segnatamente all'onorevole Pareto, illustre ingegno che onora la Liguria e l'Italia.

PARETO. Debbo ringraziare il deputato Mamiani delle sue gentili espressioni a mio riguardo. Io non credevo che egli avesse voluto offendermi, poichè da lungo tempo vi è amicizia fra noi, ma io desiderava che si capisse che io aveva messo qualche verità nelle mie espressioni.

PRESIDENTE. Il deputato Ghiglini ha la parola.

MAMIANI. Permetta ancora una parola per emendare una scorsa di lingua; ieri mi venne detto mare *Caspio* invece di *Persico* (1).

(1) Già fatta dai compilatori a suo luogo la presente correzione.

GHIGLINI. Signori, io ho meditato con animo al tutto libero da studio di parte le ragioni addotte così dai fautori del nuovo arsenale, come dagli avversari, e sono venuto in questo parere che con una spesa non così forte come da taluni si pretende, ma certo assai più grave di quella che il Governo crede sufficiente, noi potremmo stabilire l'arsenale nel golfo della Spezia in modo da non dover temere per la sua sicurezza.

Quindi la questione che io pongo a me medesimo riguardo a questo disegno del Governo è questione di moneta. Questione gravissima, e che, a mio giudizio, non si ha da sciogliere considerando la convenienza dell'opera di cui si tratta in modo assoluto, ma sì in modo relativo. Il che in altri termini significa che, prima di aprire la mano e spendere, noi dobbiamo fare un serio esame delle nostre condizioni finanziarie.

Ora, o signori, credete voi che la spesa di cui parlo non superi le nostre forze, e che noi potremmo allegramente aggiungerla alle altre spese straordinarie già deliberate? Io rispondo subito di no, perchè non fo alcun assegnamento su ciò che si legge nella relazione, làdove ci si vuol dare ad intendere che sopperiremo al dispendio del nuovo arsenale colla vendita della darsena. Ognun vede che tale asserzione è messa innanzi, come dicono i curiali, senz'obbligo di prova, ed affinchè valga quanto può valere presso gli uomini di facile contentatura in materia di finanze. Onde io tengo per fermo che noi non potremo fare il nuovo arsenale senza attingere largamente alla solita fonte del credito, e senza imporre nuove tasse ai contribuenti.

Stando le cose in questa forma, come è innegabile, pare egli a voi che non si odano ancora bastanti querele contro le imposte? E stimare voi che non faremo alcun male esigendo dai contribuenti dei nuovi sacrifici? Altri forse mi dirà: se si avesse da badare a chi le paga, converrebbe abolire tutte le tasse; nessuna imposta fu mai pagata volentieri; ma certo è intanto che, se da alcuni anni in poi crebbero i pesi, è eziandio aumentata grandemente la ricchezza nazionale.

Io ho voluto preoccuparmi di questa osservazione perchè mi venne più volte all'orecchio in questa Camera a proposito delle pubbliche gravezze. Ebbene sappiate, o signori, che io temo sia accaduto il contrario; sappiate che, raffrontando il presente con un passato non molto discosto, la ricchezza nazionale mi apparisce volta in basso, anzichè salita a misura più alta.

Io incresco a me medesimo nel pronunciare queste parole, e sinceramente dichiaro che vorrei ingannarmi; ma più che il desiderio di non ferire le opinioni altrui, può in me il sentimento del mio dovere. Io tradirei il mandato che ebbi dai miei elettori, se non vi dicessi ciò che è o che a me sembra esser vero; e l'obbligo di non tacere massimamente mi stringe ora che si tratta di deliberare intorno ad un'opera, la quale, ove lo Stato vi ponga mano, potrà costargli parecchie decine di milioni prima che l'abbia recata a compimento. Abbiate dunque la pazienza di udire i computi dai quali, se non erro, esce la prova che il nostro paese in fatto

di ricchezza è ben lungi dall'aver progredito. Io ho sommati i bilanci delle spese dal 1848 al 1856; esse ascendono a 1,630,000,000 di lire. E notate che ho ommessi i crediti suppletivi. Risulta da questo computo che noi abbiamo ecceduto di 760 milioni le somme che ci sarebbero bastate se fossimo rimasti entro i limiti delle spese fatte nel 1847, le quali non oltrepassarono 84 milioni. Ora dei predetti 760 milioni quanti ne abbiamo impiegati produttivamente? Circa un 170 milioni che andarono nella costruzione delle ferrovie di proprietà dello Stato, in altre opere stradali e somiglianti lavori di utilità pubblica. Il resto fu da noi speso in modo improduttivo, dando a questa espressione il significato che ad essa attribuiscono gli economisti. Perciò, a cagion d'esempio, dalle guerre del 1848 e 1849 che ci costarono 205 milioni, da quella d'Oriente che ne portò via 54, noi abbiamo ritratto della gloria ed altri vantaggi che io non voglio disprezzare, ma non già un accrescimento di beni materiali.

Io con tutto ciò non intendo di dire che l'intera somma di 760 milioni si debba diffalcare dalla ricchezza nazionale. L'indennità pagata all'Austria fu pur troppo una perdita in tutto il rigore della parola; ma delle altre somme, spese per le guerre o per altre cagioni, una parte entrò sotto forma di profitti nelle tasche di appaltatori, di fornitori e via discorrendo. Ad ogni modo però un gran consumo di valori è avvenuto; e se nessuno potrebbe darne esattamente la misura, computandolo di 300 o 400 milioni, io credo rimanere di sotto al vero, anzichè trapassarlo. Ora io vi domando: donde ci vennero i risparmi, i quali, se si avesse ad aggiustar fede a certuni, non solo colmarono un così gran vuoto, ma fecero montare più alto il segno della ricchezza nazionale?

L'industria della seta è per il nostro paese di grandissimo rilievo, ed essa ha progredito innegabilmente. L'esportazione media, tratta l'importazione, e fatto un monte delle varie maniere di seta, fu dal 1844 al 1850 di chilogrammi 648,856. Dal 1850 al 1856, sommando gli aumenti che si ebbero nel corso di sei anni, troviamo una eccedenza sopra la detta media di chilogrammi 688,605, il cui valore parmi possa stare tra i 50 ed i 55 milioni.

Anche l'industria del cotone ci presenta dei notabili avanzamenti. L'introduzione di questa materia prima fu nel 1849 intorno a 4 milioni di chilogrammi. Crebbe progressivamente, e nel 1856 arrivò fino a 12 milioni. Poichè in questo computo non ho bisogno di procedere a rigore, porrò che la media proporzionale dell'aumento annuo sia stato di quattro milioni di chilogrammi; e che in questo cotone siansi incorporati tanti servizi produttivi per due milioni. Da ciò verrebbe che in sette anni l'industria del cotone ha fruttato 14 milioni più che per l'addietro.

Egli è per altro da considerarsi che noi negli anni scorsi patimmo di cereali e fummo costretti a trarne dall'estero per molti milioni oltre l'usato. E da pensare altresì che la crittogama ha flagellato sei anni alla fila

molte provincie dello Stato. Noi avevamo una esportazione di vino eccedente l'importazione che dal 1844 al 1850 fu in media di ettoltri 73,132, i quali, calcolati a sole 16 lire, ci davano una somma di 1,170,112 lire. Ora, non solo tale eccedenza di esportazione è scomparsa, ma dal 1852 al 1856 abbiamo ricevuto dall'estero una eccedenza d'importazione per il nostro consumo che arriva a 784,938 ettoltri di vino di quella qualità cui nella statistica ufficiale è attribuito il valore di 20 lire. Se non che io penso di non dar punto nell'esagerato calcolandolo a lire 30, giacchè niuno ignora l'alto prezzo a cui si vendeva il vino forestiero; onde fo conto che sieno uscite dallo Stato non meno di 23,568,140 lire. Alle quali sono da aggiungere altri milioni non pochi per il vino di qualità superiore e per l'acquavite che abbiamo consumato in assai maggiore quantità. Nè si dimentichi che ci convenne spendere molti milioni più che per lo passato nel comperare dello zucchero, l'uso del quale si è esteso assai, perchè le famiglie meno agiate in grandissimo numero se ne sono servite per fabbricare del vino artificiale e per indolcire bevande che sostituirono al vino.

Voi vedete dunque che la carestia dei cereali e i danni della crittogama hanno assorbito in gran parte il di più che coi loro progressi ci fruttarono l'industria della seta e del cotone. Io giro intorno lo sguardo a cercare altre sorgenti le quali, negli anni scorsi, abbiano gittato con più larga vena, ma non mi vien fatto di rinvenirne. Delle restanti industrie, quali vanno vivacchiando come prima, quali si trovano in uno stato di decadimento; e se talune hanno dato qualche passo avanti, gli è cosa di tanto lieve momento che non porta il pregio di parlarne, trattandosi di contrapporlo ad un vuoto di 300 o 400 milioni. Ma la straordinaria operosità che si è svegliata in ogni ordine di cittadini! Ma le molte società industriali che abbiamo veduto sorgere! Ma le nuove case e le ferrovie costrutte! Ma le rendite pubbliche più abbondanti! Se tali cose non bastano, quali più chiari indizi di accresciuta ricchezza si potrebbero desiderare?

Questa è la risposta che qualcuno di voi ha già sulle labbra a confutare il mio discorso. Ma affinchè io debba darvi per vinto, conviene siano dimostrati erronei i giudizi che io fo di tutti questi argomenti, mediante i quali s'intende provare la cresciuta ricchezza nazionale. Io dunque non nego che siasi svegliata una straordinaria operosità in molte persone. Anzi si è accesa in loro una vera febbre di arricchire; ma a che cosa si è volta? Principalmente ai giuochi di borsa. Ora non vi è dubbio che questi hanno rallegrato taluni giuocatori di subiti guadagni, mandando altri in rovina; ma di qui non venne certo alcun aumento alla ricchezza nazionale. Non nego neppure che siensi formate delle società; ma le più non nacquero vitali, perchè immaginate principalmente collo scopo di metter fuori delle azioni da farne materia di aggio. Le altre poi, quantunque dirette a fini lodevoli, non hanno guari risposto all'aspettazione degli azionisti. Io, rispetto a

queste società, non entrerò in alcun particolare; non voglio turbare la pace di quelle che sono morte, e non voglio discorrere in pubblico sulle strettezze di quelle che vivono ancora. Dirò solo, parlando in generale, che non sono riuscite a bene neanche quelle imprese le quali parevano più credibili promettitrici di guadagni. Ciò basta all'intento del mio discorso.

Vengo ora alle case ed alle ferrovie di proprietà privata.

Io non posso non ammettere questi fatti; ma che cosa s'intende inferirne? Si vuole forse provare l'aumento della ricchezza nazionale tenendo conto dell'utile dato dal danaro che fu speso in simili costruzioni? Ove sia così, parmi da notare, per rispetto alle case, come i fitti di esse sono andati talmente calando a Torino ed a Genova che i danari spesi nel fabbricarle fruttano un ben magro interesse. Quanto si è poi alle ferrovie, se ve n'ha di quelle che rendono assai, altre rendono poco, nè manca qualche tronco il cui prodotto corre quasi per intero nelle spese di esercizio.

So bene che nel giudicare dei vantaggi derivanti da una rete di ferrovie, non si ha da fare stima solamente dell'utile ripartito fra azionisti. Egli è certo che questi mezzi di più pronto e meno dispendioso trasporto agevolano il commercio interno, e perciò stimolano la produzione. Ma altro tempo ci vuole, altre circostanze meno critiche sono necessarie perchè il commercio interno possa progredire tanto da porci in grado di fare grandi risparmi. Che se poi si pretendesse essere state costrutte le nuove case e le ferrovie con risparmi accumulati da pochi anni in appresso, e se perciò di tutti questi valori si credesse aumentata la ricchezza nazionale, io troverei molto strana cosiffatta pretensione. Io credo per contrario che alle opere di cui ragiono siano stati rivolti capitali già da molto tempo esistenti nello Stato. Ci rammentava l'onorevole Torelli, quando discutevamo la legge sulla libertà dell'interesse, che il debito ipotecario nel nostro paese sale ad un miliardo e duecento milioni, cento trenta dei quali sono riscuotibili ogni anno.

Ecco la fonte donde sgorgò molta parte del danaro speso nelle case che abbelliscono Torino e Genova; e di qui pure uscirono in gran copia azioni di ferrovie. Queste furono anche aiutata da corpi morali, ma con danari presi ad imprestito. Concorsero poi alle predette costruzioni i proprietari di certe provincie, i quali furono privilegiati negli anni scorsi di ricolte abbondanti nei tempi che correivano, e vendettero ad alti prezzi i loro prodotti; vi concorsero i giuocatori di borsa divenuti ricchi, ed eziandio coloro cui furono cagione di larghi profitti le somme spese dallo Stato. Ma di rinvio ai risparmi dei primi stanno i sacrifici dei consumatori, i guadagni dei secondi furono altrettante perdite per i giuocatori sfortunati, e di costa ai profitti degli ultimi si hanno da registrare i valori che noi abbiamo consumati improduttivamente, comprandoli con danari presi dai nostri concittadini sotto forma d'imposizioni e per via d'imprestiti, e con somme di cui ci

facemmo servire dai capitalisti forestieri, per le quali escono dal nostro Stato ogni anno oltre a quattordici milioni d'interessi.

Credo che queste avvertenze bastino a dissipare le illusioni di coloro i quali, in ogni cosa nuova che loro cade sott'occhio, vedono un accrescimento di ricchezza nazionale.

