TORNATA DEL 1° MAGGIO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO CARLO CADORNA.

SOMMARIO. *Sorteggio degli uffizi — Seguito della discussione generale del progetto di legge per il trasferimento della marineria militare da Genova alla Spezia — Discorso in merito del deputato Sauli — Spiegazioni personali del deputato Solaro della Margarita — Discorsi del deputato Cadorna Raffaele e del ministro dei lavori pubblici in difesa del progetto.*

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

MONTICELLI, *segretario*, legge il processo verbale della precedente tornata.

(*Si procede al sorteggio degli uffizi.*) (1)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale sul progetto di legge per il trasferimento della marina militare da Genova alla Spezia.

La parola spetta al deputato Solaro della Margarita per un fatto personale.

DELLA MARGARITA. Non vi è presente il ministro della guerra e parlerò dopo.

PRESIDENTE. Concedo la facoltà di parlare al deputato Sauli.

SAULI. Dopo che molti e valenti oratori hanno ragionato sulla legge presente in modo ora contrario, ora favorevole ed ora dichiarativo, io non saprei più che cosa aggiungere, e già mi era determinato ad un rispettoso silenzio. Senonchè, ben riflettendo, avvisai esservi ancora un argomento da esaminare, quello cioè che riflette la parte esecutiva del progetto di cui nessuno si è ancora occupato.

Perchè dunque la discussione riesca completa, io dirò la mia opinione sopra questo argomento, premesse però alcune generali osservazioni a riscontro di altre fatte da vari onorevoli miei colleghi, e toccherò poi, ma lievemente, l'ardua questione della difesa del golfo della Spezia, sulla di cui sostanza ci ha trattenuti ieri l'onorevole ministro di guerra e marina. Cercherò di essere breve, sebbene l'importanza del soggetto sembri chiedere un competente sviluppo; ma rispetto troppo la compiacenza vostra, o signori, per indurmi a stancarla con un discorso che, se pronunziato da un valente oratore, vi potrebbe forse allettare, uscendo dalla mia povera mente, temo non produca in voi l'effetto contrario.

Prima però d'inoltrarmi, devo avvertire che le mie osservazioni sono dirette alle cose e non agli uomini che io altamente rispetto, e dai quali io colgo sempre occasione di apprendere anzichè d'insegnare.

Signori, la questione che da più giorni si svolge in questa Camera riguarda meno la sostituzione di uno stabilimento ad un altro, quanto la creazione di un nuovo arsenale marittimo. Al quale scopo il Governo, sempre consentaneo a se stesso, come per le strade ferrate, così fece per la marina, richiedendo i lumi di un valente ingegnere straniero al quale accordò favore e fiducia e ne attese l'oracolo. Ora questo è conosciuto ed è soggetto, come tutti gli altri, al severo esame della critica, tanto più che, se si pone a confronto con quello della Commissione creata nel 1849, io lo trovo meno confacente ai bisogni nostri, e ciò anche a malgrado delle ragioni addotte nella relazione dell'onorevole Randel. Giustificherò poi questa mia opinione; ma prima debbo dire alcune parole sulla generalità della quistione.

Io sento da ogni parte rimproverare ai Genovesi il ragionare contro il trasferimento della marina alla

(1) Gli uffici si costituirono poi nel modo seguente:

UFFICIO I. *Presidente*, Falqui-Pes — *Vice-presidente*, Farina P. — *Segretario*, Monticelli — *Commissario per le petizioni*, Moia.

UFFICIO II. *Presidente*, Berti — *Vice-presidente*, Agnès — *Segretario*, Giovanola — *Commissario per le petizioni*, Buttini.

UFFICIO III. *Presidente*, Cavour G. — *Vice-presidente*, D'Alberti — *Segretario*, Riccardi E. — *Commissario per le petizioni*, Tegas.

UFFICIO IV. *Presidente*, Bottone — *Vice-presidente*, Daziani — *Segretario*, Mazza Pietro — *Commissario per le petizioni*, Saracco.

UFFICIO V. *Presidente*, Cadorna R. — *Vice-presidente*, Asproni — *Segretario*, Solari — *Commissario per le petizioni*, Polto.

UFFICIO VI. *Presidente*, Lisio — *Vice-presidente*, Quaglia — *Segretario*, Guglianetti — *Commissario per le petizioni*, Marassi.

UFFICIO VII. *Presidente*, Arnulfo — *Vice-presidente*, Crosa — *Segretario*, Santacroce — *Commissario per le petizioni*, Spinola D.

Spezia; sento che dovunque si dice che noi, ciò facendo, ci opponiamo allo sviluppo commerciale; ed io non posso a meno di maravigliarmi di tanta nostra ignoranza, e vado meco stesso pensando se i sostenitori di questo progetto di legge abbiano o no ragione di accusarci in tal modo.

Possibile, io dico, che noi più non vediamo le convenienze nostre, e che sia d'uopo che ce le insegni chi arriva nuovo sui grandi mercati? Eppure la cosa è così, perchè noi, sebbene abbiamo fama di attivi e buoni trafficatori, non possiamo indurci a credere che, se giunge sulla nostra piazza lo sperato sviluppo commerciale, debba poi esso tutto essere racchiuso in quel così ristretto locale della darsena che, non potendo più capire i nostri legni da guerra, dovrà ammettere le grosse navi delle Indie, e che, non avendo sufficienti magazzini per 26 legni, dovrà poi contenere tutto quanto sarà per provenirci da tutte le parti del mondo e principalmente dalle Indie pel canale di Suez.

Si dice che questa stazione sarà a suo tempo ingrandita. E allora perchè ciò non si fa per conservarvi la nostra marina? Ma qui alcuno mi rammenta che, come membro dell'onorevole Commissione che ha esaminata la legge, io ho consentita la necessità di separare la marina commerciale dalla militare; e ciò sta in fatti, ed io mantengo il mio proposito, e ripeto che in tesi generale è necessario che dove alberga il commercio non si oppongano gl'inceppamenti delle militari restrizioni. Ma, applicando la cosa al particolare caso nostro, domando ove sia l'affluenza imponente del commercio nel nostro porto!

Quelle note che in vernacolo noi chiamiamo *listini* e che additano il commerciale movimento dei porti fra loro, mi accennano che il nostro movimento paragonato a quel di Marsiglia è di molto inferiore, ed ho quasi rossore il dirlo, noi siamo anche oggigiorno relativamente inferiori a Livorno.

Si dice allora: e voi sarete sempre inferiori, perchè vi mancano i magazzini; ma io posso rispondere con certezza che un buon terzo di quelli del porto franco sono o vuoti od affittati così bassamente che sembra invero solo col pensiero di conservarli siano affittati. Nè ciò ignora punto l'onorevole Farina P. che ne possiede, ed il ministro delle finanze, una divisione del di cui dicastero, il demanio, ancorchè posseda in quell'emporio alcuni bei magazzini, non trova pure a consegnarli in locazione, anche malgrado delle sue più modeste pretese.

Ma distruggiamo la darsena, riduciamola in *dock*, e tosto lo vedremo riempirsi di merci. Io accetto l'augurio, e se la distruzione della darsena potrà contribuire al bene generale del paese, si faccia pure, io lo consento; ma non posso a meno di avvertire che, se distrutto questo stabilimento, trasportata fuori di Genova la marina da guerra, la tanto vantata commerciale affluenza non avvenisse, non si potrà mai imputare alla nostra generalità di avere o provocata o sostenuta questa misura, sebbene alcuni abbiano tentato di sostenerla con effimere dimostrazioni di cifre che, attentamente riconosciute da chi in largo modo e con grandi mezzi navali amministra il commercio, furono poi combattute colla maggiore evidenza.

Ora mi accorgo che io corro un terreno che non è mio, onde è opportuno che lo abbandoni e riprenda la via su cui meglio mi giova di camminare.

Nella discussione che ebbe luogo nei giorni passati sorse fra i primi eloquenti ragionatori l'onorevole Mamiani, il quale fra le altre cose che c'insegnava, enumerava pure le qualità che deve avere un buon porto di guerra, volendoci dimostrare che il golfo della Spezia in cui si vuole tradurre la nostra marina, le possiede tutte ampiamente. Io però non consento in tutto con lui.

Egli diceva consistere queste qualità in quattro principali: ampiezza, cioè, profondità, sicurezza, comodità; e, trincerato al coperto di parole che hanno un latissimo senso, credette di avere tutto ben definito. Io però che lo ho seguitato nel suo forbitissimo ed elegante ragionamento, mi accorgo che, se nelle sue definizioni inchiuse in genere le condizioni di un buon porto militare, egli poi nell'applicazione non ha tenuto conto delle più sostanziali, quali sono la esclusività delle acque da noi possedute, e la relazione diretta ed immediata che un porto militare può avere coi porti posseduti nelle vicinanze da altre marine.

Dirò ora che intendo per esclusività delle acque di un porto quella facoltà che noi ci facciamo di dimorarvi isolati, in piena libertà d'azione e di esercizio, e col diritto d'impedire ad altri lo accedervi. Intendo poi per relazione diretta fra i porti quella che risulta naturalmente dalla rispettiva loro giacitura, dalla loro capacità, dalla forza militare e marittima che li occupa o che li suole occupare in circostanza di guerra.

Ciò premesso, ed ammettendo che il bellissimo golfo di Spezia possieda tutte le proprietà di un eccellente porto di rilascio e di assembramento, vediamo se la marina militare ivi trasferita si potrà considerare effettivamente stanziata in un buon porto militare, avuto riguardo alle due preaccennate condizioni.

Signori, non è d'uopo ripetervi che il golfo di Spezia è il più opportuno ricovero della navigazione mediterranea. Qui dunque convengono da tutte le parti le navi battute dalle tempeste, o bisognevoli di ristorarsi. Qui si trova uno di quei fortunati asili che la provvidenza ha preparato a soccorso dell'uomo, e che è impossibile che questi rifiuti al suo simile.

Che avverrà dunque quando noi v'avremo collocato il nuovo arsenale? Avverrà che noi saremo sottoposti ad un controllo generale e molte volte molesto: e che in virtù di questo controllo noi non potremo mai conservare il segreto delle nostre operazioni, dei nostri apprestamenti. Noi non potremo cangiar un cannone, non equipaggiare un palischermo, senza essere interpretati e giudicati. Addio dunque al segreto, addio all'anima delle militari operazioni. E se questa fonte vitale della buona riuscita dei nostri progetti non si può godere

alla Spezia, perchè mai scegliamo quel golfo per collocarvi il nostro nuovo arsenale?

Ma qui, si dice, la natura ha preparato quasi tutto a nostro favore piucchè in ogni altra qualunque località; giova quindi che ne profittiamo.

Io credo, o signori, che, abbagliati dal magnifico aspetto di questo golfo, c'illudiamo alcun poco sulle sue proprietà, e colpiti dal suo tutt'insieme, ne trascuriamo forse i dettagli.

Signori, è vero che, in quanto alle acque, il golfo di Spezia è fra i primi d'Europa; ma, per ciò che riguarda la terra, la natura, lungi dal favorirci, c'è ostile quasi in tutto il suo giro. Leggete diffatti la bellissima e interessante descrizione che ne fa l'onorevole ministro, e vedrete quale sia l'asprezza delle sponde che informano quei mirabili seni che lo ricingono, e se egli ha taciuto delle gravi difficoltà che si nascondono nel suolo subacqueo, non è già che gli siano sfuggite, ma certo egli ebbe fidanza che l'arte avrebbe saputo superarle. Ciò non esclude per altro che le difficoltà non esistano e che non possano mostrarsi sotto un aspetto imponente.