Passando a parlare del commercio, duolmi dover dire che da due anni il transito va scemando. Per ciò che riguarda le esportazioni, fuori della seta, come già avete udito, non abbiamo altri prodotti la cui riuscita presenti un aumento da meritare speciale menzione. Fra le merci importate crebbe, come ho già notato, il cotone, crebbero il ferro ed il carbon fossile; materie necessarie, la prima, alla costruzione, la seconda all'esercizio delle ferrovie. Gli altri aumenti poi furono di cereali, di bevande e di zucchero, ma di questi ho detto essete state cagione le rivolte fallite; quindi nel caso nostro non si hanno da tenere come una prova di prosperità.

Le commerce extérieur (scriveva non ha molto il signor Lavergne, cui niuno vorrà contendere la fama di valoroso economista), le commerce extérieur est un signe de prospérité, lorsqu'il coïncide avec l'augmentation de la production intérieure; si non c'est une marche d'appauvrissement.

Supposons un pays où toute la récolte en blé viendrait à manquer à la fois; ce pays ne pourrait vivre qu'en achetant à ses voisins des quantités de céréales, et par conséquent en leur vendant en échange tout ce qu'il pourrait vendre, en s'imposant même les plus rudes privations et en s'endettant même pour l'avenir, son commerce extérieur se serait considérablement accru: serait-ce un signe de bonheur?

Così non fosse vero che si attagliano pienamente al nostro commercio le cose che scriveva il signor Lavergne intorno al commercio francese!

Dirò ora brevemente ciò che io penso riguardo all'aumento delle rendite pubbliche. Esse crescono, egli è vero; ma in ciò abbiamo noi un argomento che cammina di pari la ricchezza nazionale? No, a mio avviso, perchè gli aumenti provengono principalmente dal monopolio del tabacco e dal giuoco del lotto.

Io nel maggior consumo di sigari non so vedere che un effetto della moda. Essa col suo potere, cui nulla resiste, è riuscita a poco a poco ad ingentilire una usanza la quale era, anzichè no, plebea. Mi ricordo che 25 o 30 anni fa il passeggiare per le vie di Genova col sigaro in bocca prima di notte veniva considerato come un atto da giovinastri non curanti del proprio decoro. Ora invece, e giovani e vecchi fumano quando e dove loro pare e piace; e non è neppur vietato di accendere il sigaro in quei saloni aristocratici, nei quali una volta un fumatore non avrebbe osato di porre il piede, senza aversi prima lavata la bocca in guisa che non sentisse più di fumo. Quindi non è vero che il maggior consumo di tabacco provi l'aumento della ricchezza.

Chi ben guardi, l'uso di fumare si estese dal basso in

alto, e non viceversa; e molti di quelli che ora comprano dei sigari, avrebbero potuto comperarne anche prima, se la moda ne gli avesse invogliati più presto. A spiegare il maggior consumo di tabacco, giova altresì notare che una volta i sigari nazionali erano piuttosto cattivi; e molti si procacciavano dei sigari introdotti in contrabbando; ora, per contrario, abbiamo i sigari fatti alla foggia svizzera che piacciono generalmente, e perciò si fuma assai meno di sigari forestieri.

Quanto si è poi al giuoco del lotto, io spero converrete con me come chi sta bene, chi ha con che provvedere a sé ed alla famiglia non suole giuocare. Chi sono coloro i quali si assoggetterebbero a qualunque privazione, piuttosto che non giuocare ogni settimana al lotto? Sono quei cotali che si trovano in una condizione disagiata, e che non hanno mezzi in proporzione dei loro bisogni. Quindi il prodotto di questo giuoco, prodotto che veramente cresce in un modo straordinario, anzi che stare contro di me, mi fornisce un argomento in favore della mia tesi, siccome quello che dimostra crescere sempre più la sproporzione tra i bisogni di molti cittadini e i mezzi di soddisfarli.

Le cose che io vi ho esposte finora mi paiono appoggiate a fatti irrecusabili; ciò non ostante io voglio largheggiare, affinchè meglio posi in sodo la conclusione cui avvierò il mio discorso.

Voglio supporre di essere caduto in errore, e che le forze produttrici del nostro paese, fatte più operose dopo le riforme economiche, non solo abbiano riparato i danni della guerra e di non pochi dispendi improduttivi, ma abbiano altresì portato rimedio alle conseguenze della crittogama e della carestia di cereali. Ciò non ostante rimarrebbe sempre vero che noi, non più ricchi di quando davamo allo Stato 86 o 87 milioni, ora, parlando solo di vere gravanze, sottostiamo ad una aggiunta del 50 per cento. E con qual coraggio dunque potremmo andare avvertitamente incontro alla necessità di accrescere le imposte per fare un'opera che non è richiesta da alcun urgente bisogno? No, questo urgente bisogno non esiste, checchè sia scritto nella relazione ministeriale e in quella che ci presentò la nostra Giunta, e non ostante ciò che ha detto ieri nel suo discorso l'onorevole Mamiani.

Io credo che i più di voi sieno stati a Genova, onde io spero che i più di voi non mi contraddiranno se affermo che di quel porto solo una terza parte è ingombra, perchè il resto offre una stazione mal fida alle navi. Tanto adunque si prolunghi il molo nuovo quanto è necessario perchè difenda il porto in tutta la sua ampiezza dai venti di libeccio e di mezzogiorno. Ciò fatto, e rinnovate le necessarie escavazioni, non solo staranno in esso tante navi mercantili nazionali e straniere, quante forse non vi entreranno mai; ma oltre di ciò vi sarà posto per un dock e per tutte le altre agevolezze di cui abbisogna il commercio, senza che sia necessario di mandare il naviglio militare alla Spezia.

Tale è l'opinione di giudicatori competenti, cui consentiva ripetutamente il municipio di Genova. Ed in

questa materia credo di non errare stando coi miei Genovesi. Io non so capacitarmi come il commercio marittimo debba più premere al Governo che alla stessa Genova, la quale ne è la sede principale e ne ritrae specialissimi vantaggi.

Io ammetto che in una città possano albergare alcuni capi strani, i quali sieno disposti a sacrificare il bene della loro terra natale ai propri pregiudizi; ma che i rappresentanti del comune vogliano avversare un provvedimento utile a tutto lo Stato, a Genova utilissimo, per il solo gusto di fare opposizione al Governo, questo è un fatto il quale a me pare così moralmente impossibile, che io non lo crederò mai. Senzachè, una Commissione governativa non ha forse sentenziato, pochi mesi fa, essere il seno di Santa Limbania e le sue adiacenze a ponente il luogo più acconcio a fabbricarvi un *dock*?

Ora, egli è chiaro che la detta Commissione ha implicitamente disapprovato il disegno del Randel, cioè il disegno di fare un *dock* nella darsena, perchè questa è a levante del seno di Santa Limbania, e non a ponente. Dunque, affermando non avere bisogno il commercio di Genova che sia mandato alla Spezia il naviglio militare affinchè la darsena possa venire trasformata in un *dock*, seguì anche l'avviso di una Commissione composta in maggioranza di ufficiali pubblici dipendenti dal Ministero, sulla quale non poteva certamente cadere sospetto che avesse intenzione di contrariare le voglie del Governo.

Aggiungerò un'ultima considerazione. Il Ministero, giudicando necessario che il porto sia lasciato sgombro dalla flotta, guardava, non solo il presente, ma eziandio l'avvenire. Egli si preoccupava del tempo in cui una strada ferrata, attraversando le Alpi svizzere, metterà in comunicazione il porto di Genova col centro dell'Europa.

Ma dunque, dico io, poniamo che l'opinione del Governo intorno alle esigenze del commercio di Genova sia la più conforme al vero, ciò non pertanto non vi avrebbe urgenza di cominciare un'opera di tanta mole, e di cominciarla mentre dura una crisi o monetaria, o economica, o finanziaria che dir si voglia, la quale finirà Dio sa quando. Laonde il disegno del Governo ha per lo meno il vizio dell'inopportunità, e conseguentemente non dovrebbe essere accolto dalla Camera.

Mi si risponderà che le esigenze del commercio sono una delle ragioni per cui il Governo crede necessario di fare un nuovo arsenale, ma che oltre a ciò egli giudica indispensabile di allogare la flotta in un posto meglio adattato per dare un più ampio svolgimento alle nostre forze navali.

A questa osservazione io replico che voglio anch'io sia forte lo Stato nostro; ma temo che dal far troppo non nascano effetti contrari al fine cui tendiamo. Imperocchè, o signori, a me non sembra punto verisimile che noi abbiamo da perigliarci in guerre marittime; se dovremo combattere, i nostri nemici saranno in terra; e su quali campi potrà accadere che venga decisa la nostra sorte, non è mestieri che io ve lo ricordi.

Io sto fermo in questa opinione, non ostante che ieri sia stata contraddetta dall'onorevole Mamiani. Tant'è: io ho così riposte nel profondo della mente alcune savissime osservazioni fatte dall'onorevole ministro degli esteri il 21 dicembre 1855, che credo non ci sarà verso di trarnele fuori.

« Bisogna considerare, diceva egli, e la condizione nostra presente e la condizione avvenire. Noi per terra possiamo avere una parte brillante in Europa; sul mare, non facciamoci illusione, nè presentemente, nè in un avvenire prossimo, nè in un avvenire lontano, nella bilancia del mondo come potenza marittima, senza che accadano grandi rivoluzioni, non possiamo aspirare, invece che sopra terra noi possiamo far molto. »

Signori, io non credo che sia fondata l'opinione che la nostra marina sia inferiore a quello che dovrebbe essere relativamente alle nostre forze. Egli è vero che il signor ministro ha mutato di parere...

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

GHIGLINI... ed ora viene a proporci di spendere molti milioni pel naviglio da guerra; ma io ho trovate validissime le ragioni addotte da lui il 21 dicembre 1855, e non mi persuadono punto quelle su cui egli fonda ora la sua proposta di un nuovo arsenale. Perciò io dico: ci basti l'aver un esercito bene ordinato; ci basti di organizzare la milizia nazionale in guisa che, occorrendo, possa prestargli un valido aiuto; e quanto alla flotta, contentiamoci di averla come ci è permesso dalle condizioni del luogo in cui è stata sinora; imperocchè, se per rifornire l'erario insufficiente al carico di tanta spesa, dovremo imporre nuove tasse, anzichè aggiungere forza allo Stato, noi verremo a scemargliene sempre più.

Signori, l'amore della libertà, l'amore delle patrie istituzioni non istà, secondo che io penso, nel vedere tutto color di rosa, ma sì nel guardare in faccia la verità, quale che sia, per fare in tempo i rimedi voluti dalle circostanze. Quindi io non mi perito di porvi davanti che la forza degli Stati consiste principalmente nella contentezza dei popoli; e che questa forza allo Stato nostro è già mancata assai e mancherà più sempre, se non saremo più rispettivi nell'aggravare i contribuenti. Le tasse che abbiamo votate negli anni scorsi svegliarono dei mali umori, e le nostre popolazioni non sono più quelle che erano nel 1848. Allora non si udivano se non se grida contro la signoria straniera, che accora i cittadini di una parte d'Italia; ora non si odono se non maledizioni contro le imposte. Fare perciò anche a me che sieno da fare senza perdere tempo i necessari preparamenti, affinchè lo Stato nostro possa andare incontro all'avvenire, fidente nei suoi diritti e nella sua forza; ma tali preparamenti sapete voi in che cosa debbono consistere a mio avviso? Convienne anzitutto che ci asteniamo da qualunque spesa straordinaria, la quale non ci sia comandata da stretta necessità. Convienne poi che facciamo solenne dichiarazione di volere ristrette il più possibile le spese ordinarie per alleggerir

rire le imposte più gravose, come prima ci sarà permesso dalle condizioni delle nostre finanze. Siatene certi: questo è il vero modo di provvedere alla difesa della nostra indipendenza, questo è il vero modo di provvedere alla salvezza delle nostre istituzioni politiche, questo è il vero modo di provvedere alla fama del Governo parlamentare, cui è nostro interesse, anzi è interesse di tutta Italia che noi facciamo di accrescere amici, non già di aggiungere detrattori. Siete savii, o signori, e intenderete meglio che io non parlo. Quindi io finisco, pregandovi di adottare il partito che vi ho proposto, e di votare contro il disegno di fare un nuovo arsenale, non già per procedere ad un atto ostile contro il Ministero, ma sì per le ragioni che mi sono recato a dovere di esporvi. (*Segni di approvazione*)

MICHELINI G. B. Domando la parola.

PRÉSIDENTE. Il signor presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Signori, nell'assumere ieri l'impegno di rispondere ai vari oratori che presero a combattere il presente progetto di legge, io temo di essermi impegnato in una impresa molto malagevole e al disopra delle mie forze, giacchè questo progetto fu combattuto sotto tanti diversi aspetti, con ragioni non solo così diverse, ma tra esse così contraddicenti, che non so come potrò con ordine e con chiarezza rispondere a tutti i miei avversari. Ed invero, signori, che le ragioni messe in campo siano contraddittorie, mi basterà per provarlo il ricordarvi i discorsi che nella tornata d'ieri ed in quella d'oggi venivano pronunziati da parecchi oratori della destra, i quali cercarono di dimostrare come questo progetto non fosse che una delle funeste conseguenze di quella politica temeraria ed avventata che segue il Ministero e che pone in continuo pericolo il paese, mentre nella tornata precedente un onorevole deputato di Genova con insolita violenza si studiò di dimostrare che questo progetto non aveva altra origine che nel desiderio di deprimere la metropoli della Liguria a vantaggio della capitale; e ciò faceva con tanta stranezza di ragioni...

ASPRONI. Domando di parlare.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze... che chi non fosse stato istrutto dell'argomento in discorso avrebbe potuto indursi a credere che si trattasse, non di fondare sulle spiagge della Liguria un grande stabilimento militare, ma bensì di trasferire sulle rive del Po, a beneficio della capitale, l'arsenale di Genova.

Io prenderò ad esaminare prima di tutto gli argomenti tratti dalla politica generale e che solo in modo indiretto al progetto si riferiscono; verrò quindi alla questione più specialmente politica, e terminerò col trattare la parte pratica, sostanziale, la parte economica e finanziaria, lasciando al mio onorevole collega, il ministro di guerra e marina, di ribattere gli argomenti appoggiati sopra considerazioni militari, strategiche o puramente tecniche.

L'oratore che più si scostò dalla quistione e combattè il progetto della Spezia con argomenti che si possono dire ad esso assolutamente estranei fu l'onorevole Francesco Pallavicini. Il suo discorso mi cagionò un'amara disillusione: io aveva in questa Sessione concepito la speranza di non aver a battagliaire contro l'onorevole oratore che, dopo alcuni anni di vita parlamentare, da giovine recluta dovevamo veder trasformato in soldato veterano; e, ponendo mente al modo col quale votava, io mi era lusingato che per quest'anno mi avrebbe risparmiato la sua politica ostilità.

In verità questa speranza fu in parte distrutta in altra circostanza, quando, prendendo occasione dalla legge per la riforma al Codice penale, l'onorevole oratore, sorgendo per sostenere la ministeriale proposta, scagliò sul Ministero una lunga serie di epigrammi e di rimproveri; ma avendola il Ministero subito con una rassegna cristiana (*Ilarità*), che avrebbe dovuto far senso sull'onorevole oratore, io sperava che questo sfogo della sua eloquenza gli sarebbe bastato per questa Sessione.

Ma egli non si tenne pago della nostra abnegazione e volle assolutamente appiccar battaglia col Ministero, dirò anzi scendere a singolar tenzone contro di me, poichè il suo discorso non fu altro che una continua apostrofe al ministro degli esteri.

L'onorevole oratore facendo violenza a quella simpatia di cui mi onora (*Ilarità generale*), durante una mezz'ora scagliò contro di me, contro la politica da me seguita, le accuse le più gravi che uscir possono dalla bocca dell'opposizione la più scapigliata. (*Ilarità*) Esso rimproverò il Ministero, o per dir meglio, giacchè egli si è sempre rivolto a me, mi rimproverò di seguire una politica incostante e dubbia, di dissimulare continuamente, di essere un giorno rivoluzionario, e ultra-conservatore l'indomani; la mattina di stringere la mano ai deputati della sinistra la più avanzata, e la sera andar a braccetto con quelli della destra. (*Ilarità*) Egli trovò per ultimo tutti i miei atti e le mie parole, dopo il mio ritorno dal Congresso di Parigi, essere una lunga serie di contraddizioni.

A dir vero, per rispondere ad un'accusa così vaga converrebbe pigliare ad esame ad uno ad uno i miei discorsi ed i miei atti, ma ciò sarebbe punire la Camera per una colpa commessa dall'onorevole Pallavicini, ed io non sono così ingiusto. Sono certo però che, se l'onorevole deputato, venuto in sospetto di aver commessa una ingiustizia, volesse per suo castigo sottoporsi a rileggere tutti i miei discorsi della passata e presente Sessione ed esaminare con ispirito d'imparzialità il concetto che li informa; se egli volesse passare a rassegna tutti i nostri atti, vedrebbe che non vi è questa contraddizione che apparve a prima giunta ai suoi occhi. Ed infatti, o signori, come mai può l'onorevole Pallavicini appuntarmi di avere al ritorno dal Congresso di Parigi da quest'Aula provocato speranze eccessive, eccitate passioni rivoluzionarie, quando, dopo questi discorsi, un ordine del giorno che approvava la politica

del Ministero fu votato da quasi tutta la Camera e dalla massima parte dei membri della destra!

Io non mi ricordo se l'onorevole Pallavicini fosse presente in quella circostanza; ma ben rammento che fu votato da tutti, persino, se non erro, dai suoi amici politici, da quelli che egli chiama membri della destra parlamentare. Ed invero, o signori, i sentimenti che in quell'occasione ho manifestati, furono quelli che guidarono la nostra condotta da quel tempo al giorno d'oggi.

Noi fin d'allora abbiamo dichiarato che la nostra politica era liberale, non rivoluzionaria; che per ciò che riguarda la questione italiana credevamo nostro dovere di rispettare i trattati esistenti, ma reputavamo pur anche essere nostro diritto e nostro dovere, nella ricerca di questi trattati, di fare quanto stava in noi per promuovere con tutti i mezzi legittimi i veri interessi dell'Italia. Questa fu la politica da noi proclamata al ritorno dal Congresso di Parigi. Avevamo aggiunto che questa politica, che avevamo cercato di far trionfare a Parigi, aveva incontrato una seria opposizione per parte dell'Austria; che quindi io aveva lasciato la città di Parigi senza che le differenze che esistevano coll'Austria si fossero composte.

Ecco le dichiarazioni da me fatte. Su queste dichiarazioni si fondò sempre la nostra condotta, ed è nostro fermo intendimento di applicare, ed applicare in tutto il loro rigore queste massime. Ed io sfido l'onorevole Pallavicini di citare un discorso od una frase che siano contraria a questi principii che io qui proclamo di nuovo.

Ed invero, quali sono i vari fatti posti avanti dall'onorevole Pallavicini? Egli vi ha parlato della sottoscrizione dei cento cannoni e di quella dei diecimila fucili, e ci ha detto: un giorno voi eccitate le passioni popolari e promuovete la sottoscrizione dei cento cannoni, l'indomani voi cercate di raffrenarle, combattendo quella dei diecimila fucili.

Sì, o signori, noi abbiamo non promosso, ma approvata altamente (e vi abbiamo concorso personalmente) la sottoscrizione dei cento cannoni, perchè vedevamo in essa un atto veramente nazionale, perchè riconoscevamo in ciò una prova del sentimento legittimo di amor della patria e di sua difesa che anima le nostre popolazioni; abbiamo poi combattuto apertamente, recisamente la sottoscrizione dei diecimila fucili, perchè abbiamo visto in essa un atto rivoluzionario, e queste due cose le abbiamo fatte contemporaneamente e non ad intervalli diversi, proclamando apertamente l'approvazione di un fatto ed il biasimo dell'altro, ed in ciò la Camera, spero, non vedrà una contraddizione, ma la prova delle conseguenze naturali della nostra politica.

Io non so poi come l'onorevole Pallavicini abbia potuto parlare delle fortificazioni di Alessandria come di un mezzo immaginato espressamente, subitaneamente per promuovere, per riaccendere l'entusiasmo popolare. Io ho avuto già l'occasione di dichiarare alla Camera, come lo fece a più riprese il mio collega il ministro della guerra, che il progetto delle fortificazioni di Alessandria

si studiò, si maturò per molti anni; che il ministro della guerra ha sempre insistito nel modo il più positivo onde venisse posto ad esecuzione; che quando, reduce dalla Crimea, riassunse il portafoglio della guerra, non ebbe pace nè tregua sinchè non ottenne che il suo collega per le finanze si unisse a lui per promuovere il decreto che sanzionava il progetto ed accordava i fondi per l'immediato incominciamento dei lavori.

Nè io credo, o signori, che gli atti posteriori della nostra politica, atti oramai noti al mondo, poichè furono spiegati in note che videro la luce e furono da tutti i giornali principali di Europa riprodotti, siano in contraddizione con quei principii che si erano proclamati al ritorno dal Congresso di Parigi, ed io sfido l'onorevole Pallavicini di citare una parola nella nota da me sottoscritta, che sia in contraddizione coi sentimenti qui espressi.

Non vi è dubbio che, secondo le circostanze, le stesse idee, gli stessi principii rivestono diverse forme; io non posso, scrivendo una nota diplomatica destinata ad essere comunicata ad un ministro di un'estera potenza, darle quella veste che uso quando rispondo all'onorevole Pallavicini (*Si vide*); ma ripeto che, mutate le forme, la sostanza è pur sempre la stessa.

L'onorevole Pallavicini, nel suo desiderio di mettermi in contraddizione con me stesso, di provare alla Camera che io ho un carattere molto versatile, passò dal campo della politica esterna in quello della questione religiosa, e, ricordando una dichiarazione da me fatta, mi accusa di non avere avuto il coraggio di operare in conformità di questa dichiarazione.

Egli dice: in una tornata (non ricordo quale) dell'ultima Sessione voi avete detto che reputavate opportuno di accordare alla Chiesa maggiori larghezze e togliere alcuni vincoli che esistono ancora nei nostri Codici, di mettere pienamente in armonia le leggi che regolano i rapporti dello Stato colla Chiesa, coi principii che informano lo Statuto.

Sì, signori, io ho ciò detto, e sono pronto a ripeterlo. Ma quello che l'onorevole Pallavicini ha taciuto (non sicuramente nell'intendimento di trarre in errore la Camera, perchè non sa adoperare queste arti, proprie degli esageratissimi del partito a cui egli appartiene (*Ilarità*), solo per inavvertenza) è l'opinione allora da me espressa, cioè di essere io convinto doversi fare alla Chiesa quelle concessioni, dirò meglio, quelle riforme, quando tutte le differenze colla Chiesa fossero composte; quando l'autorità ecclesiastica avesse rinunziato in modo assoluto e definitivo di prendere qualunque ingerenza nelle cose civili, e rispettasse pienamente ed interamente l'indipendenza del potere civile. Io non ho sotto gli occhi il mio discorso, ma la memoria non mi tradisce e sono sicuro di aver ciò detto. Che se l'onorevole Pallavicini volesse impiegare la rara sua facondia (*Ilarità*) per persuadere i capi della Chiesa, non dico di farci questa concessione, ma di acconsentire a questa necessaria riforma, io gli prometto di unire la debole mia voce alla sua per propugnare in quest'Aula quelle libertà che io

stimo doversi alla Chiesa concedere, quando si arriverà ad un accordo definitivo. (*Bene!*) Finalmente l'onorevole Pallavicini, sempre per mostrare in contraddizione le parole coi fatti del Ministero, parlò di non so quale polemica suscitata nei giornali intorno alla pubblicazione di un'opera riguardante un argomento molto scabroso. (*ilarità*)

Io qui prego l'onorevole Pallavicini di concedermi che io non entri in lunghe spiegazioni; giacchè, trattandosi, come dissi, di un argomento molto sdruc-ciolo, io temerei di trascorrere nella difesa quei limiti che le convenienze parlamentari impongono, ed anche per un altro motivo. L'onorevole Pallavicini appoggiò le sue accuse all'autorità di due onorevoli deputati. Ed io, che ho già molto a che fare a combattere gli avversari che sono scesi in campo, e a difendermi dagli appunti che mi si fanno, non desidero di risvegliare, forse con qualche poco abile difesa, le assopite ire del deputato di Casteggio, o di tradurre in ostilità aperta la neutralità armata, ma le più volte benevola, dell'onorevole deputato di Tortona. (*Risa*) Quindi lascierò il terreno della moralità, solo permettendomi di osservare alla Camera che, avendo io abitato in varie capitali d'Europa, mi stimo in grado di poter affermare, senza timore che l'amor patrio faccia a me illusione, che vi è maggiore moralità in questa capitale che nelle altre capitali d'Europa; e credo che, facendo appello alla buona fede dell'onorevole Pallavicini e ricordandogli i tempi della nostra gioventù... (*ilarità generale e prolungata*) passati all'estero, egli sarà meco d'accordo non essere Torino più immorale di Parigi e di Londra.

Parmi di avere giustificato la politica ministeriale dall'appunto gravissimo che l'onorevole Pallavicini gli faceva di mutabilità, di incertezza e, sino a un certo punto, di poca buona fede.

Non risponderò che poche parole all'ultima parte del suo discorso, che conteneva consigli e richiedeva impegni. Io lo ringrazio dei pareri di cui egli mi fu cortese, ne farò tesoro, e quando questi non si trovino in urto coi principii da me professati, sarò lieto di seguirli e di acquistare così un titolo, oltre alla sua simpatia personale, al suo appoggio politico.

Quanto agli impegni, penso di non poterne nè di doverne prendere di speciali coll'onorevole preopinante. Quale sia la politica del Governo, io l'ho proclamato più volte in questo recinto, l'ho ripetuto quest'oggi esprimendomi, mi pare, nel modo più chiaro; epperò confido che queste spiegazioni sieno dall'onorevole deputato ritenute come soddisfacenti, e che quindi egli voglia in questa circostanza non privarmi del suo voto.

Per considerazioni politiche venne pure combattuto il progetto di legge dagli onorevoli Costa di Beauregard e Solaro della Margarita.

Il deputato Costa di Beauregard, in un discorso notevole per la nobiltà dei pensieri e la forza delle espressioni, ha detto che si era manifestato il timore che una estera potenza ci spingesse a dare eseguitamento a questo progetto per fini sinistri; che essa volesse promuovere

l'erezione di un forte stabilimento militare nel golfo della Spezia per rendersene padrona alla prima favorevole circostanza; che, in una parola, cercava di far sorgere sulle sponde della Liguria una nuova Gibilterra. Non credo che questa idea sia mai venuta alla mente degli uomini di Stato che governano in Inghilterra: a dir vero non potrei indicare alla Camera quale sia la loro opinione in proposito, giacchè mai, nè direttamente nè indirettamente, ebbero a pronunciarsi a tale riguardo. Solo posso dire che, se avessi da giudicare dell'opinione degli uomini di Stato di quella illustre nazione dalla impressione che il progetto attuale fece sui suoi rappresentanti a Torino, quando venne messo in campo, dovrei dire che l'Inghilterra lo giudica poco favorevolmente.