Diffatti, per quanto compete alla terra, è necessario di spianare una gran parte del colle che divide il Varignano dalle Grazie, incassandovi uno scavo che dalla parte del Muzzerone non avrà meno di 37 metri d'altezza e sarà misurato da 7 almeno verso l'altezza del Varignano, onde l'altezza media dello scavamento essendo di 22 metri, la totalità dello scavo dovrà rilevare a 600,000 e più metri cubi. Ma dove collocheremo noi quest'enorme massa di materiale? La meno proficua e la inutile sarà trasportata e sommersa nel mare; l'utile dovrà poi accatastarsi per essere successivamente impiegata.

Ora, di tutte queste operazioni e di questi movimenti si è forse tenuto conto nella valutazione del costo? Io non lo credo, perchè non le ho vedute considerate nella perizia. Sarà dunque il caso di provvedervi, a meno che non si voglia impiegarvi una parte dei fondi eventuali che non furono certo calcolati con eccedente larghezza.

In mare poi quanti non sono gl'incagli che ci attendono? Eccone alcuni: si dovrà superare in primo luogo le difficoltà della chiusura della bocca naturale del seno del Varignano. Bisognerà poi procedere ai prosciugamenti e mantenerli, o sebbene si abbiano esempi di buona riuscita, pure si può sempre giustamente temere dell'esito loro, poichè un nulla basta a turbare queste operazioni, e tutti noi conosciamo quanta sia la potenza di quella forza che noi distinguiamo col nome di *leva d'acqua*.

Aggiungasi che per preparare i materiali, che noi diremo elementari, e per costruire gli ordigni, per radunare, montare, visitare e porre in funzione le macchine, ci vogliono molti e grandissimi spazi coperti e scoperti; che uguali spazi e forse maggiori ci vogliono pure pei depositi e pei cantieri, e niuno ignora quale sia la deficienza di luoghi liberi e piani sui colli del Varignano e delle Grazie.

Nasceranno quindi gravissimi incagli ai lavori, perdite infinite di tempo, spreco di denaro, scoraggiamento, e tutto al fine dovrà pagare la già troppo oberata nostra finanza. Intanto la squadra nostra, costretta a campare all'aperto, sarà ben fortunata se si potrà tutta quanta radunare alle Grazie. E se frattanto succedesse una qualche grave avaria ad alcuno dei nostri legni; se avvenisse la circostanza di un imbarco forzato, di un armamento, a qual partito potremo noi appigliarci?

Nel primo caso egli è positivo che noi dovremo ricorrere ai porti stranieri, perchè a Genova sarà stata distrutta la darsena; a Villafranca si è stabilita la sede della preservazione dal contagio; a Savona ed a Nizza, non vi è fondo bastante; ricorreremo quindi a Marsiglia, a Tolone od all'Inghilterra, e quanto ciò ci convenga lo dimostrano le note dei pagamenti ai quali abbiamo dovuto già sottostare altre volte.

Nel secondo caso non ci rimane che da confidare nella Provvidenza, poichè saremo privi d'ogni umano sussidio!

Io però non voglio maggiormente addentrarmi in questi riflessi; provvederà chi è responsabile: imprendo ora ad esaminare i lavori che si propongono. Ed osservo in primo luogo che il progetto dell'esimio ingenere Randel, che noi dobbiamo approvare, non esibisce la capacità necessaria. Diffatti basta gettare lo sguardo sul piano che egli ci ha presentato, per vedere che nella sua darsena non potranno capire più di otto delle nostre grosse fregate, e che due di esse, se ormeggiate in traverso, non vi possono essere comprese.

Devesi inoltre notare che in questa darsena, la quale non ha più di 50 mila metri quadrati d'acqua, si riuniscono insieme i raddobbi e le costruzioni. Non vi potrà dunque essere accolto il principale nostro naviglio, poichè tanto gli uni che le altre richiedono larghezza molta di spazio; e quale sarà dunque la conseguenza che dedurremo da questi fatti? Noi dedurremo che, per alloggiare otto sole fregate, ci è d'uopo di spendere otto milioni, e, se ciò sia lodevole, io lo lascio giudicare a voi.

Dissi che due fregate nostre collocate in traverso non capiscono nella larghezza della nuova darsena, e ciò si rende evidente, ove si consideri che questa larghezza è misurata da 140 metri al suo massimo, e che la misura in terra d'ognuna delle nostre fregate, non considerato lo slancio di prora e l'inclinazione della poppa, risulta di circa 80 metri per ciascuna.

Dissi pure che non vi capiranno più di otto fregate, e ciò si prova osservando che ognuna di esse, stando in stazione, richiede l'ampiezza libera di 2000 metri quadrati, alla quale se si aggiunga lo spazio necessario ai movimenti ed al servizio dei bacini e degli scali, si riconoscerà facilmente che anche queste poche fregate non saranno collocate a tutto loro bell'agio nella nuova darsena per ottenere la quale noi avremo speso assai largamente.

Nel progetto invece della Commissione del 1849 il seno

delle Grazie era stato scelto per lo stabilimento della marina e si era riservato quello del Varignano, come più piccolo, per dedicarlo unicamente ai cantieri, la quale disposizione si dovrà pure col tempo adottare, se pure vorremo collocare opportunamente alla Spezia la nostra marina. Vi prego intanto, o signori, a ricordarvi che è gravissimo errore il non impiantare un nuovo arsenale marittimo sul piede del suo futuro sviluppo; poichè gli aumenti successivi che occorrono, riescono sempre proporzionatamente costosi, come lo provarono quelli degli arsenali di Francia, e principalmente di quel di Tolone. Io tengo quindi per difettoso il progetto Randel per la sua ristrettezza. Nè giova il dire che egli cercò di adattarsi ai più severi principii di economia, poichè io credo più economico lo spendere anche largamente in principio, anzichè supplire col tempo ad aumenti ed a modificazioni successive.

Altri gravi inconvenienti si potrebbero pure avvertire nel progetto Randel, che, come egli stesso ha dichiarato, è un progetto di massima. Ma mi è caro il tacerli, ed amo meglio procedere per rischiarire un fatto che ho già accennato, e che merita una particolare dilucidazione.

L'onorevole mio collega il deputato Rezasco, in una commendevole sua memoria che da lui stampata ci fu distribuita, dichiara che l'altezza del fango che copre il fondo del mare nei due seni delle Grazie e di Varignano non supera gli ottanta centimetri. Io credo che egli abbia ciò detto per un naturale e semplice abbaglio preso leggendo la mia relazione sulle operazioni della Commissione del 1849, e confondendo l'altezza dello strato di argilla che copre lo scoglio da cui è costituito il fondo del mare col fango che sovrasta allo scoglio, e per conseguenza anche all'argilla.

In quella memoria chiaramente si dice che, « dietro le esperienze praticate dagl'ingegneri francesi, fu riconosciuto che il fondo dei due seni di cui ragioniamo è melmoso ed ha soprapposto uno strato di argilla che ha 80 centimetri di altezza, e dall'esame che fu fatto allora delle materie estratte dal fondo risultò che questo fango è composto di fuchi, di alghe e di materie terrose, per cui, ecc. »

Vede dunque l'onorevole mio collega che il vero fondo di melma ha un'altezza molto maggiore di 0 80 centimetri, e gli basterà a convincersene che ei ne dimandi a chi ha diretto lo scandaglio fatto recentemente e legga la relazione dell'ispettore cavaliere Parodi, il quale, indicando i lavori che si devono fare per chiudere la bocca del seno di Varignano, dice che fa d'uopo discendere dai 5 ai 20 metri per incontrare il primo strato di qualche resistenza che copre lo scoglio, ed ha gli accennati 80 centimetri di grossezza sottostante alla melma.

Appurata così questa quistione, vengo all'altra che riflette il modo pratico con cui s'intende di stabilire le fondamenta dei moli, delle sponde murate e del ponte da sbarco nel seno del Varignano.

Io ho cercato di comprendere il modo di costruzione proposto, leggendo attentamente la relazione del 16 febbraio 1854; ma, lo devo confessare, non l'ho capita e non mi sono potuto fare un'idea chiara e precisa delle cose. In essa si dice:

« La tura che deve chiudere il seno del Varignano è disposta in arco di circolo colla convessità al di fuori; ha un raggio di 225 metri ed uno sviluppo di metri 240; la sua larghezza è di metri 15; la sua altezza, a partire dal fondo di roccia che sottostà al banco di argilla e di melma, varia fra i 5 e i 20 metri; le sponde della tura saranno formate di robuste travi squadrate e poste a contatto, non altrimenti che i tavoloni di valide paratie; una sponda è coll'altra incatenata mediante telai trasversali.

« Il fondo si spurga dapprima in gran parte dalla melma più sciolta, quindi si ricolma di terra regolarmente battuta; il tutto è rinforzato da contrafforti, ecc. »

Fin qui la cosa è chiara; ma ciò che non mi capacita è quanto segue:

« Il regolare affondamento dei pali dovrebbe seguire a un dipresso così:

« Costrurre in terra in appositi cantieri vasti telai formati diritti o montanti, contenuti fra doppie filagne; nell'intervallo dei montanti intercalare i forti pali squadrati come altrettanti tavoloni, lasciandoli liberi fra loro; condurre a galla fino al sito dell'affondamento cotesti telai, quindi caricarli nella parte inferiore fino a renderli verticali; affondarli poi nel primo fango molle per batterli regolarmente e fissarli nel fango più tenace e nell'argilla del fondo. »

Così è descritta la costruzione di questa tura, la quale è in parte una imitazione di telai molto più semplici, di cui io mi son valso per costruire le sponde del mio bacino. Vi ha però una differenza, ed è che il fondo su cui io lavorava era perfettamente spianato, perchè formato dalla platea del bacino già completata; qui invece si ha un fondo irregolare, mal fermo e capriccioso. Ora io domando: i montanti e le traverse dei grandi telai che si vogliono usare essendo solidali, ed i pali intermedi essendo liberi, si pianteranno forse insieme gli uni e gli altri, o prima dovrà piantarsi il telaio, per indi aggiustarvi i pali che ne sono indipendenti? Chiedo pure: in qual modo sarà fatta la intestatura di questa grande paratia che ha 240 metri di lunghezza e 20 metri di altezza? Il piede dei pali dovrà ficcarsi nello scoglio e non sarà sostenuto che dalla melma e dal sottile strato di argilla? Io non giungo a comprendere tutto questo artifizio, e non so quindi persuadermi che la tura che si vuole costruire possa riuscire al Varignano, e che, anche riuscendo, risulti impermeabile all'acqua. Io ho innanzi gli occhi l'esempio di una tura formata a Tolone, molto più solida e più resistente di questa, poichè costituita da un sistema di cassoni sfondati; eppure io la vidi rovesciata, sebbene per la sua giacitura dovesse essere assai meno esposta di quella del Varignano. Essa chiudeva la bocca del bacino n° 3 che è collocato nelle acque dormenti del fondo dell'arsenale, mentre la tura attuale, se non è esposta al mar grosso, dovrà più di una volta resistere alla sua agitazione.

Non credo dunque di probabile riuscita questo lavoro, e tanto meno io credo possibile, non già di fare il prosciugamento di 1,000,000 di metri cubi d'acqua, che tanta è la contenuta nell'alveo del Varignano, ma di mantenere esausta e praticabile quella capacissima conca durante i lavori.