Diffatti, quando nel 1850 per la prima volta venne dal mio onorevole amico il ministro della guerra presentato alla Camera un progetto pel trasferimento della marina militare alla Spezia, il ministro inglese allora a Torino, lord Abercromby, manifestò un'opinione assolutamente ad esso contraria; non ne fece mai, nè avrebbe avuto ragione di farlo, argomento di richiamo diplomatico, ma nelle sue particolari conversazioni non cessò mai dal manifestargli contrario. E invero, o signori, come potete voi supporre che noi abbiamo a correre questo pericolo? Quand'anche (ciò che, allo stato cui è giunta l'odierna civiltà, mi pare impossibile) l'Inghilterra avesse in mente di impadronirsi della Spezia per stabilirvi un propugnacolo di forza uguale a quello di Gibilterra, credete voi che questo suo progetto non sarebbe contrastato da tutte le altre potenze di Europa? L'Inghilterra alla Spezia non sarebbe una minaccia solo per Genova, ma ancora e molto più per Tolone, e non sarebbe possibile che la Francia assentisse mai a questo stabilimento, se non costretta da irresistibile necessità. No, mai la Francia acconsentirebbe a vedere stabilito a poche ore da Tolone un arsenale marittimo inglese; essa spenderebbe l'ultimo scudo e l'ultimo uomo per impedirlo.

Se mai l'Inghilterra avesse concepito un tale progetto, dovrebbe pensare che non potrebbe effettuarlo se non dopo una guerra sanguinosa e mercede una pace da conchiudersi, non sul Po o sul Reno, ma nelle mura stesse di Parigi. Quindi, lo ripeto, questo timore è assolutamente immaginario. Nessuna estera potenza ha manifestata la sua opinione intorno a questo progetto, nè ci è stato possibile sentire una voce qualunque di approvazione o di disapprovazione degli esteri Gabinetti. La sola potenza, colla quale abbiamo avuto qualche scambio di uffici rispetto alla Spezia, si è cogli Stati Uniti di America, i quali, come sapete, hanno nel golfo della Spezia un deposito della loro squadra...

LA MARMORA, ministro della guerra e marina. Un ricovero.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze... un ricovero della loro squadra. Noi, stante le ottime relazioni che manteniamo coll'America, avevamo consentito a mettere a disposizione della squadra americana un locale nel lazzeretto.

Quando questo progetto fu messo in campo, abbiamo avvisati gli Americani che non ci sarebbe stato più possibile di consentire a tenere a loro disposizione questo locale; ma, siccome essi manifestarono il desiderio di non abbandonare il golfo della Spezia e di trasportare in un sito che non incagliasse il militare servizio questo loro deposito, il Governo, secondo i loro desideri e dopo alcune pratiche, poté rinvenire e dare loro in affitto due locali che paiono rispondere ai bisogni della squadra americana, nè ciò, per quanto mi sembra, deve suscitare i timori o la suscettibilità di chicchessia in questa Camera.

L'onorevole Solaro della Margarita poi andò più oltre dell'onorevole Costa di Beauregard. Se questi mostrò di inquietarsi dello stabilimento della Spezia rispetto all'Inghilterra, il deputato Solaro della Margarita disse invece che questo stabilimento faceva sorridere di compiacenza, non solo gl'Inglesi, ma altresì gli Austriaci ed i Francesi.

In quanto agl'Inglesi, mi pare che la risposta da me data all'onorevole Costa di Beauregard valga pure per quanto disse l'onorevole conte Solaro della Margarita; ma, in quanto alla Francia, io non posso dire se essa approvi o disapprovi il nostro progetto. Io non penso che se ne preoccupi gran fatto; ma, qualora se ne preoccupasse, stante i legami di alleanza che ci stringono ad essa, stante che io tengo essere nei veri interessi della Francia che il Piemonte sia forte in Italia alle sue porte, io credo che questa potenza deve vedere con compiacenza questo progetto, non già perchè, come vorrebbe far credere l'onorevole conte Solaro, esso deve indebolirci, ma invece perchè è un mezzo necessario per sviluppare una marineria che difficilmente le sarà ostile, e che potrebbe per avventura esserle di non spregevole soccorso.

In quanto all'impressione che questo progetto sia per fare sul Gabinetto di Vienna, io dichiaro di ignorarlo compiutamente. Io non so se gli argomenti posti innanzi per provare alla Camera che questo progetto dovrebbe trarre a rovina il paese e le nostre finanze possano colà produrre un'impressione molto favorevole. Però io dubito assai che uno stabilimento, il quale, qualunque possano essere le altre sue conseguenze, deve necessariamente favorire d'assai lo sviluppo della nostra marina militare, possa essere molto bene accetto al di là del Ticino. Comunque sia, se, cadendo in errore, il conte di Buol si dimostra soddisfatto di questo progetto, io non me ne affiggerò, giacchè non ho niente in contrario alla soddisfazione dell'onorevole conte di Buol.

Mi pare di aver risposto alle considerazioni di estera politica che contenevansi nei discorsi degli onorevoli membri della destra. Vengo ora alla parte più sostanziale del dibattimento, alle obiezioni che si sono fatte al progetto, fondate e sulla politica interna e sopra considerazioni economiche e finanziarie.

Chiunque abbia per qualche tempo abitato la città di Genova, e si sia occupato delle cose che al commercio

ed alla marina si appartengono, rimane convinto di due grandi verità: dell'insufficienza assoluta dell'attuale stabilimento militare per i bisogni di una marina a vapore, e del difetto che presenta il porto di Genova di tutti quei comodi per il commercio e per la navigazione che si incontrano ora nei principali porti dell'Europa civile. Questa convinzione, nata in me da lunghi anni, era talmente forte che, quando entrai nella vita politica, e che, senza essere ministro, andava occupandomi dei mezzi per aumentare le ricchezze del paese, posi sempre in prima linea la necessità di riparare a questi gravissimi inconvenienti.

Ed invero, o signori, non appena entrato al Ministero, presieduto allora dall'onorevole Massimo D'Azeglio, nell'ottobre del 1850, avendo trovato che il mio collega il ministro della guerra divideva pienamente questa mia convinzione, immediatamente io mi sono, di concerto con lui, occupato a preparare un progetto per il traslocamento della marina militare alla Spezia e la costruzione di un *dock* commerciale a Genova, progetto che io teneva allora, come tengo tuttora, essere il solo che possa riparare ai due immensi inconvenienti da me pur ora indicati.

Queste considerazioni non devono lasciarvi alcun dubbio intorno ai motivi che ci hanno condotti alla proposta che ora vi abbiamo fatto. Una convinzione che dura da sette anni, e che non è stata indebolita da infinite difficoltà, da opposizioni molto forti di ogni maniera, una convinzione potente che ha le sue radici nelle più alte considerazioni politiche ed economiche, è stata la sola nostra consigliera. Questo solo basterebbe a dimostrare quanto mal fondate fossero le accuse che contro di noi lanciava, nella seduta di ieri l'altro, l'onorevole Pareto in un discorso che destò nel vostro animo dolorose impressioni, e che, io lo dico francamente, assai mi contristò. E mi contristò profondamente, o signori, non già a motivo delle aspre censure, degli amari rimproveri, delle maligne insinuazioni, chè a tutto ciò io sono pur troppo da lunga mano avvezzo, ma perchè reputo cosa nociva e deplorabile che in seno di questo Parlamento una persona autorevole, e per l'età, e per l'alto suo stato, e per la stima che a giusto titolo circonda il privato suo carattere, spinta da cieche municipali passioni, venga a ridestare in mezzo alla nazione, mentre versa in difficilissime circostanze, mal sopiti rancori, viete gelosie, ed a riecitare in mezzo a voi il genio più fatale all'Italia, il genio che fece alla nostra patria comune più male assai del ferro straniero, il genio delle discordie municipali, delle rivolte cittadine. (*Bravo! Bene! — Applausi dalle tribune*)

Io non imiterò l'onorevole preopinante; non opporrò recriminazioni a recriminazioni, non farò il confronto della sua colla nostra politica, per provare quale delle due sia stata più conducevole al bene comune; io non amo d'inasprire la discussione. Io non cercherò di sanare le ferite che l'onorevole Pareto ha potuto fare ai nostri sentimenti col pronunziare parole che potrebbero essere altrove mal interpretate, ed aumentare quelle

irritazioni che è dovere di noi tutti, ministri e deputati, di cercare di attutire, invece di eccitare. (*Bene!*) Io mi contenterò di esporvi brevemente la storia di questo progetto, e spero che questa esposizione basterà a distrurre da capo a fondo l'edifizio di accuse che l'onorevole Pareto ha cercato d'innalzare.

Come vi dissi testè, entrato io al Ministero l'anno 1850, d'accordo col generale La Marmora, presentai il progetto per trasferire la marina alla Spezia e trasformare l'arsenale di Genova in *dock* commerciale.

Dirò schiettamente che allora questo progetto non incontrò guari favore alla Camera. Sia per la sua novità, sia a ragione delle gravissime difficoltà finanziarie ed economiche in cui versava lo Stato, la Commissione, che rappresentava la Camera, non si mostrò troppo propensa alla sua adesione, e, senza pronunziare un voto contrario, invitò il Ministero a nuovi studi, raccomandandogli che intanto provvedesse ad alcuni lavori nell'interesse del porto di Genova, che in ogni evento sarebbero stati utili al porto stesso, ed avrebbero agevolato l'esecuzione del progetto, rendendo più sicura la costruzione del *dock*. Parlo del prolungamento del molo e dello spurgo del porto.

Stante la forza della nostra convinzione, nè il generale La Marmora nè io restammo sfiduciati di questa specie di ripulsa, e abbiamo procurato di provare l'opportunità della doppia impresa da noi promossa con nuovi studi e nuove investigazioni. E qui il Ministero cercò degli ausiliari, i quali, se fosse esatto quanto disse l'onorevole Pareto, sarebbero stati suoi avversari, cercò, dico, degli ausiliari a Genova nel seno del municipio e della Camera di commercio. Il Ministero invitò il municipio e la Camera di commercio a riunirsi per nominare una Commissione, la quale avesse a prendere ad esame il progetto di *dock* che era stato preparato un po' sollecitamente nel 1849, e, occorrendo, a promuovere la formazione di un altro progetto, mettendo a sua disposizione alcuni distintissimi ingegneri, fra i quali l'ingegnere Maus, il nostro collega il deputato Sauli, e, credo, l'architetto Gardella. Il municipio aderì a questo invito; nominò una Commissione economica, la quale, colla Commissione tecnica, procedette alla formazione di un piano di *dock*.

Ma (qui vedete la perfidia del ministro!) non solo volle cercare di disarmare il municipio, associandolo all'impresa morale, ma volle associarvelo materialmente, e rappresentò al municipio come un *dock* di Genova rivestisse non solo il carattere d'impresa privata, ma fino ad un certo punto assumesse grado ed importanza di un'istituzione di pubblica utilità, e come sarebbe stato assai più opportuno che, invece di affidare quest'impresa ad una società privata, venisse assunta dal municipio stesso.

Stocome poi il municipio rappresentava la difficoltà che avrebbe incontrato per procurarsi i fondi necessari, il Ministero, sempre per sedurre il municipio coll'arte sua malvagia, offriva a questo di chiedere al Parlamento che venisse dallo Stato guarentito l'imprestito

che esso avrebbe a contrarre per la costruzione di quest'opera, ed il municipio aveva in massima pienamente aderito a questa proposta ministeriale. Forse era in allora assolutamente illuso, ma il fatto sta che ci aveva aderito, che i rappresentanti del municipio, venuti a Torino, erano caduti quasi d'accordo col ministro delle finanze, e, tornati a Genova, le differenze vertivano sopra punti di pochissimo momento. Se ben mi ricordo, si trattava di aumentare la somma da guarentirsi di un milione, si chiedeva che la garanzia fosse da 20 portata a 21 milioni. Intanto alcune vicende politiche fecero sì che io avessi ad uscire dal Ministero. Non so bene la storia delle trattative che ebbero luogo dappoi col mio successore; so bensì che, tornando da un viaggio in esteri paesi, ebbi il dolore di apprendere che queste trattative erano state protratte in modo a non dare speranza di felice risoluzione, e ciò non a motivo che le condizioni finanziarie proposte dal Ministero al municipio fossero state riputate troppo gravose, che in verità io non capirei come il municipio avesse potuto trovare tali queste proposte, mentre il Governo diceva: fate il *dock*, stabilite una tariffa d'accordo, e, se questo non vi procurerà i mezzi necessari per pagare gl'interessi del debito che avete fatto e il fondo di estinzione, lo Stato supplirà a quello che manca, e, quando avrete estinto il debito, voi rimarrete padroni del *dock*.

Veramente bisognerebbe che il municipio di Genova fosse stato di ben difficile contentatura per non accettare questa proposta. Infatti la difficoltà non provenne dalla questione finanziaria, ma da ciò che, nell'intervallo corso fra le negoziazioni che io aveva intavolate col sindaco nella primavera del 1852 all'autunno, vari altri progetti erano stati posti in campo in confronto con quello degli ingegneri della Commissione tecnica di cui ho parlato, e il municipio rimaneva sospeso fra questi vari progetti.

Fu allora che il Ministero, desiderando di porre un termine a queste oscitanze, e conoscendo quanto sia difficile ad un municipio il fare una scelta fra un'infinità di progetti i quali interessano tutti, o questa o quella altra località, che è dovere del municipio di tutelare, fu allora, dico, che il Ministero, sia per illuminarsi che per appoggiare le sue determinazioni sopra un'autorità non contestabile, ha creduto doversi rivolgere ad un ingegnere di fama europea, il quale nel suo paese, che è quello dove si compierono le più grandi opere di costruzione navale, aveva nome di essere senza rivali. Il Ministero lo pregò di venire a Genova, onde, esaminati tutti i progetti messi in campo, avesse pronunziare sul loro merito relativo e sulla opportunità di dare la preferenza a questo o a quell'altro.

Qui cade in acconcio di dare una spiegazione per tranquillare l'onorevole Costa di Beauregard. Quell'ingegnere fu scelto pel suo merito trascendente, e non per relazioni che potesse avere col Governo inglese. Ed in verità le negoziazioni che si stabilirono fra esso ingegnere e il Governo ebbero luogo indipendentemente da ogni ufficio diplomatico; io mi rivolsi ad alcuni parti-

colari conoscenti in Londra onde determinare questo illustre ingegnere a venire a Genova, e debbo dire aver egli dichiarato che aderiva di assumersi questo incarico molto meno pel corrispettivo che gli si offriva, certo non sufficiente a compensarlo della perdita del suo tempo in Inghilterra, ma per la simpatia che professava pel nostro paese.

L'ingegnere Randel venne, esaminò il porto di Genova con molta attenzione, prese conoscenza di tutti i progetti messi innanzi, poi andò alla Spezia, come udiste dal relatore della Commissione, e portò un giudizio formale non solo sui vari progetti presentati, ma su quello che si dovrebbe adottare per corrispondere nel miglior modo possibile ai bisogni del commercio e della navigazione nel porto di Genova. Ed invero se mi fosse rimasto qualche dubbio, non sulla opportunità, ma sulla necessità assoluta di promuovere con tutta la sollecitudine possibile questo progetto di *dock*, la visita del signor Randel l'avrebbe fatta scomparire; giacchè, quando tornò da Genova a Torino e venne a vedermi, mi disse, in aspetto d'uomo alquanto meravigliato: come mai il porto di Genova trovasi nella condizione in cui l'ho rinvenuto? Ma quello non è un porto; è una rada! Mi ricordo di queste precise parole, le quali mi colpirono nel modo il più doloroso; giacchè, o signori, io considero Genova non solo per la sua importanza commerciale, ma altresì come una delle nostre glorie nazionali, e quando viene ad accertarsi che essa trovasi in certe condizioni che non corrispondono pienamente all'antica sua riputazione, io ne provo un vero rammarico; perchè, lo ripeto, le glorie di Genova fanno parte integrante del patrimonio delle glorie nostre nazionali, al quale tutti abbiamo un egual amore. (*Vivi segni di adesione*)

Il signor Randel, tornato in Inghilterra, allestì un piano di cui vi è stata data conoscenza, un piano che in allora, stante le condizioni della strada ferrata, pareva meritare la generale approvazione. Appena avuto questo piano, il Ministero diede opera a promuovere la costituzione di una compagnia che volesse assumerne l'esecuzione a condizioni ragionevoli, ed era quasi giunto ad ottenere questo intento. E notisi qui che si trattava di una compagnia nazionale composta di alcune fra le principali case bancarie genovesi e dei più cospicui capitalisti di questa capitale; e già si stava allestendo un capitolato da presentarsi poi alla Camera, quando scoppiò la guerra d'Oriente, ed era chiaro che in presenza di una guerra marittima, che dall'Oriente poteva estendersi all'Occidente, sarebbe stato poco prudente il tentare un'operazione così vasta come il trasferimento della marina alla Spezia, epperò fu forza il sospendere l'effettuazione della divisata impresa. Tuttavia nel pensiero del Governo essa non venne mai abbandonata; esso ritenne le sue antiche convinzioni, e, appena cessata la guerra, ripensò immediatamente ai mezzi di mandarla ad esecuzione.

Tornato al Ministero l'onorevole mio collega, il quale nelle sue opinioni è per lo meno altrettanto tenace

quanto lo sia io, mi disse: *Alessandria e la Spezia!* ed io risposi: *Alessandria e la Spezia!* (*Risa*)

Per Alessandria abbiamo provveduto come voi sapete; per la Spezia si trattava, o di promuovere l'esecuzione del piano Randel sì e come era stato presentato, oppure di cercare ancora di veder modo se questo piano potesse essere migliorato in modo da dare soddisfazione al maggior numero di interessi possibile.

Due considerazioni principalissime ci inducevano a ritenere il piano Randel suscettibile di gravi modificazioni, la prima delle quali esclusivamente tecnica. Quando il signor Randel venne a Genova per preparare il suo piano, la strada ferrata per le mercanzie dallo scalo alla piazza Caricamento non esisteva; dimodochè gli ingegneri dubitavano di poter stabilire un piano inclinato; ed in allora si era quasi deciso di stabilire sotto la stazione attuale un piano elevatore. Il signor Randel aveva combinato tutte le relazioni fra il *dock* e la strada ferrata in vista di questo sistema.

Nel 1856 questo stato di cose era stato gravemente modificato, e modificato, io credo, nell'interesse del servizio e del commercio. Invece del piano elevatore si era stabilito il piano inclinato. Evidentemente il progetto Randel doveva essere modificato per quella parte che concerneva le relazioni fra il *dock* e la strada ferrata. Ma un'altra considerazione pure gravissima muoveva il Ministero a sottoporre a nuovo esame questo progetto, ed è la seguente.

Dopo che la navigazione ha subito una trasformazione, dopochè le navi di un grosso tonnellaggio tendono a sostituirsi alle navi di minor portata che si usavano per lo addietro, non si possono più operare le riparazioni senza l'aiuto dei bacini di carenaggio. Voi potete riparare un bastimento di 300 tonnellate coricandolo su uno dei suoi lati, ma non potete riparare allo stesso modo uno di 800 o di 1000 tonnellate. Per i piroscafi poi i bacini sono indispensabili.

Ora, Genova difetta assolutamente di questi stabilimenti, e questo difetto è un ostacolo gravissimo quasi insuperabile allo sviluppo della navigazione, a vapore ed allo sviluppo della grande navigazione, e le persone più interessate nella navigazione in genere, e specialmente l'associazione marittima, che è in massima parte composta di capitani marittimi, sentendo la necessità di provvedere a questo bisogno urgente, immenso, rappresentarono al Governo ripetutamente che, ove si fosse trasportato l'arsenale alla Spezia, sarebbe stato di una utilità somma pel commercio genovese di destinare una parte dell'area acqua della darsena ad uso di stabilimento per riparazioni delle navi di grande portata.

Questo richiamo era di una verità evidente, ed il Governo ha dovuto prenderlo in seria considerazione. Se noi vogliamo che nel porto di Genova la navigazione a vapore si sviluppi; se noi vogliamo che questa salutare sostituzione delle grosse alle piccole navi vada crescendo, è necessario che nel porto di Genova vi siano i mezzi di riparare e le navi a vapore e quelle di grossa portata; finchè noi saremo costretti, ogniqualvolta oc-

corre una riparazione di qualche importanza, di spedire le nostre navi a vapore, come altresì i bastimenti di grossa portata, a Marsiglia, a Napoli od in Inghilterra, signori, la nostra navigazione rimarrà inceppata, e non raggiungerà quello sviluppo a cui può pervenire.

Per questi motivi noi abbiamo creduto opportuno di riesaminare il progetto dell'ingegnere Randel per vedere se fosse possibile di avere un dock e nello stesso tempo di conservare la parte acquea della darsena attuale, per consacrarla a questi stabilimenti, non dirò adesso né quali né come, ma a degli stabilimenti per le riparazioni delle navi a vapore e delle grandi costruzioni marittime.

Finalmente un terzo motivo si era che, nel periodo trascorso dal viaggio del signor Randel all'anno scorso, un'infinità di nuovi progetti erano sbocciati da tutti gli angoli della città di Genova. Uno proponeva di fare un immenso avamposto nel quale si sarebbero potute contenere tutte le marine del mondo, un altro di trasformare tutta la parte occidentale del porto in magazzini e depositi franchi; un terzo ne prendeva non so quanti mila metri per erigere sopra gli scogli che ivi si trovavano dei magazzini, e che so io. Parve quindi opportuno di esaminare anche questi nuovi progetti.

La Commissione fu nominata in luglio, credo, pochi giorni dopo il ritorno del generale La Marmora al Ministero; e, dirò il vero, io ed il mio collega il ministro dei lavori pubblici ci lusingavamo che questa avrebbe compiuto il suo lavoro prima dell'apertura della Sessione, e che ci sarebbe stato possibile di presentare contemporaneamente il progetto di traslocamento della marina militare alla Spezia e quello della erezione in Genova di un dock. La Sessione fu aperta, ed il progetto non venne; ci fu promesso pel mese di gennaio, e non venne neppure; e così di mese in mese non giunse fin' ad oggi, a meno che non sia pervenuto questa mattina al mio collega. (Segni di dimiego del ministro dei lavori pubblici)

Questo ritardo però non deve stupire, ove si ponga mente all'importanza dei lavori e molteplicità dei piani da esaminare, e se si considera come fra i membri di questa Commissione si annoverino vari distinti ingegneri ai quali sono tuttora affidate moltissime altre incumbenze.

«Abbiamo avuto, lo dico schiettamente, il dispiacere di non poter presentare in questa Sessione il progetto del dock, ma potete essere certi che sarà il primo che verrà sottoposto alle deliberazioni della prossima Legislatura. Se fosse possibile, si presenterebbe ancora in questa, ma non si può, tanto più che esso susciterà anche non poche discussioni; quindi non sarebbe sperabile di farlo in essa adottare. Del resto, io posso assicurare la Camera che non abbiamo mai disgiunto nella nostra idea il progetto del traslocamento della marina alla Spezia da quello della creazione in Genova di un dock e di quegli stabilimenti per la riparazione delle navi, di cui quel porto così altamente abbisogna.

«Signori, io non saprei perchè si negherebbe di pre-

star fede a questi fatti, perchè non si vorrebbe da essi dedurre la spiegazione della nostra proposta, e si verrebbe anzi attribuirle al bieco proposito di voler menomare l'importanza della città di Genova.

Per verità, io non so quali dei nostri atti possa dare diritto al deputato Pareto di muoverci quest'accusa. Giacchè, o signori, dacchè noi godiamo delle libere istituzioni, dacchè qui esiste un Parlamento, dacchè noi sediamo su questo banco, non vi fu Sessione in cui non si fossero presentati, in cui non fossero votati molti e molti progetti che tendevano al bene speciale della città di Genova. Come volete appuntar noi di essere ostili agli interessi di Genova, noi che abbiamo proposto e la riduzione dei diritti marittimi e la riforma delle viete ed antiche leggi sanitarie, le quali potevano parreggiarsi a quelle che esistevano nei tempi più barbari! Noi che siamo stati i promotori di una delle più larghe riforme doganali che si siano fatte in Europa! Noi che, ad onta delle strettezze dell'erario, vi abbiamo proposto di sopprimere intieramente il dazio sui cereali che gravitava specialmente, per non dire quasi unicamente, sopra Genova e sopra le popolazioni della Liguria! Sono questi atti che provino ostilità contro la città di Genova?

«Signori, non è egli forse vero che, benchè non abbiamo finora potuto far trionfare il progetto del traslocamento della marina alla Spezia, non abbiamo perciò trascurato di proporre altre opere molto meno importanti, è vero, ma però molto utili al porto di Genova? Non vi ha il mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici proposto, e non avete voi votato una legge per lo spurgo normale dei porti? Non abbiamo fatto per lo spurgo del porto di Genova, in due o tre anni, dieci volte di più di quanto si era fatto quando l'amministrazione del porto di Genova era in gran parte affidata al municipio della città medesima? Non vi abbiamo noi proposto il prolungamento del molo, quantunque questo dovesse portare una gravissima spesa per le finanze? Forse mi si dirà: ma noi volevamo un prolungamento di 300 metri, e voi ne avete proposto soltanto uno di 150. Ma a questo vi è una semplicissima risposta: per prolungare un molo di 300 metri bisogna cominciare a prolungarlo di 150. (ilarità)

«Ora, sull'opportunità del prolungamento di 150 metri, tutti sono d'accordo; al di là di questa lunghezza vi sono opinioni discordi. Un'opposizione, un dubbio almeno contro l'opportunità di questo prolungamento venne formulato nel modo il più esplicito dall'ingegnere Randel, e mi pare questa tale autorità da indurci, se non ad adottare la sua opinione, per lo meno ad aspettare, per una definitiva determinazione, l'effetto del prolungamento dei 150 metri. Se, fatto questo prolungamento, gli inconvenienti accennati dal signor Randel non si verificano, e invece evidenti si offriranno tutti i benefici che dal prolungamento del molo si aspettano, sicuramente allora si continuerà quest'opera sino al limite necessario per veramente conseguire tutti questi vantaggi.

«Ma, signori, non ci siamo contentati di quest'opera

maggior, noi abbiamo cercato di supplire al difetto di *dock* con tutti quei palliativi che si potevano introdurre nel regime difettoso del porto, e da alcuni anni non si è fatto altro che costruire e allargare calate, che aprir nuove porte di comunicazione, ed io non capisco come l'onorevole Pareto abbia potuto appuntarci ieri l'altro di essere rimasti sordi agli eccitamenti della Camera di commercio, la quale voleva che si mettessero ad esecuzione delle calate...

(Il deputato Pareto accenna di voler parlare.)

Che cosa vorrebbe dire?