Ma, supponiamo anche felicemente eseguite tutte queste operazioni, rimarrà sempre da vincere la melma. Ora voi ben vedrete quali difficoltà saranno incontrate, se rifletterete che, questa melma avendo così poca consistenza da non sopportare il minimo peso, sarà necessario assorbirla col mezzo di macchine, col pericolo eziandio che, aereata e scoperta dall'acqua, questa melma che vi soggiorna da secoli produca emanazioni letali.

Supponiamo pure che per un qualunque probabile accidente non riesca il lavoro nel modo indicato; e perchè non si è considerato pur per questo caso? L'autore del progetto ed il Ministero sono eglino tanto sicuri della loro buona fortuna e della infallibilità dei mezzi da essi proposti, da non curarsi d'altro e da prescindere da ogni qualunque ulteriore previsione?

Io trovo questo operare non troppo prudente; e siccome quando il denaro è assegnato, il còmpito maggiore è soddisfatto, io non mi risolverò a consentire al progetto, finchè non vadano spianate queste mie difficoltà, e non sia persuaso che l'esito dell'opera, come è proposta, ha tutta quanta la probabilità di riuscir fortunata.

Io potrei continuare in questa discussione, ma temo rendermi troppo importuno. Mi limito dunque a dichiarare esser io d'opinione che nel seno del Varignano non si possa apprestare alla nostra marina un opportuno e comodo collocamento; che i lavori proposti per la tura, oltre ad essere grandemente arrischiati, non mi danno speranza di felice riuscita; che infine sarebbe prudente, nel proporre l'appalto delle opere da costruirsi alla Spezia, di riservarsi le facoltà necessarie per potere opportunamente cangiare il modo di lavorare.

Ma, se i due seni del Varignano e delle Grazie non ci sono favorevoli, quale altro potrebbesi in luogo loro indicare?

Facile assai è la soluzione di questo quesito, poichè basta accennare Panigaglia per additare il più bel seno del golfo, il più riparato dai venti, di una capacità maggiore di tutti, eccettuato quello fra la Palmaria e la Castagna; il più, infine, protetto dal fuoco dei nostri forti, perchè il più addentrato nel golfo; il suo fondo è meno difficile, e vi ha largo spazio in pianura, adattatissimo a costruirvi i depositi, i magazzini e le officine. Io ne parlo, non già per contraddire al progetto del signor Randel, ma perchè si conosca e vi si pensi.

Aggiungasi che, occupando questo mirabile seno, sarebbe pur conservato lo stabilimento del Varignano, d'onde nuova sorgente d'economia; e finalmente notiamo che, collocati a Panigaglia, noi ci accostiamo maggiormente alle polle d'acqua sorgiva che mancano al Varignano ed alle Grazie, e che sono tanto indispensabili alle provviste dei bastimenti.

Vengo ora all'altro punto, intorno al quale ho manifestata la mia opinione, che mi induce a credere che il golfo di Spezia nella sua attuale condizione non abbia tutte le qualità necessarie ad un buon porto di guerra. Intendo quindi parlare della sua correlazione coi porti delle potenze vicine.

Signori, volgete gli occhi alla carta d'Italia e vedrete a poca distanza da Spezia situati i porti dell'Elba e di Livorno, al quale oggi si accorda un assai vasto sviluppo. Or bene, questi porti non sono essi una continua ed immediata minaccia alla Spezia?

Diceva l'altro ieri l'onorevole ministro delle finanze che la Francia non saprebbe tollerare che un'altra potenza occupasse la Spezia, poichè questa occupazione inferirebbe una grave minaccia a Tolone. Ora, alla Spezia non saremo noi parimente minacciati da chi possiede Livorno e le isole della Toscana? La distanza fra questi porti e la Spezia è giornalmente con molta facilità superata dai più minuti veleggianti: che non potrà mai dopo ciò non tentarsi mediante il vapore?

Signori, i fatti compiuti sono fatti veri, ognuno li deplora, niuno vuol vendicarli, e ce ne ha dato l'esempio il disastro di Sinope. Noi, trasferendo la marina nostra alla Spezia, ci esponiamo a questi disastri; spendiamo molto, otteniamo assai poco. Poco giova al nostro bisogno la località del Varignano, meglio ci converrebbe Panigaglia!

Egli è certo però che, chi dovesse proporre la migliore località, la troverebbe certo nell'estrema curvatura del golfo presso la Lagora, le di cui alluvioni non sarebbe difficile di dominare. Sta infatti che, collocando in quel sito l'arsenale, si possono creare due porti indipendenti l'uno dall'altro, mediante la costruzione di una traversa diretta fra il forte Pepino e quello di Santa Teresa. Di questi due porti, quello più avanzato verso la bocca del golfo rappresenterebbe il porto militare, l'altro il commerciale; e se una tale combinazione riuscirebbe costosa, garantirebbe per altro assai più la nostra marina e la collocherebbe in una posizione molto più difendibile.

Ci somministri danari il Parlamento, anche noi senza il soccorso degli stranieri faremo opere grandi ed ardite; e qual vi ha mai di maggior grandezza dell'arsenale veneto ideato e costrutto da menti e mani italiane!

Dovrei ora parlare dei greti, a cui accennava l'onorevole Mamiani. Ma ciò m'indurrebbe in troppo lungo discorso. Mi basterà il dirgli che in quei greti, facilmente, e senza eccedere la spesa che or deve farsi al Varignano, si può costruire un arsenale di capacità doppia di quello che or si vuole adottare, e che non richiede nè aumento di forza mobile nè costruzione di fortilizi. Potrà egli convincersi di ciò ogniqualvolta gli piaccia, poichè io terrò sempre a sua disposizione ed a quella di chiunque il progetto di questo stabilimento che potrebbe innalzarsi a tergo dell'attuale cantiere e dell'antico lazzaretto.

Vorrei infine difendere il progetto di Vado, ma lo tralascio perchè non voglio esserne l'apologista; dirò solo che, se è vero, come ieri diceva il signor ministro della guerra, che una rada non è paragonabile ad un golfo, non è men vero però che una Commissione composta di ufficiali di marina, del genio ed artiglieria riferiva, ai 17 febbraio 1852, che la rada di Vado è considerata come il migliore ancoraggio della riviera di ponente dopo il golfo di Villafranca; che numerosi legni di qualunque portata possono in essa ricoverarsi e mantenersi all'ancora anche coi venti del largo; che nelle guerre marittime fu sempre ricercata e combattuta come prezioso sito di ricovero delle squadre; che la sua importanza si fa maggiore ancora dalla esistenza della vicina strada di Savona all'interno, che è la più agevole e la più breve fra la capitale e il mare, e dalla facilità con cui vi si può fare uno sbarco.

Queste cose diceva di Vado la Commissione citata, e l'ammiraglio cavaliere Albini dice nel suo *Portolano* che vi possono ancorare molto grossi vascelli e fregate senza mai pericolare; i quali pareri, aggiunti a quelli dei più esperti capitani marittimi citati dall'onorevole deputato di Savona, contrabbilanciano largamente l'opinione troppo leggermente emanata dalla Commissione marittima.

Nè tanto meno m'induce a credere cattivo e non adottabile quel progetto l'osservazione dell'onorevole ministro di non esservi in quella località alcun abitato ed approdo, poichè, se egli vorrà compiacersi di rileggere Strabone, vi troverà certamente indicati i Vadi Sabazi, e se oggi sono scomparsi fondendosi colla città di Savona, potrebbero facilmente ripristinarsi quando vi fosse stabilito l'arsenale marittimo, il quale, quivi collocato, sarebbe certo meno al deserto di quanto lo sia nel seno del Varignano.

Finirò col conchiudere che, avendo io instato presso la Commissione acchè si aumentassero le fortificazioni del golfo occupandone anche la parte orientale, mi trovo in obbligo di citare in appoggio alla mia opinione quella pure della Commissione di difesa delle nostre coste, la quale a pagina 116 si esprime così;

« Il golfo di Spezia ha due entrate successive diversamente caratterizzate. La prima, fra la punta di Maralunga e la Palmaria, dell'ampiezza di 4500 metri, dà adito al seno di Porto Venere ed a quello di Lerici, che non hanno importanza come stazioni marittime; la seconda, fra i forti di Santa Maria e Santa Teresa, larga soltanto 3050 metri, è la vera imboccatura della parte del golfo in cui trovasi la stazione che si ha per iscopo di difendere.

Le opere esistenti difendono quest'entrata colla duplice linea di fuochi incrociati dal Pezzino e San Bartolomeo, Santa Maria e Santa Teresa, e da una linea più avanzata formata dalla Scuola e da Maralunga, alle quali si aggiunge la batteria di San Francesco. Questo sistema di difesa, al quale vuolsi aggiungere la torre di Cadamare e la batteria dei Cappuccini, era nel 1799 munito di 100 bocche a fuoco, e bastò un partito di 400 disordinati insorgenti dei vicini paesi, che occuparono improvvisamente le montagne sopra Lerici, per far abbandonare ad una ad una le diverse batterie da quella parte, ed aprir l'adito del golfo ai vascelli inglesi, che non trovarono che una corta resistenza nel forte Santa Maria e poterono prendere tutto quel formidabile armamento.

« Ciò basta ad indicare la difficoltà di difendere il golfo colle sole batterie del mare, particolarmente sulla costa orientale.

« Esse diffatti sono tutte dominate a tiro di fucile dalla montagna, a cui il nemico potrà sempre giungere sbarcando delle truppe alla foce di Magra, dove una strada mulattiera conduce per Ameglia sopra Lerici; o sulla spiaggia di Avenza, dalla quale, per Sarzana, passando la Magra, può dirigersi, anche colle artiglierie, alle spalle delle batterie per la strada carreggiabile di Lerici; per quella d'Arcola, pure carreggiabile, fino in cima del monte dei Galli dietro la batteria San Bartolomeo; o finalmente per la strada reale che conduce alla Spezia, la quale ha una diramazione anche carreggiabile allo stesso monte, da cui si arriva a Pitelli e sulla costa dell'Oca Pelata sopra il forte di Santa Teresa di fronte al Varignano.

« Queste circostanze topografiche avevano determinato i Francesi a progettare varie opere su questi monti, e saranno pur sempre necessarie quando nel golfo della Spezia si volesse stabilire il forte militare. »

In virtù anche quindi di queste ragioni addotte da espertissimi uffiziali d'armi facoltative io persevero a credere che è imprudente ed inutile l'occupar solo la sponda occidentale del golfo coi fortilizi, e che bisogna provvedere alla sicurezza della sponda orientale, senza del che io non so veder cautelato il nuovo nostro arsenale.

Chiuderò ora il mio ragionare coll'invitare il signor ministro a maturare ancora questa pratica, a non esporre la nazione ad un nuovo grave dispendio, senza che siavi un'assoluta necessità che non mi sembra esistere; e del resto, non avendo finora inteso ragioni tali che mi persuadano, mi riservo di proporre che l'adozione delle due leggi sia differita finchè meglio siano studiate le cose e più efficacemente assicurato il nazionale interesse.

PRESIDENTE. Il deputato Solaro della Margarita ha facoltà di parlare.

SOLARO DELLA MARGARITA. Non presumeva di conseguire favore col mio discorso, mentre non corteggiai l'idea recondita che nel trasferimento della marina militare alla Spezia molti seduce. Ma se non adulo i partiti, le opinioni rispetto, e ad Alberto della Marmora diedi il dovuto encomio, sebbene in altri tempi le sue opinioni fossero diverse dalle mie; ben lungi però era dal mio pensiero di suscitare con quelle parole sdegni fraterni.

L'onorevole ministro della guerra, cortese a mio riguardo, fece benigna rimembranza del modo con cui io l'accolsi in Madrid, e tributò lodi ad uno dei miei ante-

nati. Egli ha largamente rimunerato gli atti onesti che era mio dovere usare verso di lui che, giovane, s'incamminava per una via che lo condusse ai primi onori. Al suo successo, al suo valore io applaudo; ben duolmi però che, al nome di un fratello che tutto il Piemonte ed egli medesimo onora, abbia stravolto il mio pensiero; abbia supposto che io voleva seminar discordie; mentre anzi io credeva che l'omaggio reso ad Alberto della Marmora fosse a lui comune, ed a lui più che ad ogni altro caro. Quanto al pensiero che ei suggeriva di consolar Genova additandole le rovine della cittadella di Torino, difficile era che lo facessi, perchè ho sempre deplorato il fatal genio di questi tempi che non trova modo di edificare, di compiere opere utili o grandi, senza distruggere qualche monumento glorioso dell'età passata.

PRESIDENTE. Il deputato Cadorna Raffaele ha facoltà di parlare.

CADORNA R. Alcuni deputati che già si mostrano persuasi o non dissenzienti intorno al trasporto della marina militare alla Spezia sotto l'aspetto finanziario, commerciale e politico, esitano tuttora a riconoscere questa convenienza sotto l'aspetto militare. Ed invero, o signori, finchè tale quistione è trattata in astratto se ne può avere qualche dubbio; ond'è che io credo utile insistere su questo argomento, non ostante le ragioni già esposte dal signor ministro della guerra.

I nostri oppositori ebbero, secondo me, un bel giuoco, appunto perchè non discesero ai singoli casi pratici. Che essi adottassero un tal modo di procedere, me lo rivelano i loro discorsi, ma più specialmente le parole che preliminarmente esponeva l'onorevole Costa di Beauregard prima di inoltrarsi in tale quistione. Infatti egli diceva:

« Sans aborder les appréciations de détail et la question technique, sur laquelle les hommes spéciaux sont seuls compétents, chacun peut juger au point de vue d'ensemble la position de l'arsenal maritime et de ses dépendances transportées dans le golfe du Varignano. Cette position, messieurs, doit se présenter à tous les esprits, avec le péril évident d'entasser à l'extrême confin de notre territoire toutes nos ressources navales, de les y exposer, sans appui, complètement isolées, aux dangers sérieux d'une attaque par terre. »

Voi vedete adunque che tale quistione è stata trattata in modo teorico e generico. Ora io mi proporrei, e mi pare conveniente, di discendere appunto ai casi pratici e vedere al concreto quali sono le difficoltà che il nemico avrebbe a superare, quali le possibili difese per parte nostra.

Esponiamo dapprima esplicitamente l'obbiezione che ci si oppone, e la quale consisterebbe in questo: che noi collochiamo il nostro arsenale marittimo agli estremi confini dello Stato, sopra una stretta lingua di terra, la quale è attaccabile ai fianchi e di fronte, è distante dalla nostra base di operazione, epperciò è esposta ai colpi di mano ed alle sorprese.

Vediamo prima di tutto quale sia la distanza dalla nostra base di operazione, e quali siano le probabili sorprese.

Certamente che, trattandosi del tempo per trasferire le truppe, se giudichiamo coi mezzi esistenti alcuni anni or sono, siccome si doveva ricorrere alle marce, così da Genova, da Alessandria e da Torino, rispetto alla Spezia, eravamo discosti rispettivamente di cinque, sette e dieci giorni; ma è ben altra cosa se noi poniamo mente ai mezzi attuali di trasporto, cioè colla via ferrata sino a Genova, e quindi alla Spezia coi vapori per la via di mare, e spero tra poco anche colla via ferrata, onde la distanza non è che di poche ore.

Notate bene, o signori, che quando si trattasse di portare soccorsi alla Spezia, a differenza del nemico che vi dovrebbe seco condurre tutto il materiale, noi non avremmo bisogno che di trasferirvi la fanteria, inquantochè di cavalleria non vi ha bisogno su pei greppi della Castellana, e d'artiglieria e altro materiale da guerra sarebbe sempre e abbondantemente fornita la Spezia. E questo accenno perchè appunto la condotta del materiale è quella che può, sia per mare che per terra, ritardare i soccorsi.

Vediamo ora, a petto di queste considerazioni, quali sono le probabili sorprese del nemico.

Per dire che il nemico sorprenda la Spezia convien supporre che s'ignorino o si trascurino per parte delle truppe di guarnigione colà le precauzioni e le vigilanze che si usano in tutte le fortezze; convien supporre che, appunto perchè si tratta di una fortezza posta alla frontiera, non si cerchi di raddoppiare di vigilanza e di precauzioni. Ma è questa una quistione di disciplina, e niuno dubita al certo che essa possa venir meno nella nostra armata.

Converrebbe inoltre dimenticare che in tutte le direzioni su quei confini si possano stabilire telegrafi elettrici che diano gli opportuni e pronti avvisi.

Ma non basta: converrebbe supporre che il nemico fosse così imprudente (invece che è massima di guerra il supporlo prudentissimo), converrebbe, dico, supporre un nemico così imprudente da reputarsi sicuro del suo colpo di mano, come se si trattasse di una sola gita di piacere, sicuro poi di retrocedere senza molestia; mentrechè, quando intraprendesse una tale operazione, le regole di prudenza vorrebbero che egli pensasse alle possibili conseguenze. Quindi, non solo distaccherebbe un corpo di truppa, ma farebbe una concentrazione di altre forze per le ulteriori eventualità, e si provvederebbe di munizioni da guerra e da bocca. Ora, io domando, come sarebbe possibile per parte sua addivenire a tutte queste operazioni, senzachè nulla trapelasse dei suoi preparativi? D'altronde, in forza del diritto internazionale, converrebbe anche supporre che sia lecito ad una potenza qualunque, senza preventiva dichiarazione di guerra, inoltrarsi sul territorio altrui, coll'acquiescenza di tutte le altre potenze.

Ma, largo di concessioni come sono, suppongo che il nemico proceda non ostante nella sua impresa, senza concederci il tempo di chiedere gli opportuni soccorsi. Ebbene, io dico, facciamo che la fortezza basti a se stessa, sia cioè munita di uomini, di viveri e di mate-

riali acciò possa difendersi da sola, e con una ordinaria vigilanza alla Spezia sarà evitato ogni pericolo di sorpresa.

Parlerò a suo tempo quanto alla guarnigione di cui dovrebb'essere fornita costantemente; dirò solo per ora che non deve punto sorprendere, siccome cosa che frequentemente accade nelle operazioni militari, che una fortezza debba bastare a sè. Come nella piccola guerra succede che ad un distaccamento troppo lontano dal corpo principale gli si dica: trincieratevi con un'opera chiusa, fornitevi di viveri, ma non isperate soccorsi, non confidate in una ritirata, e difendetevi a qualunque costo; così nella grande guerra avviene che una fortezza sia abbandonata a se stessa appunto perchè non può essere soccorsa, e perchè le sono tolti i mezzi di ritirata; nè si vorrà perciò arguire che si possa essere sorpreso ed impunemente possa avanzarsi il nemico ad espugnarla.

Ora che in genere ho consacrato qualche considerazione intorno alle pretese sorprese o colpi di mano, permettetemi che io venga ad indagare i possibili attacchi di fianco e di fronte. Un attacco di fianco può in prima accadere dal lato di mare. Non presento il caso di un attacco per parte delle potenze marittime di primo ordine; in quanto che, o noi avremo un'alleata, mentre l'altra ci sia nemica, ed allora l'equilibrio sarà stabilito: o noi avremo una di queste potenze marittime contro di noi senza alleati, e certo io non pretendo che da noi soli si possa contendere. Mi restringo però a dire che alla Spezia ci troveremo sempre in condizioni più favorevoli che in qualunque altra località, in quanto che noi potremo, oltre alle batterie di terra, disporre in linea la nostra flotta, o per lo meno, la rientranza del golfo è tale, che, quando lo si voglia e convenga, si può, inoltrando la flotta verso la maggiore rientranza del golfo, sottrarla ai colpi nemici.

Farò ora il caso che il nemico venga da levante ad attaccarci per mare. Certamente quella potenza ha una flotta alquanto maggiore della nostra; ma noi trasportiamo appunto la nostra marina alla Spezia per viemaggiormente svilupparla; e quando la medesima sia sviluppata, posta in linea e aiutata dalle nostre batterie di terra, io non veggo come non possa contendere in quella località a una marina di second'ordine.

Ma qui mi si affaccia un'obbiezione esposta dall'onorevole Pareto. Egli disse: il nemico potrà operare uno sbarco dalla punta del Corvo fino a Lerici.

Veramente fin qui si riteneva per certo che sbarchi non fossero possibili intorno alla Spezia, che alla foce della Magra a levante, ed a ponente al di là di Riomaggiore; e mi pare inoltre cosa singolare il supporre che sia possibile uno sbarco sotto i colpi della nostra flotta, là appunto (e basterà gettare uno sguardo sulla carta) dove quelle coste non sono sparse che di roccie e dirupi.

E qui mi giova notare anche una contraddizione. Voi dichiarate che la costa occidentale della Spezia, ove sono i nostri stabilimenti, è esposta ai colpi nemici che partono dalla costa di levante, e poi volete ad un tratto che gli sbarchi si trovino facili per il nemico sulla costa orientale esposta alle offese del nostro naviglio militare, e che vi si possa agevolmente sbarcare personale e materiale.

D'altronde, una delle operazioni più difficili e delicate si è appunto quella degli sbarchi, che per lo più si opera come pel passaggio dei fiumi, facendo cioè delle dimostrazioni in più luoghi onde attirarvi l'attenzione del nemico, facendovi finti passaggi o finti sbarchi, e poi operando l'effettivo passaggio o sbarco dove il nemico meno sel crede. Ed in fatto di sbarchi, non avrei che a citare due esempi fra i più recenti, lo sbarco fatto a Sidy-Ferouck in Algeria nel 1830, e quello operato, non è gran tempo, ad Eupatoria in Crimea.

In ambedue i luoghi si fecero delle dimostrazioni su altri punti, e poi improvvisamente si operò lo sbarco là dove le truppe nemiche non erano concentrate. È d'altronde noto che in queste due località si confermò quanto si diceva, vale a dire che non in luoghi difficili per condizioni topografiche si sbarcava, ma dove la spiaggia era aperta ed il suolo facile, piano e sgombro.

Ora, lasciando gli attacchi dal mare, mi accingo a considerare quelli che attraverso gli Appennini possono venire dall'altro fianco di settentrione. Giova qui premettere che, movendo il nemico attraverso gli Appennini per avvicinarsi alla Spezia, dovrebbe naturalmente staccarsi e fare una diversione.

Tutti sanno che per le condizioni geografiche e topografiche Piacenza trovasi appunto sopra la linea di operazione; ma, se qualcuno ne dubitasse, quegli stessi i quali eressero colà recenti fortificazioni ci dimostrano avere una tale persuasione.