PARETO. La Camera di commercio aveva proposto una calata fra il ponte delle Mercanzie ed il ponte Reale, ed aveva proposto di abbattere un certo tratto di mura in quelle parti per farvi sopra più ranghi di magazzini; imperocchè, aprendo varie porte a questo punto, si avrebbe avuto un principio di *dock*, od almeno un punto di sbarco molto più facile; giacchè una parte delle difficoltà provengono anche da ciò che in porto franco vi ha una porta sola, o tutt'al più due, in conseguenza di che le mercanzie non vi si possono sbarcare così facilmente e così celeremente come sarebbe conveniente.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Non potrei su questo punto speciale dare una risposta all'onorevole Pareto, credo che lo farà il mio collega il ministro dei lavori pubblici; ma per provare quanto fosse il nostro desiderio di procurare il più prontamente possibile al porto di Genova il beneficio di quelle calate, farò una confessione anticipata d'una nuova colpa, della quale l'onorevole ministro della guerra è assolutamente innocente. (ilarità) La Camera di commercio di Genova, di concerto col Ministero, avendo deciso d'allargare la dogana e gli accessi del porto franco in vicinanza del porto delle Mercanzie, io feci allestire un progetto che venne approvato dal Ministero ed anche dal municipio, il quale ci manifestò il desiderio che fosse mandato immediatamente ad effetto. Ed in verità si dovevano ricavare da questo progetto molti vantaggi nella spedizione degli affari; ma ci fece osservare essere impossibile il mandarlo ad effetto, se contemporaneamente o prima non si faceva la calata fra il ponte delle Mercanzie ed il ponte Reale, ed il Ministero, lo confesso, prese sopra di sé di ordinare questa spesa nell'assenza del Parlamento, e fu già presentata da qualche tempo una legge per sanare questa irregolarità.

Vede dunque l'onorevole Pareto che, se qualche volta si fanno irregolarità nell'interesse generale dello Stato, se ne fanno anche qualche volta nell'interesse speciale della città di Genova.

Mi pare di aver purgato pienamente il Ministero dall'accusa mossagli dall'onorevole Pareto, e credo che dopo queste spiegazioni voi sarete convinti che il Ministero, nel promuovere il traslocamento della marina militare alla Spezia e la costruzione di un *dock* a Genova, ha principalmente di mira di promuovere i vari interessi del commercio genovese. Forse possiamo illuderci, forse ingannarci; ma dopo i fatti esposti, credo impos-

sibile mettere in dubbio la buona fede del Ministero: E credo impossibile che i Genovesi stessi, non acciecati da municipali passioni, non riconoscano come questo progetto debba tornar utile alla loro città.

Non è, o signori, che io trovi straordinario o faccia ai Genovesi un appunto che essi vedano con riprescimento allontanarsi dalle loro mura la marina militare? Comprendo benissimo che questo fatto può essere considerato con dolore da chi è avvezzo ad associare agli stabilimenti militari le antiche tradizioni gloriose della patria loro. Riconosco anche io quanto vi abbia di lodovole in questo sentimento, e non esito a dire che altamente lo onoro: non sarò certo io mai quegli che faccia un appunto al culto tradizionale per le glorie della patria. Ma io credo che questo sentimento riposi sopra una falsa estimazione dello stato delle cose.

La tradizione della gloria nazionale genovese, mi si permetta il dirlo, non ista nelle poco splendide mura di stabilimenti marittimi, i quali non corrispondono più agli attuali bisogni. Se la darsena di Genova fu un'opera notevolissima nei tempi in cui fu innalzata, esse è una prova del genio e dell'ardire degli antichi Genovesi; oramai non corrisponde più ai nuovi bisogni; essendo assolutamente insufficiente alle trasformate navi; questa non può più essere un argomento di gloria per la città di Genova, che anzi, vedendo il solo stabilimento dello Stato in Genova così difettoso, così imperfetto, non che dare un'idea delle antiche glorie genovesi, potrebbe far credere che la generazione attuale non è più all'altezza della generazione degli avi nostri.

La tradizione delle glorie genovesi, o signori, viene conservata dagli ardimentosi marinai che Genova e la Liguria somministrano allo Stato ed al commercio. Dappertutto dove vi è una nave equipaggiata da marinai genovesi, là vi è la tradizione delle antiche sue glorie, e noi, o signori, col cercare ad ampliare questo commercio e renderlo più fiorente, più grandioso; noi, nel fare sì che gli odierni stabilimenti militari siano in rispondenza coi nuovi bisogni, nella stessa ragione che erano gli antichi stabilimenti genovesi, io credo che facciamo assai più per conservare gloriosamente quella preziosa tradizione che ci venne tramandata, che non quelli che vogliono mantenere in angusti ed insufficienti confini la marineria militare e negare al commercio ed alla navigazione quei mezzi che sono loro indispensabili.

Ond'io, ad onta delle suscitate passioni popolari, ad onta dell'irritazione che si è manifestata, porto ferma fiducia che quando l'opera che spero saremo per intraprendere verrà compiuta; quando i Genovesi a poche ore dalla loro città vedranno sorgere uno stupendo stabilimento militare marittimo; quando nell'interno del loro porto, agl'imperfetti stabilimenti commerciali, vedranno sostituito un *dock* che gareggi coi migliori stabilimenti europei, i Genovesi allora riconosceranno che i veri promotori dei loro interessi, che quelli a cui stava più a cuore la loro gloria eravamo noi che proponiamo ora il traslocamento della marina militare alla Spezia,

che eravamo più loro amici noi che coloro che ci appuntano e ci segnalano al popolo genovese come animati a suo riguardo delle più perfide intenzioni. (*Segni di adesione*)

(*L'oratore riposa, e succede una breve pausa.*)

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'approvazione del processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

Il presidente del Consiglio ha facoltà di continuare il suo discorso.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Vengo ora, o signori, al punto più arduo e più malagevole del mio discorso, vo' dire alla parte finanziaria. Io capisco che molti dei nostri colleghi, i quali sarebbero inchinevoli a dare la loro approvazione a questo progetto, per molti rispetti esitano a ciò fare, perchè sgomentati dalla gravità della somma che esso dovrà costare e del gran numero di spese già stanziata in questa e nelle precedenti Sessioni e di quelle che probabilmente voi sarete ancora per votare.

Io sono lungi dal trovare irragionevoli questi timori e sono talmente disposto a ritenerli non destituiti di fondamento, che, quando passo a rassegna tutte le grandi imprese che noi abbiamo condotte a fine o che siamo per intraprendere, anche io qualche volta sono sul punto di sgomentarmi. Invero io credo non esservi esempio di una nazione che abbia ad un tempo posto mano a tante e sì vaste intraprese.

Pensando e alle strade della Sardegna, e alla ricostruzione delle carceri, e al compimento del catasto, e alle ferrovie da costruirsi attraverso le montagne più difficili dell'Europa, e al traslocamento della marina alla Spezia, e a quella molteplicità di nuovi lavori di minore momento che si stanno compiendo, non lo dissimulo, qualche volta anche io mi sgomento. Ma mi conforta, o signori, il pensiero che la massima parte di queste opere sono d'indole altamente riprodottriva e debbono di necessità procacciare al pubblico erario compensi diretti ed indiretti. Mi rassicura altresì l'esperienza di questi ultimi anni e la convinzione della cresciuta nazionale ricchezza. Questo conforto, questa convinzione, l'onorevole Ghiglini nella tornata d'oggi cercò di distrurre totalmente e tentò con molti argomenti e non pochi calcoli di dimostrare che la pubblica ricchezza aveva da alcuni anni scemato e che il paese si trova in ora meno ricco di quello che fosse prima del 1848. Tale mi pare essere stato l'assunto dell'onorevole Ghiglini.

Se ciò fosse, o signori, sarebbe forza il rinunziare non solo a questo progetto, al trasferimento della marina da Genova alla Spezia, ma altresì a tutti gli altri che siete andati mano mano approvando; bisognerebbe sospendere immediatamente i lavori del catasto, rallentare la costruzione delle strade in Sardegna e rimandare l'esecuzione delle nuove opere stradali che si sono appaltate sui vari punti dello Stato; bisognerebbe rinunziare assolutamente a qualunque idea di perforo delle Alpi che ci circondano; bisognerebbe, in una parola, adottare il sistema della più stretta economia.

Ma, o signori, i ragionamenti dell'onorevole deputato sono essi fondati? Le sue asserzioni sono esse conformi ai fatti? Spero che non durerò fatica a chiarire il contrario.

Prima di ricorrere alle cifre, mi varrò d'un argomento molto volgare e farò appello alle opinioni di tutti indistintamente i forestieri che tornano in questo paese dopo alcuni anni d'assenza. A tutti voi, signori, occorre, come a me, di esservi trovati in relazione con persone che, avendo lasciato queste contrade prima del 1848, in esse hanno fatto ritorno negli ultimi anni. Ebbene, io stimo di non andare errato affermando che tutti questi forestieri vi avranno detto quello che dissero a me, vale a dire di essere stati colpiti non solo del miglioramento, ma della trasformazione che questo paese aveva subito. Questo si verifica ogni giorno, e penso non esservi persona di buona fede la quale ciò non ammetta, e che quand'anche, starei per dire, si facesse venire da Milano il redattore della *Bilancia (Viva ilarità)*, egli stesso sarebbe costretto a riconoscere che l'aspetto materiale del paese è immensamente più prospero che nel 1848.

Ma lasciamo questo argomento volgare, e veniamo alle cifre.

Il deputato Ghiglini soggiunse: in quest'anno avete consumato 760 milioni; di questi solo 160 milioni circa si sono spesi produttivamente, gli altri improduttivamente. D'onde, dice egli, sono usciti questi milioni?

Io gli farò una semplicissima risposta: sono usciti dal risparmio della nazione.

Tutti gli anni noi spendiamo improduttivamente una certa quantità di milioni, se però si possono dire assolutamente improduttive le spese che si fanno per la difesa del paese, per promuovere l'istruzione, per isviluppare quegli stabilimenti che costituiscono la gloria nazionale. A queste somme improduttive chi sopperisce? Il risparmio dei cittadini.

Nella società moderna la potenza del risparmio è immensa: la massa delle economie ammonta a cifre quasi impossibili a constatare, ma che sono enormi. Dove vengono le somme che si collocano in novelli opifizi, in macchine nuove, in miglioramenti d'ogni genere, in una parola tutti i capitali che annualmente s'impiegano? Essi vengono dal risparmio, dacchè in una società ben costituita la massa delle persone che fanno economia è di molto superiore a quella di coloro che spendono più dei propri redditi.

Come spiegare, a cagion d'esempio, che in Inghilterra si siano costrutte strade ferrate per dieci miliardi? Questi furono il frutto dell'economia operata in un dato periodo da quella nazione. E presso di noi d'onde vengono le nuove fabbriche sorte dovunque?

L'onorevole Ghiglini nega questi essere nuovi capitali: sono, egli dice, somme già date a mutuo, ritirate dalle mani del debitore ed investite nelle case.

Ma, o signori, queste non si costruiscono col denaro, ma col lavoro e con capitali; il lavoro che si unisce alla casa costituisce un nuovo capitale che prima non

esisteva. Diffatti, come potrebbe l'onorevole deputato spiegare la costruzione di una casa senza la creazione d'un nuovo capitale? Egli afferma che il capitale della casa fu tratto dalla terra: ma dove fu preso il capitale, di cui si valse il proprietario del suolo per pagare il suo creditore? Ha fatto delle economie, e con esse ha creato un capitale, oppure ha trovato un altro capitalista che aveva realizzati dei risparmi per pagare il suo primo creditore.

Ciò mi pare di tutta evidenza. È una verità elementare in economia politica che, quando sorge un nuovo capitale, se questo non viene dall'estero, è un risultato dell'economia; e che questo elemento economico sia immenso bastano a dimostrarlo i fatti delle Casse di risparmio. Negli altri paesi dove siffatti stabilimenti esistono da molto tempo le Casse di risparmio raccolgono ogni anno capitali ingenti, ed anche da noi cominciano a raccogliere capitali di molta considerazione.

La Cassa di risparmio di Torino, riordinata, or sono pochi anni, ha già radunato, credo, a quest'ora circa due milioni, e nell'anno scorso l'aumento del capitale della Cassa, se non erro, va dalle 400 alle 500 mila lire. Dunque vedete che una sola Cassa di risparmio di una città crea un capitale che rappresenta dalle 400 alle 500 mila lire.

Quello poi che dico per le Casse di risparmio si verifica con molto maggior larghezza per quelle casse che hanno più grandi mezzi di guadagno di quelli di cui possono disporre gli stabilimenti ai quali ho poc'anzi accennato. Ciò stando, chiaro si scorge che male non mi apposi affermando che tutte le nuove case che si sono costrutte nel paese, che tutte le nuove opere che sono state condotte a termine, che tutti i nuovi stabilimenti industriali e commerciali che vennero eretti, sono tanti nuovi capitali risultati dall'economia di questi ultimi anni.

L'onorevole Ghiglini, passando dai generali ai particolari, vi ha detto: ma il nostro commercio non è ampliato dal 1848; però con quella buona fede che lo distingue, ha concesso che l'industria serica ha raddoppiato i suoi prodotti.

Ora, o signori, è dessa poca cosa in un breve periodo di otto anni, in due dei quali il movimento commerciale fu arrestato da una grande crisi politica, di vedere la principale industria dello Stato dare così felici risultamenti?

GHIGLINI. Mi perdoni, sarà vero; ma io non ho detto questo. Ho detto che, riunendo insieme parecchi anni vi fu un'eccedenza sulla media di circa 800 mila chilogrammi...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Allora citerò le cifre.

Nel 1844 si esportarono 366 mila chilogramma di seta lavorata, e 36 mila di seta grezza: totale 400 mila chilogrammi.