Diffatti, per quelli che conoscono i particolari, non solo delle fortificazioni di Piacenza già erette, ma di quelle che s'intenderebbero di ulteriormente erigere, noi vediamo che la stessa loro configurazione è fatta in modo da permettere colà un grande concentramento di truppe atte all'occorrenza per una ostinata difesa ed a sostenere una ritirata al di là del Po, onde lasciar campo alle truppe di concentrarsi poi nelle fortezze poste sulle rive del Mincio e dell'Adige. Ne verrebbe quindi ad evidenza che il nemico, volendo di colà muovere alla Spezia, farebbe, come già asseriva, una diversione. Ma alcuno ci dirà: nulla di più facile per un potente nemico che il distaccare una parte delle sue forze. Veggasi però quale dovrebbe essere la forza di tale distaccamento.

A tale uopo mi accingerò anch'io a fare qualche citazione in proposito, per non essere la mia parola abbastanza autorevole, prevenendovi che il libro che ho per le mani non esprime un'opinione privata, dacchè non contiene che regole universalmente consentite, e d'altronde esso ha l'autorevole approvazione del Ministero della guerra e del Comitato di fortificazioni di Francia. Questo libro è l'*Aide-mémoire des officiers du Génie*, ove leggesi:

« *Evaluation de la force des armées de siége.* — Selon *Vauban* et *Cormontaigne*, lorsqu'il faut attaquer dans

les règles une *place* si *petite* qu'elle soit, mais située dans une forte position, n'eût-elle que 400 hommes de garnison, on n'y saurait employer moins de 10 à 12,000 hommes et plusieurs régiments de cavalerie.

« Une *place moyenne*, qu'il faut circonvaller, et qui a 2 à 3000 hommes de garnison, exige que l'armée assiégeante soit de 20 à 25,000 hommes.

« Les *places plus considérables*, qui ont 3 à 4000 hommes de garnison, doivent être attaquées par des armées 7 à 8 fois plus fortes; et seulement 5 à 6 fois plus fortes, si les garnisons sont de 8, 10, 12, 15, 18,000 hommes. »

Come vedete adunque, allorchè si trattasse di un distaccamento per muovere all'assedio dei forti alla Spezia, supponendo la guarnigione di 3000 uomini, converrebbe che questo distaccamento fosse sette od otto volte maggiore, e quindi si richiederebbero dai 21 ai 24 o 25,000 uomini. E notate bene che se, come taluni pretendono, alla Spezia si esigesse una maggiore guarnigione, tanto maggiore esser dovrebbe il distaccamento nemico e tanto minore adunque la probabilità che egli voglia talmente scemare le sue forze. Ma, sempre largo di concessioni, suppongo che tuttavia muova alle offese. Procedendo verso gli Appennini, si dice, passerà le Cento Croci, oppure più giù a Borghetto, dove appunto passa ai confini la nostra strada reale, e verrà ad intercettarla. Ma, se potrà intercettare tale strada, vi sarà intanto sempre libera la via di mare ed anche la via ferrata che si spera eseguita da Genova alla Spezia, la quale non passerebbe al confine, come l'attuale strada reale.

Però suppongo ancora che questa strada sia pure intercettata, e che per qualche contrattempo ci sia vietata la via di mare; ebbene, rientriamo nel caso di prima, cioè che basterà sia la fortezza munita di viveri, d'uomini e di materiali a sufficienza, abbandonata a se stessa, e si entrerà quindi nelle vie ordinarie di un assedio regolare.

Finalmente mi rimane a considerare il caso degli attacchi di fronte. L'onorevole Pareto ci ha descritto con molta esattezza tutte le strade che hanno accesso a Sarzana ed alla Spezia; nè ciò deve arrecare sorpresa, chè a tutte le fortezze del mondo si riferiscono una o più strade. Ma egli forse ne inferirà che i nemici, oltrepassando il nostro confine e movendo poi a Sarzana, possono accostarsi alla riva orientale. Io convengo qui colla Giunta sulla convenienza di collocare anche delle batterie sulla riva orientale e qualche altra opera più addietro in qualche punto essenziale di passaggio. In tal modo certamente noi ritarderemo sempre l'avanzarsi del nemico; avremo quindi il benefizio del tempo, e con queste nuove batterie presenteremo dei fuochi nel golfo che s'incrocicchieranno con quelli partenti dalla riva di ponente.

Ma, mi si dice, finalmente dopo qualche tempo di resistenza quel forte e quelle batterie saranno superate. Ebbene, o signori, il nemico dovrà ivi erigere le sue batterie sotto il fuoco delle nostre batterie di ponente non solo, ma sotto quello che partirà dal nostro naviglio militare.

Superato anche questo ostacolo, esaminiamo ora quali saranno gli effetti di queste batterie nemiche. Prendendo col compasso la misura della larghezza del golfo della Spezia, dal forte di Santa Teresa e dalla batteria di San Bartolomeo fino alla maggiore rientranza del golfo di Varignano, ove sarebbe collocata la maggior parte dei nostri stabilimenti marittimi, noi abbiamo una misura di 3800 metri circa. Ora non v'ha chi dubiti che la portata delle armi, massime come sono attualmente perfezionate, non possano giungere a questa distanza. Ma qui è d'uopo fare una distinzione tra la portata assoluta delle armi ed il *tiro efficace* delle medesime, vale a dire la probabilità di colpire un bersaglio di una data estensione. Ora, se si trattasse di un bombardamento d'una vasta città che presenta una estesa superficie, allora comprenderei come si potrebbe qui avere un tiro efficace; ma, quando non si tratta che di una superficie di poche are, come il Varignano, una parte della quale acquea, non so capire come si possa asseverare che il tiro alla distanza di 3800 metri possa essere efficace. D'altronde, per antivenire gl'incendi, non vi ha dubbio che si può stabilire un esatto servizio in proposito, conoscendosi che i medesimi sono facili ad estinguersi al loro primo apparire. Nè si vede inoltre che nelle battaglie navali, ove colle navi sono in presenza non altro che materie combustibili, succedano frequenti gl'incendi; e si osservi che la Santa Barbara, cioè ove si ripone la polvere da guerra, non è così bene al riparo come sarebbe nell'arsenale marittimo della Spezia, ove i magazzini di polvere verrebbero tutelati da edifizi a prova di bomba.

Non vi ha alcuno, appena iniziato nello studio dell'arte militare, il quale non riconosca l'immensa influenza della portata delle armi in molte circostanze; ma succede talvolta che, se di un principio si voglia fare il perno di tutti i ragionamenti, allora si cade nell'esagerazione ed anche nell'assurdo. Mi spiego con un esempio.

Nessuno nega che, quando trattasi di giudicare delle distanze, in cui debbono essere collocati i forti staccati come, per esempio, quelli che si erigono ora in Alessandria, non si debba aver riguardo alla portata delle armi. Non v'ha dubbio che, siccome questi forti si debbono vicendevolmente proteggere, la portata delle armi vi ha una grande influenza. Ma se col perfezionamento delle armi si giungesse ad ottenere un tiro efficace di 5000 metri, ed in tal caso ci si venisse a dire: i forti staccati possono collocarsi alla distanza di otto o nove mila metri, perchè in tal modo possono ancora proteggersi vicendevolmente, allora si cadrebbe evidentemente in un'assurdità, in quanto che, partendo dal principio che le superficie aumentano in ragion quadrata delle distanze, non si potrà mai con qualche cannone che spara ad intervalli, pretendere di sorvegliare una così vasta superficie; epperciò noi dovremo conchiudere che facilmente il nemico la oltrepasserà pressochè impunemente.

Il fin qui detto si riferisce naturalmente al solo preteso pericolo degli stabilimenti dell'arsenale marittimo, ove sono i materiali più facilmente accendibili; dacchè a nessuno verrà mai in mente che dalla sponda orientale del golfo possano le opere di difesa essere espugnate. Basterebbe in questo caso citare i mille esempi d'assedi in cui, di mano in mano che si fanno le linee di approccio, si avanzano le batterie sino a collocarle sul ciglio di controscarpa del fosso. Ivi si apre la breccia, si procede alla discesa nel fosso, si fa un primo assalto che forse riescirà infruttuoso, e finalmente si viene all'assalto definitivo, e la fortezza sarà finalmente espugnata.

A vieppiù dimostrare poi che le batterie ed i forti a difesa del Varignano non sarebbero espugnabili dalle batterie a levante del golfo, giovi anche il recentissimo esempio di Sebastopoli. Presa la città, gli alleati stabilirono batterie formidabili sulla riva meridionale, e per un mese continuarono gli avversari collocati sulle due rive opposte a salutarsi allegramente senza, o con ben lieve danno; e si badi che colà la distanza da una riva all'altra del golfo, ben lungi dall'essere di metri 3800, era solo di ottocento, di mille, di mille e duecento.

Esaminati i casi probabili di offesa e di difesa, mi pare ora di essere in diritto di conchiudere che non deve più spaventarci quel principio, il quale, considerato in astratto, pareva per taluni accettabile, vale a dire il pericolo di esporre la nostra marina militare in quell'estremo confine. Ma a fronte di questo ne oppongo un altro al caso nostro applicabilissimo, ed è che le difese si devono, per quanto è possibile, erigere alle frontiere.

Mi si opporrà: ma perchè, mentre consigliate di erigere queste difese alla frontiera, non ci siamo fortificati sul Ticino? Voi stesso, mi si dirà, nella discussione sul progetto di legge per le fortificazioni di Alessandria, avete perorato in difesa della scelta d'una linea interna tra Casale ed Alessandria! Ma qui appunto sta la non lieve differenza, che al Ticino noi abbiamo una frontiera molto aperta, un terreno che, topograficamente parlando, non ci sussidia per nulla, mentre alla Spezia, oltre alle felici condizioni idrografiche per l'arsenale, abbiamo pure eccellenti condizioni topografiche per la difesa; ed inoltre quando, o per trattati o per forza di cose, si dovessero cambiare i limiti territoriali, queste fortezze sul Ticino sarebbero poco men che inutili, mentre dell'arsenale marittimo alla Spezia niuno v'ha che dubiterà dell'aumentata importanza ed opportunità.

Ma vediamo ora gli altri vantaggi che si possono ritrarre da un arsenale situato alla Spezia. Il primo, a mio avviso, si è che la flotta, in questa posizione ha molto maggiore libertà d'azione che non a Genova, ove non avvi, per quanto si dica, spazio sufficiente per potersi disporre in linea e manovrare, e dove è facilmente bloccata.

L'onorevole Pareto, alludendo alla simultaneità della difesa alla Spezia e ad un soccorso a Genova, ha detto che si pretenderebbe fare il miracolo di Sant'Antonio. A me non pare applicabile al caso tale asserzione, in quanto che, o trattasi di essere assaliti alla Spezia da una potenza marittima di secondo ordine che venga da levante, ed abbiamo già accennato come ci possiamo difendere; o quest'attacco non ha luogo, ed allora ripeto che la flotta ha maggiore libertà d'azione o per inquietare altrove il nemico ed i suoi convogli, o per trasportare truppe per utili diversioni, o per altre eventuali operazioni di guerra.

In massima poi non mi si niegherà essere sempre utile avere un ostacolo di più al di là del cuore dello Stato, che il nemico abbia da superare. E insomma, se egli ci attaccherà alla Spezia non solo indebolirà allora le sue forze; ma se, nel tempo in cui ha luogo questo assedio, noi potremo sulla nostra linea naturale d'operazione prendere l'offensiva ed inoltrarci a Stradella o più oltre ancora, questo distaccamento sarebbe in una posizione molto arrischiata, potrebbe essere tagliato fuori, o, quanto meno, la sua ritirata potrebbe essere molto dubbia e pericolosa.

Per altra parte la Spezia ci presenta un altro vantaggio, ed è quello di avere un punto di partenza per operare noi stessi una diversione, e non solo noi, ma anche i nostri possibili alleati. In quest'ultimo caso sarebbe preferibile che coi mezzi potenti di trasporto che si possedono attualmente per mare, questi alleati, invece di lunghissime marcie attraversando tutto il paese, potessero fare uno sbarco al punto della Spezia onde procedere ad ulteriori operazioni.

Taluno però si farà a dire: ma queste diversioni, tanto per parte vostra, quanto per parte di alleati, si possono egualmente eseguire sebbene non vi sia l'arsenale marittimo alla Spezia, e non vi siano ivi fortezze. Ma evidentemente con un punto d'appoggio ed una fortezza provvista di munizioni di ogni specie da tutelare anche un rimbarco, saranno vieppiù facilitate ed assicurate le ulteriori operazioni.

I vantaggi che ho fin qui enumerati non si troverebbero per contro nella posizione di Vado. E, giacchè ho nominato questa località, mi si permetta qualche osservazione.

Il progetto ideato dall'onorevole Sauli per quella località, importa per il solo stabilimento marittimo 15 milioni e mezzo, cioè una spesa di 5 milioni e mezzo maggiore della Spezia. Per le fortificazioni non si è contemplata che la spesa di un milione e 200 mila lire; ma io mi appello allo stesso onorevole Sauli, se egli crede che le sole batterie di Santo Stefano, di San Lorenzo e della Spagnuola e di quelle lontane dal forte di Savona, costituiscano una difesa efficace per mare: e notisi poi che si sono assolutamente ommesse nel progetto di Vado tutte le fortificazioni per terra, le quali sono non meno indispensabili.

E infatti, o supponiamo un nemico che muova da ponente, e superata la linea della Roia, egli si troverà in faccia a Vado; ed è tanto più probabile una tal mossa offensiva, che il nemico da ponente non eseguisce una diversione, ma si trova sopra una linea naturale di operazione. Oppure è un nemico che muove da levante, e suppongo che l'armata nostra sia stata costretta a riti-

rarsi e concentrarsi in Alessandria; ma certo è che, se voi trovate facile un distaccamento da Piacenza verso la Spezia, io dico che a più forte ragione, in questo caso, si farà da Alessandria verso Vado, e con tanta maggior ragione se voi non avrete fortificata quella località dalla parte di terra. Saranno adunque necessarie queste fortificazioni: ma dall'esame di quei dintorni è facile arguire quale spesa ingente richiederebbero, inquantochè, a differenza della Spezia, in cui noi troviamo la Castellana in vicinanza del golfo del Varignano che domina le circostanti alture, noi vediamo intorno a Vado una serie di alture; per cui non vi sarebbe ragione che, fortificata un'altura, non si debba fortificare l'altra vicina che la domina: quindi è che di fortificazione in fortificazione, noi incorreremmo in una spesa gravissima; il che, ripeto, riesce evidente dalla sola configurazione del terreno, senza neppure aver sott'occhio un preventivo progetto.

Vegga dunque l'onorevole Astegno se, anche indipendentemente dal giudizio dei capitani marittimi da lui riferito alla Camera, non vi siano altre potenti ragioni per escludere quella località. Vi porga attenzione il deputato Sauli, al quale pure avrei in tal modo implicitamente risposto.

Vengo ora a fare qualche osservazione riguardo alla spesa. Certamente non intendo di entrare in una discussione finanziaria, la quale fu già così egregiamente trattata dal presidente del Consiglio, nè sarei io da tanto; faccio osservare solamente che la spesa presunta dai deputati Pareto e Casaretto è fondata sopra i calcoli napoleonici.

Ma quale differenza vi è tra il progetto di Napoleone ed il nostro? Quello di Napoleone rifletteva tutto il golfo della Spezia, chè tutto era dedicato ad un arsenale marittimo, mentre noi ci restringiamo al golfo del Varignano e ad uno stabilimento marittimo proporzionato alla nostra flotta. Le difese napoleoniche si estendevano quindi a tutto intiero il golfo; epperciò, oltre alle batterie orientali ed occidentali in maggior numero, un forte alla Castellana d'importanza assai maggiore che non il nostro, la città di Spezia fortificata, forti a Campiglia, ai Cappuccini, ai principali accessi dalla parte di levante, mentre le nostre difese sono ristrette a difendere il Varignano già accennato.

Ora, i calcoli napoleonici fanno ammontare la spesa per queste opere a 32 milioni, ed io non so invero come ne derivi che i nostri debbano salire a 40, a 70 milioni, come vollero far credere gli onorevoli Pareto e Casaretto. Volendosi contestare le cifre, io avrei piuttosto desiderato che si prendesse alla mano il progetto dell'ingegnere Randel e quello delle fortificazioni, e si dimostrasse tecnicamente o che questi progetti non hanno sufficiente sviluppo, oppure che le stime sono erronee in meno. Questo è il modo, a mio avviso, di dimostrare l'erroneità dei calcoli; ma, finchè non si adotta un tale sistema, avrò ragione di credere che, invece di addurre fatti, si spazia nei campi dell'immaginazione.

Mi rimane a dire qualche cosa quanto alla guarnigione, poichè si è troppo insistito sopra il pericolo di dover diminuire le forze vive del nostro esercito. Comincierò a spogliare quest'asserzione di alcune esagerazioni. L'onorevole Costa di Beauregard ha detto che noi dovevamo distribuire molte guarnigioni in varie fortezze dello Stato, accennando prima alla fortezza di Valenza (che finora non esiste) e quindi a Casale, Alessandria, Genova e finalmente alla Spezia.

Ma già lo dissi nella discussione del progetto sulle fortificazioni di Alessandria, che non è il caso di dover sparpagliare le nostre forze in tutte quelle città che a guisa di Alessandria e di Casale trovansi sulla linea di operazione; in quanto che o noi saremo sulla offensiva, e allora le fortezze che si trovano indietro non avranno d'uopo pel momento di essere guarnite; o saremo sulla difensiva, e l'esercito farà naturalmente la sua concentrazione in queste fortezze.

Quanto alla Spezia poi, acconsento che in tempo di pace la guarnigione costante possa essere fornita dagli Equipaggi, e dal corpo Real Navi, ma in tempo di guerra invece, io lo dico francamente, non vedo questa possibilità, in quanto che gli Equipaggi e Real Navi sono un annesso e connesso della flotta, e se noi vogliamo che la flotta mantenga la sua libertà d'azione, non dobbiamo supporre che gli Equipaggi ed il Real Navi possano fornire alla Spezia una guarnigione.

Per questo io sono d'avviso che il Ministero debba pensare e seriamente pensare alla riorganizzazione di alcune riserve. Il bisogno altronde di riorganizzare la guardia nazionale (che vale il dissimularlo?) è universalmente sentito. L'onorevole ministro dell'interno, in una delle sedute scorse, accennava infatti ad alcune modificazioni. Ma da quanto parmi egli non alludeva che a palliativi. Ed io penso che i palliativi non varranno, e che bisognerà venire ad una radicale trasformazione. Molti sono gl'inconvenienti che si potrebbero rilevare in proposito. Io per ora mi riferisco ad un solo, ed è il vistoso capitale che generalmente si perde per le armi affidate alla guardia nazionale.

Faccio un semplice confronto tra le precauzioni che si usano nell'esercito, e quelle che si usano nella guardia nazionale per la loro conservazione. Nell'esercito si comincia a dare un'istruzione a tutti i soldati sul modo di scomporre e ricomporre il fucile, in quanto che dallo scomporre e ricomporre il fucile in un modo o nell'altro, ne risulta la maggiore o minore conservazione del medesimo. Le riparazioni necessarie si fanno immediatamente; queste riparazioni sono a carico del soldato quando dipendono dalla sua incuria, sono a carico del Governo quando sono necessitate dal lungo uso; a queste riparazioni si fanno collaudazioni, si passano frequentemente delle ispezioni. Con queste precauzioni un fucile può in media durare cinquant'anni.

Ora, fatta astrazione di qualche rara località, ditemi se sia a sperarsi una tale durata nella guardia nazionale, e come volete che le armi possano essere a lungo conservate? È molto se invece di cinquanta durano da

dieci a dodici anni; cosicchè, quando verrà il momento del pericolo, noi saremo esposti o a non aver delle armi servibili, oppure a doverle incettare all'estero forse con difficoltà, o per lo meno sottoponendoci ad una spesa molto gravosa. Un fucile costa in media 34, 35, 36 lire; moltiplicate questa somma per le molte migliaia di fucili che occorrono, e giungerete a vari milioni.

Vengo ora alla conclusione.

Noi abbiamo adunque, a mio avviso, un doppio svantaggio mantenendo uniti in Genova il naviglio militare e la marina mercantile; invece, traslocando il naviglio militare alla Spezia, provvederemo al vantaggio dell'uno e dell'altra. Mi pare di avere puranco dimostrato che l'obbiezione mossa contro il progetto pel pericolo di collocare i nostri stabilimenti marittimi sul confine dello Stato non sussista, e che per contro molti altri vantaggi si ritraggono da questa posizione.

La Spezia presenta inoltre e vantaggi idrografici e topografici, che altrove assolutamente non s'incontrano, e per queste felici condizioni l'erezione sia degli stabilimenti marittimi, sia delle opere di difesa esigerà relativamente una minore spesa. La Spezia ha finalmente una rada che assicura viemmeglio l'istruzione; ed al postutto i più difficili ad arrendersi non mi contraddiranno che ivi sono i maggiori vantaggi possibili ed i minori svantaggi in confronto d'ogni altra località. Ond'è che io, raccomandando caldamente al Governo l'organizzazione di opportune riserve, colla più intima convinzione do il mio voto favorevole a questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Io temo che sarò un po' lungo, ma, ove la Camera non voglia ascoltarmi per intero oggi, potrò rimandare una parte del mio discorso a domani.

La proposta che il Governo faceva di traslocare la marina militare alla Spezia è certamente un argomento gravissimo, e che ben si poteva supporre avrebbe dato luogo a molte discussioni e avrebbe incontrato opposizioni diverse; ma il soggetto pareva che dovesse essere trattato nei termini che gli sono propri e naturali, cioè dal lato tecnico, dal lato economico, dal lato degl'interessi commerciali, dal lato strategico: ma alcuni oratori, deviando da questo campo, hanno condotta la quistione anche su argomenti politici delicatissimi, di cui anzi taluno, più che delicato, spiacevole, in quanto che pareva potessero suscitare rivalità o ruggini tra municipio e municipio.

A questi però ha così pienamente, a mio credere, risposto l'onorevole presidente del Consiglio da togliermi affatto il bisogno di ritornarvi; e lo faccio tanto più volontieri in quanto che sarebbero argomenti per me troppo gravi.

Mi permetterò tuttavia di fare, per conto mio, una semplice osservazione in proposito alla Camera. Io, non nato negli Stati sardi *(Udite! udite!)*, vi son venuto e vi fui accolto colla più generosa ospitalità. Carlo Alberto ebbe in me fiducia bastante per affidarmi, in altri tempi, un Ministero; Vittorio Emanuele me l'affidò nuovamente: e, durandovi da sette anni e mezzo, posso dire di non aver demeritato nemmeno la fiducia del Parlamento. Io dico questo per provare che posso in coscienza, come diceva l'onorevole Pareto, esaminare i miei sentimenti e trovare che, se abborro dalle discussioni relative a dissidi, a dispiacevoli gare municipali, posso tranquillamente dire che io amo questo paese, questa nuova mia patria, quanto altri può amarla, e non ho certo sentimenti di preferenza nè per l'una nè per l'altra città, nè per l'una nè per l'altra provincia.