GHIGLINI. Bisogna dedurre l'importazione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Se vuole che deduca l'importazione, di-

minuirò ancora la cifra: ma, se si brama sapere quello che si è lavorato nei nostri torcitori, basta dire quale è la quantità di seta lavorata esportata, detratta l'importazione della seta lavorata.

GHIGLINI. Io ho fatto un monte di tutte le varie qualità di seta che furono esportate, ed ho dedotta l'importazione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Mi permetta: non ha calcolato in modo esatto. Bisogna considerare la quistione sotto doppio aspetto: vi è la produzione della seta grezza e della lavorata. È evidente che in otto anni è impossibile che la produzione della seta grezza sia raddoppiata, giacchè il gelso richiede molti anni prima di dare un prodotto considerevole. Lo sviluppo della produzione della seta grezza non può aver luogo che lentamente; invece la produzione della seta lavorata dello Stato può prendere un vistosissimo incremento, quando l'importazione nello Stato sia libera.

Parlo adesso della seta lavorata, cioè degli organzini e delle trame. Ebbene, o signori, nel 1844 l'esportazione della seta lavorata fu di 366 mila chilogrammi; nel 1845 di 408 mila; nel 1846 di 405 mila; nel 1847 di 434 mila; nel 1848 di 478 mila. Nell'anno ora scorso poi l'esportazione della seta lavorata salì a 925 mila chilogrammi, cioè più del doppio dell'esportazione degli anni dal 1844 al 1848; quindi in otto anni i nostri opifici in cui si lavorano le sete hanno raddoppiato... (*Il deputato Pernati fa qualche movimento*)

Se l'onorevole Pernati avesse qualche osservazione a fare, io gli sarei riconoscente.

PERNATI. Diceva appunto al deputato Ghiglini che vi è duplicazione di lavoro, non di produzione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Non di produzione di sete.

Egli è pertanto uno dei fatti più notevoli nella storia delle industrie che una di queste, la quale richiede tanti capitali come quella delle sete, abbia raddoppiato i suoi mezzi di produzione in otto anni; per certo se io ad agricoltori volessi dire che si è raddoppiata la produzione della seta in otto anni, mi riderebbero al naso, poichè tutti sanno che non si può; ma l'asserire che si è duplicato il lavoro delle sete è un fatto verissimo.

Ma non solo questo progresso si verifica nella quantità, ma si anche nel modo di lavorarla. Le nostre officine, i nostri mulini a seta gareggiano coi primi mulini di seta della Francia e d'Inghilterra; e quello che lo prova si è che al giorno d'oggi il maggior numero dei nostri opifici lavorano a sete della China e del Bengala che sono comperate sul mercato di Londra, trasportate in Piemonte, quivi lavorate e tornate a vendere a Londra; il che appalesa che quando l'industria non è inceppata, può sopportare la concorrenza delle industrie estere.

Il deputato Ghiglini, colla medesima buona fede, parlò dell'industria del cotone. Egli disse che questa si era notevolmente sviluppata; e diffatti nel 1844 non s'introdusse nel paese che 28,000 quintali ossia 2,800,000

chilogrammi di cotone, mentre l'anno scorso s'importarono nello Stato 12,000,000 di chilogrammi di cotone in lana; quindi questa industria è quasi quadruplicata.

A parer mio, questo è uno degli esempi i più notevoli di progresso industriale. Si noti poi che ciò avvenne specialmente dopo la riforma doganale, che colpì più specialmente, se non le stoffe, certo i filati di cotone, giacchè per i numeri bassi non vi è quasi più produzione interiore. Questo è un esempio del notevole nostro progresso.

Passo ora alle lane.

Voi ricorderete che l'industria dei panni fu la più colpita dalla riforma doganale, fu quella in cui la riduzione si operò più largamente, e per cui venne manifestato, eziandio dai fautori del nuovo sistema ed anche da me, qualche dubbio sugli effetti di essa. Ebbene, queste non si sono sviluppate come il cotone, perchè la produzione ne è più difficile e richiede forse circostanze speciali; ma nulladimeno hanno resistito mirabilmente.

Nel 1844 si importarono negli Stati sardi 2,024,000 chilogrammi di lana grezza; nel 1845, 2,194,000; la media fino al 1847 non va a due milioni. In quest'anno invece si sono importati 2,640,000 chilogrammi di lana. Voi ben vedete quindi che, malgrado la riforma della tariffa, malgrado la riduzione notevolissima dei dazi sui pannilana, siffatta produzione nel nostro Stato non solo si è aumentata, ma sviluppata. Questa è un'altra prova che l'industria nostra non ha diminuito.

Io veramente non mi aspettava che si adducesse questa serie d'argomenti, quindi non mi vi sono preparato, e conseguentemente non potrei ora rispondere sopra tutte le altre obiezioni mosse dall'onorevole preopinante: citerò soltanto alcuni fatti.

Prima del 1848 noi non avevamo nel paese una fabbrica di macchine; ora ne abbiamo alcune che, per certe macchine, non solo sostengono la concorrenza delle estere, ma le superano. Io potrei citare una fabbrica in Genova, che ha ricevuto e riceve di continuo delle commissioni dall'estero, specialmente per le macchine idrauliche. Se si vuole valutare l'importanza di questi stabilimenti, si vedrà come l'industria si sia notevolmente sviluppata. Ed invero io non capisco come il deputato di Voltri, dove esiste una fabbrica che fu eretta dopo il 1848, che può competere, e per la sua importanza e pel modo con cui è condotta, e pei risultati che vi si ottengono, colle più belle fabbriche estere, venga a parlare della nostra decadenza industriale.

GHIGLINI. Seusi: quella è una filatura di cotone; ed io ho ammesso...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Forse l'onorevole deputato voleva parlare delle fabbriche da carta...

GHIGLINI. No.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze... ed era sotto l'impressione della condizione poco lieta delle medesime. Io confesso che le fabbriche della carta a mano sono in cattiva condizione;

ma ripeto quello che ho già detto in questa Camera, che, se quei fabbricanti non vogliono mutare i sistemi che si adoperavano, non dai nostri padri ed avi, ma dai nostri bisavi e tritavi fin dal 1500, debbono rassegnarsi a vedere la loro industria versare in pessime condizioni. Riformino essi i loro opifici, introducano miglioramenti, ed anche le fabbriche della carta, checchè se ne possa dire, potranno continuare a lottare contro l'industria estera. Io, o signori, credo che non si possa indicare un ramo del commercio di qualche importanza, che non si sia sviluppato dal 1848.

Ma se vi fu uno sviluppo pel commercio, si verificò altresì per l'agricoltura. Io posso fare appello ai deputati delle provincie agricole del Piemonte, a quelli della Lomellina, del Vercellese, del Casalasco, di tutte le provincie della valle del Po, ecc., acciò mi dicano se in queste non siansi fatti immensi progressi agricoli in questi ultimi anni.

Volete che io vi dia la misura dell'intelligenza dei nostri agricoltori e degli sforzi che fanno per poter aumentare la loro fortuna? A tal uopo basterà il citarvi la cifra enorme alla quale è giunta la consumazione del guano in certo spazio di tempo. Voi sapete che questo concime non era conosciuto or sono 15 anni; sono stato io forse il primo ad adoperarlo in questo paese, e ciò destò una grande ilarità fra gli altri agricoltori miei vicini: ma a poco a poco l'uso del medesimo si è diffuso, e nell'anno scorso, se la memoria non mi tradisce, se ne sono impiegate nel nostro Stato dalle 7 alle 8 mila tonnellate; siccome il guano costa 250 lire la tonnellata, sono così quasi due milioni che i nostri agricoltori hanno speso in tale acquisto.

Questi agricoltori, o signori, i quali hanno intelligenza e i mezzi opportuni per fare un tale sacrificio, siate certi che sono amanti del progresso e in condizione di promuoverlo. Egli è vero che un morbo fatale ha percosso alcune provincie dello Stato e loro ha cagionato gravissimo scapito, e che per tal motivo alcune località versano in dolorosissime condizioni, che assai deploro e che desidererei con tutto l'animo mio di poter migliorare. Però è d'uopo por mente, che se questo danno ha prodotto così dolorose conseguenze in alcuni paesi, ha arrecato vantaggi non pochi e forse maggiori in altre località, le quali essendo andate esenti da esso, ed avendo aumentate le proprie rendite a ragione dell'alto prezzo a cui smerciarono i loro prodotti, hanno realizzato in questi ultimi anni un notevolissimo guadagno. Avvi una provincia dove in questi anni si sono venduti dei prodotti, il di cui ammontare ha raggiunto l'antico valore del suolo. La perdita degli uni è stato il beneficio degli altri; ed è ciò che accade qualche volta.

GHIGLINI. Bisogna vedere la differenza tra il guadagno degli uni e la perdita degli altri.

PRESIDENTE. Prego il deputato Ghiglini a non interrompere l'oratore.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Anzi, per provare che questo non ha arrecato un danno enorme, io farò il confronto delle im-

portazioni e delle esportazioni, se si vuole, dei vini negli anni anteriori al 1848.

Nell'anno 1844 vennero importati 22,000 ettolitri di vini e 250,000 invece nel 1856, il che stabilisce per certo un gravissimo aumento nell'importazione; ma per contro nel 1844 vennero esportati 158,000 ettolitri, mentre nel 1856 ne vennero esportati 207,000. Dunque l'importazione è cresciuta bensì di 1800 ettolitri, ma l'esportazione è pure aumentata di altri 100,000 ettolitri. Quindi l'importazione è cresciuta più dell'esportazione. Però noti l'onorevole Ghiglini che i vini che noi importiamo sono di poco valore, sono i vini meno costosi della Spagna, mentre quelli che esportiamo si vendono ad un prezzo molto più elevato.

Anche il bestiame ha preso un immenso sviluppo di esportazione. Nel 1844 si sono esportati 8000 buoi e tori e 5200 vacche e giovenche; in tutto (noti il deputato Ghiglini, perchè questa è una nozione interessante) 13,000 capi di bestiame bovino. E nell'anno scorso furono 60,000, il cui valore non potendo calcolarsi in media a meno di due o trecento lire per capo, danno una somma di quindici o sedici milioni; mentre nel 1844 era appena di uno o due.

Se continuassi ad istituire il confronto per l'olio e il riso, otterrei, credo, lo stesso risultato. Ma, lo ripeto, più assai dell'estero, si è moltiplicato il commercio interno: le nostre manifatture tendono sinora meno alla esportazione che a sopperire ai bisogni degli interni consumatori; le fabbriche si da panni che da cotone o da pelli e di tutti i grandi articoli di vestiario tendono sinora soltanto all'interna consumazione, e si cominciano solo da poco tempo ad esportare alcune stoffe di cotone. Se l'onorevole Ghiglini avesse investigato il movimento commerciale del suo circondario, avrebbe potuto constatare questo fatto consolante, che da Voltri salpò non ha guari un carico di stoffe di cotone di qualche importanza per le coste della Guinea.

Ma l'onorevole deputato, dopo avere contestato che le case costituiscono un nuovo valore creato, giunse a dire che le strade ferrate non avevano in generale servito che ad arricchire alcuni speculatori. La questione delle strade ferrate vuol essere considerata sotto due aspetti: come un nuovo capitale creato e come un prodotto che, risparmiato, a sua volta si fa ancora capitale.

Che le strade ferrate rappresentino un nuovo capitale è cosa evidentissima; esso può dare un frutto più o meno forte, più o meno largo a quelli che lo hanno somministrato; ma sarà sempre una nuova pubblica ricchezza. D'altronde, o signori, le ferrovie non bisogna considerarle solo dal lato degli azionisti, ma più ancora da quello del paese.

Io sono d'avviso che si possa stabilire come massima generale che una strada di ferro produce un'economia in media della metà della spesa dei trasporti; se voi tenete conto non solo di questo vantaggio, ma altresì del risparmio del tempo, vedrete che vi è il beneficio della metà; cosicchè, per andare, a cagion d'esempio, da To-

rino a Genova, in terza classe, costa la metà di quello che si spendeva, prima che vi fossero le strade di ferro, andando a piedi.

Ciò premesso, io faccio avvertire che, se le ferrovie nazionali e quelle delle società private hanno dato l'anno scorso un prodotto lordo di oltre 16 milioni, questo vuol dire che, se gli stessi trasporti avessero dovuto effettuarsi senza che vi fossero le strade di ferro, invece di 16 milioni, sarebbe stato d'uopo di spenderne 32 almeno, e che quindi si è ottenuto un beneficio di 16 milioni. Si aggiunga poi che quest'anno il prodotto lordo delle strade ferrate dei privati e dello Stato raggiungerà probabilmente i 19 milioni. L'onorevole Ghiglini non potrà sicuramente contestare queste cifre.

Finalmente egli ci ha detto che le entrate non avevano aumentato; che solo era accresciuto il prodotto del tabacco e del lotto. Io non prenderò ora ad esaminare la cagione dell'aumento del provento del tabacco. Egli è evidente che una consumazione di quel genere non può dare larghi introiti se non se ne estende l'uso a tutte le classi della società. Se si fumasse solo nelle sale dorate o nelle stanze tappezzate di seta, sicuramente questo prodotto non sarebbe stato che di poche centinaia di mila lire. Quindi, se ha raggiunto la cifra enorme di 18 milioni, si è perchè tutte le classi della popolazione usano di questo narcotico, si è perchè s'incontra nella via l'operaio, il carrettiere e perfino il bifolco col sigaro o colla pipa in bocca.

Io non dico se questo sia bene o male, se sia un'abitudine democratica od aristocratica (*Ilarità*), elegante o non elegante. Io esamino la questione puramente dal lato finanziario, e credo essere una buonissima cosa. (*Nuova ilarità*) Che se le masse possono impiegare somme così egregie in acquisto di tabacco, io debbo attribuire questo fatto all'aumento della ricchezza nazionale; giacchè io non ammetto una teoria, che fu altra volta messa innanzi in questa Camera, che, cioè, quando la pancia è vuota, si stringe la cinghia e si accende il sigaro. (*Si ride*) Io credo che, quando la pancia è vuota, e si ha un soldo da spendere, si compra qualche etto-gramma di pane.

Ma, o signori, non è solo il prodotto del tabacco che è accresciuto; tutte le altre imposte indirette sono pure in aumento. Le dogane l'anno scorso hanno fruttato, se non erro, 17 milioni circa; e notate che furono da voi sanciti due ordini di riforme, cioè avete aboliti alcuni dazi in modo assoluto e ridotti molti altri. È chiaro che l'aumento di consumo può compensare le riduzioni, locchè non si otterrà mai coll'abolizione. Fra queste ultime vi è quella del dazio sui cereali, il quale produceva in media circa tre milioni all'anno.

Ora, se voi aggiungete alla somma di 17 milioni, prodotta dalle dogane l'anno scorso, il dazio sui cereali, il quale porta una media dal 1844 al 1847 di 3,300,000 lire, ed essendo stato abolito non vi può essere compenso; se aggiungete, dico, questa somma ai 17 milioni, prodotto delle dogane, avrete la cifra di venti milioni e trecentomila lire.

Notate pure che avete abolito tutti i dazi di esportazione, pei quali non vi può essere compenso, quantunque questa abolizione ne trovi uno indiretto nel progresso della pubblica ricchezza; questi dazi producevano 5 o 600,000 lire per le sete greggie, e 400,000 per l'esportazione di riso e vari altri articoli, il che formava la somma di un altro milione che, unita ai 20,300,000 sopra indicati, costituisce un prodotto totale di 21,300,000 lire. Oramai le dogane hanno raggiunto questa somma; se non erro, la cifra più elevata si verificò nel 1850, nel qual anno tale prodotto si avvicinò ai 20 milioni.

Ciò posto, io posso con ragione asserire che il prodotto delle dogane dopo la riduzione supera quello che si ricavava prima. Ora, se considerate che le avete ridotte in media del 50 per cento, senza calcolare che per molti articoli la riduzione fu più notevole, come per il ferro, per le lane, per i panni, e che ciò non ostante ne ritraete lo stesso provento, ciò vuol dire che il consumo si è duplicato.

Non è probabile certamente che questo maggior consumo provenga da un regalo che ci venga fatto dei prodotti esteri per vantaggiare i nostri produttori nazionali; e siccome io credo che fu mestieri pagare per questa maggior produzione, si debbe inferire che vi era mezzo di pagare, e perciò vi era maggior ricchezza.

Tutte le altre tasse (lo ripeto però, io non mi aspettava questa discussione speciale, perciò a tale riguardo non ho dati precisi sotto gli occhi), tutte le altre tasse, cioè quelle d'insinuazione, sul bollo e sulle successioni, sono andate a mano a mano aumentando, naturalmente con qualche anomalia in questi ultimi anni, ed ebbero incremento non solo in ragione del dazio, ma altresì delle transazioni. Ma se volete una misura dell'attività di queste, si può avere, a cagion d'esempio, nelle poste. Voi osserverete che nelle medesime da alcuni anni si verifica un aumento quasi costante di 200,000 lire all'anno: e questo prova che avvi progresso nel movimento commerciale.

Se poi si parla dei telegrafi, voi udirete forse con meraviglia e con piacere che essi danno già un prodotto maggiore che nel Belgio, quantunque colà siano stati introdotti prima, e siavi più attività industriale che presso noi.

Ora, se non è bastevole quest'altra prova dell'attività industriale del paese, se essa non vale a persuadere l'onorevole Ghiglini, convien dire che in economia politica egli è di uno scetticismo desolante. (*Risa*) Nullameno, lo ripeto, io sono non poco preoccupato delle nostre condizioni finanziarie, e credete pure che, quando vengo a proporvi una nuova spesa, non lo faccio se non costretto da considerazioni del più alto momento, quando si tratta d'interessi d'un ordine superiore, o pure d'una spesa produttiva. Ora, o signori, io credo potervi matematicamente dimostrare che il complesso delle disposizioni da noi proposte non sarà per imporre un peso reale allo Stato. È appunto perchè sono appoggiato a questa convinzione, che con tanta risoluzione vengo a promuovere l'adozione di questo progetto di

legge. A questo riguardo si calcola che la spesa ascenda a 14 milioni. Alcuni dicono che questa somma è insufficiente, e che non han fede nei calcoli dei nostri ingegneri e nelle nostre asserzioni.

Io vi risponderò che l'esempio del passato deve rassicurarvi sull'avvenire. Noi vi abbiamo presentato un'infinità di progetti di opere pubbliche, per cui non si sono poi mai verificati tutti quegli aumenti che si erano temuti. A cagion d'esempio, ora noi stiamo liquidando le spese della grande strada di ferro da Alessandria a Genova, e mi è grato il dire che nella parte la più difficile, da Novi ai Gioghi, i cui conti sono quasi assestati, non si verificò fra i calcoli presuntivi e quelli consuntivi che una differenza del sette od otto per cento. Credo anzi di esagerarla, ma posso ad ogni modo assicurare la Camera (e ciò risulterà probabilmente dallo spoglio dell'anno venturo) che la spesa reale non supera i progetti degli'ingegneri dell'otto per cento. Se considerate le difficoltà che si sono incontrate in quel tronco di strada, dovrete riconoscere quanta sia l'abilità e la perizia di coloro che presiedettero a quell'importante lavoro.

Quello che soggiunsi dei nostri ingegneri civili, si può dire egualmente di quelli militari. Noi abbiamo già fatto e caserme ed altre opere di grandissimo momento, nè mai la realtà della spesa loro ha di gran lunga ecceduto i calcoli presuntivi. Nel 1851 noi abbiamo promosso le fortificazioni di Casale annunziando che in esse si sarebbero spese 3,200,000 lire. A quest'ora non abbiamo ancora spesa l'intera somma, e l'opera primitiva è compiuta e portata a quel punto che potrebbe bastare; potrete migliorarla, sarà forse opportuno migliorarla, ma non si possono accagionare gl'ingegneri di avere errato quando hanno portato a compimento l'opera intrapresa nei limiti della somma comandata.

Dunque, appoggiato su questi fatti, io credo di poter dire che le opere militari alla Spezia non costeranno più di 14 milioni. Ma poniamo anche un milione per le eventualità, non saranno che 15 milioni. Notate poi che queste somme non si spenderanno così presto, le costruzioni marittime non si possono eseguire con quella celerità con cui si fanno le opere di una strada ferrata, dove il lavoro può svilupparsi sopra una lunga serie di chilometri; quindi questi 15 milioni saranno ripartiti in un maggior numero d'esercizi.

Che cosa abbiamo da mettere a fronte di questi 15 milioni? Abbiamo il valore degli stabilimenti militari a Genova, cioè la darsena, il bacino col vicino magazzino dei salumi, San Tommaso e la Foce. Io non faccio esagerazioni; so bene che un giornale genovese diceva che, sedotto da banchieri esteri, io aveva abbandonato tutti questi locali per 16 milioni. In verità sarei molto lieto di trovare dei banchieri esteri o nazionali che a tale oggetto volessero sborsarci questa somma, perchè, ove ciò fosse, invece di un sacrificio, si farebbe un'ottima speculazione.

Non credo ora opportuno di prendere a discutere questo valore, ma ammetto che non raggiunga di parecchi milioni la somma che si spenderà alla Spezia, e

che ne risulterà perciò per le finanze un onere di parecchi milioni.

Quale compenso troverete a questo peso? Spero di dimostrare che troveremo un larghissimo compenso se, mentre si trasferisce la marina alla Spezia, si innalzi nel porto di Genova un *dock* che corrisponda a tutti i bisogni del commercio. Quando il municipio era disposto ad associarsi al Governo per mandare ad effetto quest'opera, come vi dissi, incaricò una Commissione di apprezzare i vantaggi che pel commercio sarebbero per risultare. Questa, per organo di una persona molto distinta sotto tutti i rispetti, voglio dire del signor avvocato Maggioncalda, pubblicò una elaboratissima relazione, che venne, io credo, distribuita alla Camera, nella quale calcolava con molta esattezza i benefizi che il commercio in generale e quindi il paese verrebbero a conseguire dallo stabilimento dei *docks*.

Non leggerò tutta la serie dei calcoli fatti da questa Commissione e riferiti dal signor Maggioncalda; ne leggerò solo la conclusione. Egli dice: « La marina mercantile, non essendo più soggetta ad un ritardo di venti giorni dopo ogni viaggio, farà un'economia che abbiamo trovato almeno eguale a lire 1,430,000.

« Sapete, signori, che nelle attuali condizioni di Genova il tempo medio che si impiega per lo scarico dei bastimenti varia dai venticinque ai trenta giorni. Per tal guisa si può ritenere che sarà ridotto di venti giorni quando vi sarà un *dock*, e che l'economia della spesa che fanno questi bastimenti, mentre rimangono inoperosi nel porto, e il prodotto degli interessi possa calcolarsi a 1,430,000 lire.

« Lo scaricamento, che costa in oggi medianamente lire 5 55 ogni 1000 chilogrammi per ogni specie di merci, sarà ridotto a 0 75, il che, per un movimento di merci di 500,000 tonnellate, produrrà almeno un'economia di lire 2,400,000. Economia annua lire 3,830,000, corrispondente all'interesse del 23 per cento, oltre l'interesse dell'8 per cento pagato ai capitalisti.

« I negozianti di Genova, non avendo più da far custodire i loro propri magazzini, otterranno un risparmio nel personale, che, per mancanza di dati, non possiamo calcolare esattamente, ma che fuori di dubbio è importante.

« Le merci, non dovendo più essere trasportate in magazzini lontani dal porto, andranno soggette a meno frequenti avarie, e cesserà nelle strade di Genova il triste spettacolo di vedere gli uomini trasformati in bestie da soma.

« Le navi nazionali potranno ripartire immediatamente e conserveranno gli stessi marinai, il che è egualmente favorevole alla buona armonia del personale ed alla facilità delle manovre. La dogana, non perdendo più di vista le merci, potrà diminuire il suo personale ed ottenere un servizio più esatto, ecc. » E continua in questo senso.

Dunque voi vedete che i guadagni e le economie constatabili sommano a 3,830,000 lire, senza tener conto di molti altri impossibili ad accertare. Ammesso

questo risultato, il Governo vi troverà il suo tornaconto per due rispetti.

In primo luogo il Governo è pur egli un larghissimo importatore di merci estere; importa carbone, sale, salnitro, tabacchi e molti generi di attrezzi navali. Come tale ricaverà l'intero profitto tra la spesa di nolo e quella di scaricamento. Ora l'importazione del carbone, essendo, se non erro, di 20 mila tonnellate, economizzando 5 lire per tonnellata, il Governo farà solo su di esso l'economia di 100,000 lire all'anno.

Diminuendo le spese e facilitando le operazioni del porto di Genova, evidentemente si accresce il movimento sulle strade ferrate. Se voi diminuite di 5 lire per tonnellata le spese di sbarco per le merci di quarta categoria, è come se abbreviate di 50 chilometri la strada ferrata. Ora egli è impossibile che una tale diminuzione non produca un aumento nel commercio di transito e nel commercio locale. Di quest'aumento profitta il Governo come proprietario delle strade ferrate, e per alcune migliaia di tonnellate che vengano in più nel porto di Genova, incasserà un maggiore prodotto di qualche centinaio di mila lire.

Vi ha di più, o signori. Se è vero, come mi sembra incontestabile, che il paese faccia un risparmio di 4 milioni, che cosa ne segue? Che la ricchezza nazionale è aumentata di 4 milioni. Vi sono 4 milioni che, spesi prima improduttivamente, rimarranno nelle scarselle dei negozianti e saranno impiegati diversamente. Ora la ricchezza pubblica non può essere aumentata di 4 milioni all'anno senza che indirettamente le finanze vengano ad approfittarne. Io sfido i contribuenti i più sagaci e i più economi ad accrescere il loro reddito senza che, in un modo o nell'altro, una parte di questo reddito vada nelle casse dell'erario. (*Harità*)

Dunque, se con questa operazione noi aumentiamo la ricchezza di 4 milioni all'anno, è certo che l'erario sarà in profitto di 300 o 400 mila lire annue; quindi, se sommate assieme il guadagno del Governo come importatore di merci estere e come proprietario della rete delle strade ferrate che fa capo a Genova, e vi aggiungerete il beneficio che ne sentiranno le finanze per le aumentate ricchezze, voi vedrete che quei milioni che dovrà spendere alla Spezia daranno un corrispettivo larghissimo allo Stato, e che per conseguenza è questa una buona operazione finanziaria, e che d'altronde, quand'anche non vi fossero quelle ragioni di altissimo momento, di sicurezza e di dignità nazionale, e quelle considerazioni militari, essendo l'erezione del *dock* strettamente collegata col trasporto della marina alla Spezia, non si debba non votare risolutamente questo progetto.

Ma ho già abusato abbastanza dell'indulgenza della Camera, e quindi, concludendo, io dico che spero di aver giustificato il Ministero da quelle accuse generali che gli furono mosse da varie parti, e di aver persuaso la Camera che i motivi che l'hanno indotto a presentare questo progetto ed a sostenerlo con tanta insistenza sono solamente quelli di ottenere lo sviluppo