Fatte queste brevi osservazioni, cercherò di condurre la questione semplicemente nei suoi veri termini, e mi occuperò essenzialmente di quella parte in cui posso portare qualche lume, cioè della parte tecnica.

Ma prima di tutto io desidero sdebitarmi di un appunto fatto al Governo, e quindi, per la sua propria natura, più specialmente al ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Pareto disse che non si ascoltavano i vivi reclami del municipio di Genova, il quale avrebbe desiderato fare una calata dal ponte Reale a quello delle Mercanzie, ed ampliare e moltiplicare gli accessi al porto franco. Io debbo dire all'onorevole deputato che se egli avesse esaminato bene lo stato delle cose...

PARETO. Mi permetta una sola osservazione. Non ho voluto dire dal ponte Reale a quello delle Mercanzie, ma bensì da questo a quello dei Cattanei, perchè so esistere una calata tra il ponte Reale e quello delle Mercanzie.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Mi perdoni: credo aver qui la gazzetta ove sono registrate le sue parole.

LA MARMORA, *ministro della guerra e marina.* Eccole qui:

« La Camera di commercio aveva proposta una calata tra 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 tutto al più due; in conseguenza di che le mercanzie non vi si possono sbarcare così facilmente e così celeremente come sarebbe conveniente. »

PARETO. È stato uno sbaglio.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Vede adunque che non posso essere appuntato, poichè cito il rendiconto. Aggiungerò poi che dal ponte Reale al ponte Cattanei vi è una calata; essa è piccola, ma ad ogni modo ce n'è una; è piccola come erano piccole prima, quasi ovunque ne esistevano. Ad ogni modo, sia riguardo a questa che a quell'altra calata, faccio osservare che tanto è lungi che noi non avessimo il più grande interesse a procurare queste facilitazioni d'approdo, fra le quali doveva essere appunto la calata fra il ponte Reale e Mercanzie, che, appena fu fatto in novembre 1856 un piano, secondo il quale la destinazione

del ponte delle Mercanzie sarebbe mutata per aggiungerlo al porto franco, riconobbimo che era interessantissimo di ampliare senza dilazione la calata fra il ponte Reale e quello delle Mercanzie. E tanto è vero che riconobbimo ciò importante ed urgente, che ci siamo assunta la responsabilità d'intraprendere l'opera, la quale oggi è in corso di esecuzione, senza il consenso della Camera, sperando che la Camera avrebbe assentito a ciò, vistone l'urgenza. Ma, ad ogni modo, quando pure fosse vero che noi avessimo indugiato alquanto a fare quest'opera, la quale, come dico, è già avviata, ritenuto che una Commissione stava maturando un progetto generale di miglioramento al porto, mi pare che non sarebbe stato il caso di farne appunto al Ministero, se non nel caso che esso non avesse fatto eseguire nè questa nè altre opere; ma, quando il Ministero provasse che ha fatto molto, io non credo che, per non aver fatto tutto, si possa appuntarlo di prendere troppo poco interesse al commercio di Genova.

Tolleri dunque la Camera che io vada facendole un cenno di quello che ha fatto l'amministrazione dei lavori pubblici, dal momento in cui essa ha assunta la direzione dei lavori delle spiaggie e dei porti.

In questo intervallo, che data solo dal 1853, noi abbiamo fatta una calata al molo vecchio sotto la batteria alla punta, lunga 35 metri; un'altra calata nuova presso l'estremità del molo lunga 50 metri, e questa calata con 9 metri di larghezza. Abbiamo costrutta una grande tettoia sullo scalo detto dei *Carpentieri*, dove non avevano ricovero prima d'ora, e sempre questo al molo vecchio per servire alla maestranza del porto.

Noi abbiamo fatta una calata sotto la torre dei Greci che riunisce lo scalo dei marmi con quello dei battelli, che ha la lunghezza di 50 metri, ed è larga 12 metri. Sono assegnati i fondi per collocare sopra di questa calata una grande biga per alberare le navi, e vi sarà stabilita tosto che i lavori di costruzione della calata lo permettano.

Noi abbiamo fatto allo scalo della Siberia una riforma che l'ha triplicato in estensione, portandolo alla lunghezza di 63 metri, da soli 20 che ne aveva. Abbiamo sgombrato il ponte Cattanei, demolendo i fabbricati che vi esistevano, per destinarlo al deposito dei marmi; abbiamo messo in costruzione quella calata, di cui parlava, fra il ponte Reale ed il ponte di Mercanzie, la quale era prima strettissima, non aveva cioè che metri 2 50, e noi la rialziamo sino a 3 metri sopra il pelo della marca comune, e la portiamo alla larghezza di metri 8 50. Abbiamo fatto una calata di unione tra il ponte Reale ed il ponte Spinola lunga 45 metri, colla larghezza di metri 8 50.

Noi abbiamo già domandato ed ottenuto dalla Camera l'assenso alla spesa dell'ampliazione del ponte Spinola, ed andremo a metterla prontamente in aggiudicazione, e questo lavoro sarà della più grande utilità, e porterà l'area di questo ponte, che attualmente non è che di 1200 metri, a 2300. Abbiamo già compiuta la calata del ponte Spinola al di là della Rotonda per la lunghezza di 85 metri e colla larghezza di metri 850 abbiamo intrapreso ed avanzato un'opera interessantissima, che è l'apertura del nuovo accesso nella Rotonda per lo sbarco dei passeggieri, che tutti sanno quanto sia stato infelice e penoso finora.

Attualmente è presso ad essere ultimata la calata di riunione fra i due scavi delle Cave e della Chiapella per la lunghezza di 140 metri, con una larghezza che in media è niente meno di 26 metri. Noi abbiamo intrapresa la calata di unione fra lo scalo della Chiapella ed il Passo Nuovo, lunga 280 metri, la quale avrà in media la larghezza di 40 metri; abbiamo costrutto, in concorso col comune di Sampierdarena, uno scalo rimpetto allo sbocco della galleria aperta in attiguità del Passo Nuovo, che sarà della più gran risorsa al commercio, principalmente per alcuni generi; abbiamo intrapreso, come vi disse già l'onorevole presidente del Consiglio, il molo nuovo per una prima lunghezza di 150 metri, e abbiamo già dichiarato nella relazione con cui presentavamo i progetti che, benchè fosse desiderio di prolungarlo ulteriormente, siccome però erano dubbie le condizioni di questo prolungamento, intraprendevamo quella parte che era riconosciuta fuori di dubbio necessaria e che recherà un grandissimo utile; e di questa utilità gli uomini pratici del paese ne potranno fare testimonianza, poichè un prolungamento che si fece negli anni scorsi, all'incirca di 60 metri, produsse un eccellente effetto. Nessun dubbio adunque che questo, che è due volte e mezzo più lungo e che si avanza sempre nel mare, non abbia a produrre effetti maggiori a benefizio del porto. Abbiamo, dico, limitata la lunghezza di questo primo prolungamento a 150 metri, perchè era fuori di dubbio che quest'opera non poteva fare che del bene. Dopo questo sarà da riconoscere se si debba ulteriormente prolungarla, o se, come è pure opinione di molti uomini dell'arte, non convenga piuttosto associare a questo prolungamento di 150 metri un altro prolungamento del molo vecchio.

Noi abbiamo fatto un'altra breve calata sotto l'ufficio del comando del porto, che è lunga 20 metri ed ha una buona larghezza sufficiente al servizio. Finalmente abbiamo fatto un'eccellente opera per facilitare quei maggiori lavori che si faranno nel porto, cioè abbiamo aperto un nuovo accesso dal mare alla cava della Chiapella, in guisa che, invece di averne uno solo, come altre volte, ne abbiamo ora due, opera che fu di una spesa non indifferente.

Quanto allo scavo del porto, mi permetterò di accennare alla Camera gli effetti che si sono potuti ottenere sinora, e lo farò tanto più volentieri, inquantochè veramente è doloroso sentire che si parli da alcuni dello stato del fondo del porto, come se nulla si fosse fatto.

Io ho presentato alla Commissione che esamina il bilancio del 1858, sopra suo desiderio, una minutissima informazione intorno ai lavori di scavo che si sono eseguiti, e questa relazione non è fatta al Ministero, ma a Genova dall'ispettore dei lavori marittimi e dall'inge-

gnere che dirige specialmente questi lavori, i quali sono ambidue persone di lealtà e capacità conosciute e sono ambidue genovesi e certamente non meno teneri del bene del loro paese di quello che lo sia qualunque altro cittadino genovese. Ora ecco quali sono i principali risultati ottenuti.

Fra lo scalo dei salumi e quello delle legna possono ora approdare grossi bastimenti, e prima vi approdavano appena i piccolissimi. Fra il ponte Spinola ed il ponte Legna possono arrivare alla calata legni di considerevole portata che prima non lo potevano fare. Fra il ponte Spinola e il ponte Reale accostano legni della maggiore portata. Fra il ponte Reale ed il ponte delle Mercanzie, dove stiamo ora facendo la calata, si è scavato notevolmente, dimodochè legni di grossa portata possono accedere. Fra il ponte delle Mercanzie ed il ponte Cattanei si scavò considerevolmente la zona anteriore alla calata, ma limitando lo scavo ad una certa distanza da questa per evitare il pericolo che rovini a causa del suo cattivo stato. Nè invero la scavazione accanto alla calata sarebbe stata di alcuna utilità per ora, essendochè, a causa dei regolamenti del porto tuttora vigenti, i bastimenti non possono avvicinarsi per scaricare; in secondo luogo, perchè questa calata è molto ristretta. Essa si dovrà ampliare, e, quando i regolamenti del porto franco saranno modificati a tenore delle nuove disposizioni, compiremo anche questo lavoro.

Il Mandrachio (e qui prego la Camera di prestarmi la sua attenzione, poichè taluno va dicendo: che peccato che non si scavi il Mandrachio, che sarebbe di tanta utilità!), il Mandrachio è stato uno dei luoghi dove abbiamo lavorato più sollecitamente, e colà lo sprofondamento è stato portato a segno che vi possono accedere i bastimenti della più grossa portata.

Allo scalo della Siberia si è pure compiuto lo scavo per i bastimenti dei vini che vi approdano. Nella zona da questo scalo al ponte Reale vi si è praticata una continua profondità notevole. Oltre a questo si sono scavate zone interne, per quanto lo consentivano le gravissime difficoltà dei lavori, in quel sito del porto o nella parte orientale dove stanziano i bastimenti, e vi sono stipati così che riesce di molta difficoltà lo sgombrare una zona; perlocchè, quando si comincia il lavoro, ad ogni tratto bisogna interromperlo. Ma di questa affluenza di navi non mi lagno, perchè è segno di un movimento maggiore di bastimenti. Dico questo soltanto per accennare che, se finora non si è fatto di più, si è perchè vi furono gravissimi impedimenti. Ma, quando noi potremo avere spazio sufficiente da tramutare le navi e lasciare libero il sito ove occorre di scavare, procederemo assai più celeremente.

Intanto dai documenti presentati alla Commissione del bilancio risulta che, quando presentai la relazione, erano scavati 111,000 metri, ed ora 120,000. Ed è da osservare che, di questi, 56,000 sono scavati in fondo primitivo, portano cioè al porto una profondità che mai non ebbe; dai 30 ai 38 mila sono di vero espurgo; dunque lo scavo in fondo primitivo è quasi doppio dell'altro. Restano 17 e più mila metri di scavo fatto con gran difficoltà in macerie, in sassi, in residui di antichi scafi di bastimenti affondati chi sa in qual epoca, e naturalmente estratti dal fondo con difficoltà grandissima. Mi pare adunque che, aggiungendo queste opere materiali a quanto si è fatto per agevolare le relazioni commerciali di Genova, non si possa più appuntare il Ministero di non aver fatto nulla.

L'onorevole ministro delle finanze vi ha di più parlato delle molte altre imprese che si sono fatte ad utilità e benefizio grande del porto di Genova; e certamente è rimasto piuttosto addietro che non sia stato prolisso nell'accennare a queste opere. Egli avrebbe potuto dirvi e della strada ferrata, non per se stessa, ma per alcune parti fatta per aderire al desiderio della città di Genova; dell'ultimo tronco che accede a Genova per la galleria di San Lazzaro, che doveva essere tracciato ed eseguito sopra una linea, credo, molto migliore, molto più opportuna e certamente molto più economica, ma a cui si rinunziò per il vivo desiderio espresso da detta città, dalla sua Camera di commercio e dalla marina, desiderio a cui Carlo Alberto volle aderire. Egli avrebbe pure potuto dirvi della traccia data alla strada ferrata nella Polcevera, seguendo una linea molto più costosa, di un milione e mezzo forse, per ottemperare al pur giusto desiderio degli abitanti di quella valle; avrebbe potuto parlarvi della traccia data alla strada ferrata di Stradella che accenna ai ducati, della quale si fecero due rami verso Tortona, di cui uno parte da Novi, per accorciare la via al commercio. Mi si dirà che questa strada è stata accordata ad una società. Questo è vero; ma, se questa società avesse potuto essere sgravata dall'esecuzione del tronco da Novi a Tortona, avrebbe certo fatto migliori condizioni al Governo, perchè avrebbe pur sempre avuta la stessa somma di movimento, che ora va divisa fra la strada da Novi a Tortona e quella da Alessandria a Tortona.

Non dirò del passaggio del Moncenisio, giacchè non voglio ridestare una specie d'irritazione che ha dimostrato il deputato Farina quando si parla della facilità che si vuol procurare al commercio di Genova per presentarsi sul mercato di Ginevra; non ne parlo perchè egli ha detto che il commercio di Genova riguarda il ministro dei lavori pubblici come un cane che abbaia alla luna. *(No! no!)*

FARINA P. Domando la parola per un fatto personale. Non ho mai detto questo.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Credo poi che sia fuori dubbio che il progetto che abbiamo presentato per la strada litorale dal Varo alla Parmignola, che corre tutta quella lunga linea della spiaggia marittima, non sia del più grande vantaggio, ed essenzialmente per Genova. Nè si può dire che il Governo intenda di fare ciò senza sacrifizi; certamente ne avrà a fare dei notevoli ancora per molti anni.

Ora che ho esposto lo stato delle cose per mostrare che sarebbe certamente ingiusto il dire che l'ammini-

strazione non abbia fatto molto a vantaggio di Genova, verrò strettamente all'argomento del trasporto della marina militare alla Spezia; e deggio confessare che la gravezza di questo progetto mi faceva bene presagire che opposizioni ci sarebbero state, ma confesso che non mi sarei mai immaginato che queste opposizioni venissero dai rappresentanti di Genova.

Io sinceramente ho creduto che, se vi era opera la quale dovesse essere desiderata dai Genovesi fosse il tramutamento della marina militare fuori del porto. Io credo che liberare uno dei più grandi e principali porti di commercio di tutto il Mediterraneo dalla marina militare sia uno dei più grandi benefizi che gli si possa procurare, perchè in generale l'unione delle due marine in un porto solo è funesta e all'una e all'altra, ma è molto più funesta alla marina commerciale, la quale deve necessariamente, oltre che sopportare i vincoli a cui la stringe la prensenza della marina militare, anche assoggettarsi a giuste preferenze che la marina militare deve prendere sulla marina commerciale; e questo reca sempre disturbi, gravi spese e gravi inconvenienti a quest'ultima marina.

Questo è in generale. Ma nel caso particolare poi, come era da credere che i Genovesi, giustamente apprezzando i vantaggi di una buona marina militare, potessero desiderare che restasse nel loro porto e restasse in una darsena della più grande meschinità? Questo non potevano desiderarlo nè per la marina militare medesima nè pel commercio.

Si dirà: ma poichè questa darsena è così meschina, come volete che essa turbi, inciampi il commercio in un porto così vasto?

Io vi farò innanzitutto osservare che non basta, e non è solo l'ampiezza di un arsenale o di una darsena che rechi danno al commercio ed alla marina mercantile, ma è essenzialmente la collocazione. Ora la collocazione dell'attuale darsena non può essere più inconveniente di quello che è; essa turba tutte le relazioni più facili che il commercio potrebbe avere colla strada ferrata, e le turba in modo che, se non si tramuta questa darsena, io non credo che vi possa essere adeguato e facile rimedio.

L'onorevole Pareto ha detto che si potevano fare dei cambiamenti nella darsena stessa e migliorarla, e mi pare anche abbia detto che nello stato della nostra marina non solo, ma anche con qualche aumento di questa marina, capacità di bacini vi era per contenere tutti i nostri bastimenti da guerra.

Ma io dirò il vero: se i bastimenti si potessero in una darsena stipare come si stipano le acciughe in un barile, sta bene; ma non comprendo come si voglia accogliere tanti bastimenti in una darsena così meschina. Una delle condizioni essenziali di un buon arsenale è non solo aver molto spazio e non cacciare un legno contro l'altro, ma è la facilità dei movimenti; non bisogna usare una darsena in guisa che, quando volete muovere un legno che è sul fondo della medesima, tutti gli altri legni debbano uscire per lasciargli il passo libero. D'altronde tutti sanno, quanto alla conservazione dei bastimenti sia dannosa la troppa vicinanza tra loro, come sia dannosa anche nel rispetto dell'igiene. Finalmente non si tratta soltanto di avere spazio materiale, bisogna che ci siano tutti quegli altri soccorsi che da un arsenale si richiedono; ci vogliono magazzini d'armamento e disarmamento, ci vogliono officine, ci vogliono forni di fusione, ci vogliono siti pei lavori della maestranza, ci vuole insomma un tal corredo di stabilimenti che, mi si permetta di dirlo, è veramente ridicolo supporre che una marina, anche stando in limiti molto modesti, possa riescire ad avere per arsenale una capacità di soli 22 mila metri quadrati.

L'onorevole Pareto disse: ebbene, allargatela; avete per ciò il seno di Santa Limbania. Ma io faccio osservare che il seno di Santa Limbania non ha maggiore larghezza di 12 o 13,000 metri; aggiungete pure 12 o 13,000 metri ai 22,000, ed avrete un arsenale di 35,000 metri di spazio, e perciò sempre assolutamente incapace ed insufficiente. Si soggiunge: sta bene, portate dunque l'arsenale in altro sito del porto; il porto ha un milione e 200,000 metri di ampiezza, potete trovare in questa ampiezza sito per un arsenale capacissimo, e tuttavolta lasciare al porto un'area sufficiente.

All'obbiezione che una parte essenziale e grandissima di questo porto è troppo esposta si dice: fate delle opere per guarentire la tranquillità assoluta di tutto il porto. L'onorevole Casaretto ha richiamato l'idea di un grande *break-water* al di fuori del porto, il quale proteggesse in modo dalle traversie tutto l'interno del porto da renderlo perfettamente tranquillo.

Ma, signori, questa è un'opera di estrema difficoltà, d'enorme spesa, e, dirò di più, di incerta riuscita. Nessuno, io credo, si rischierebbe a proporla, a meno che non fosse di quelli che non hanno poi nell'esecuzione alcuna responsabilità.

L'onorevole Casaretto ha detto, e penso prendendo un equivoco, che la Commissione che attualmente era incaricata dell'esame dei lavori da farsi nel porto, per migliorare la sua condizione aveva riconosciuto la necessità di fare quest'opera. Io non ho ricevuto che ieri quella relazione; le ho dato brevemente una scorsa, e trovai che la Commissione ha detto tutt'altro. La Commissione è stata a un dipresso del parere della Commissione francese del 1805, istituita da Napoleone per esaminare tutto che si potesse fare pel miglioramento del porto di Genova, e che ebbe anche a pensare a un progetto di grande mezzaluna esterna diretta a coprire la bocca del porto. Quella Commissione era composta dei più illustri ingegneri che avesse allora la Francia in questo rispetto. Vi erano Prony e Sganzin, che gli uomini d'arte riguardano come i primi maestri (Sganzin specialmente) in questi lavori.

Ora vi prego di sentire che cosa diceva la Commissione intorno a questa proposta.

(*Il presidente del Consiglio legge:*)

« Avant d'entrer en discussion nous devons observer qu'il y aurait encore un moyen autre que celui du pro-

longement des môles, qui remplirait évidemment le but qu'on se propose; ce serait l'établissement d'un môle brisé et avancé au large comme celui du port de Civitavecchia, qui couvrirait absolument l'entrée, en laissant deux passes latérales et accessibles par les vents de l'est à l'ovest, en passant par le sud.

« Aucun des nombreux projets dont on a connaissance ne propose ce moyen. Il y aurait lieu de s'en étonner si l'on ne réfléchissait que cet ouvrage devant se trouver très-au-large et avoir un développement considérable, devant d'ailleurs être établi sur des fonds de plus de 70 à 80 pieds de profondeur, l'énorme dépense qu'en serait résultée, et peut-être l'incertitude d'une telle construction dans une position aussi avancée, a dû faire rejeter cette idée qui, au premier coup d'œil, paraît, le moyen le plus efficace pour préserver l'intérieur du port contre l'action des vagues.

« Nous la répétons également cette idée, et nous pensons avec tous les auteurs des projets anciens et modernes, que c'est par le prolongement de l'un ou de l'autre môle que le port de Gênes doit recevoir l'amélioration la plus marquée. »

Ora daremo anche lettura dell'opinione della Commissione attuale, appunto per far vedere che l'onorevole Casaretto ha preso un equivoco.

« *Opinione della Commissione del* dock *sulla costruzione dell'antemurale davanti al porto.*

« S'insiste pure sulla incertezza dei suoi effetti, sulla straordinaria durata dei lavori, sulla sua temuta e possibile rovina, come avvenne della diga di Cherbourg, e del pericolo di veder sorgere dei frangenti funesti al navigante davanti alla bocca del porto. »

Leggeremo anche le conclusioni, perchè l'onorevole Casaretto potrebbe aver preso su di esse un equivoco.

In queste conclusioni si parla anche del bisogno che vi potrebbe essere di fare opere esterne per le difese del porto. Ma quando disse *opere esterne*, dichiarò che intendeva riferirsi anche ai moli.

Ecco infatti queste conclusioni:

« 1° Che lo scopo della completa difesa del porto non si può in altro modo raggiungere, che colla costruzione di opere esterne da concretarsi da una Commissione permanente tecnica;

« 2° Che sotto le parole *opere esterne* sono compresi anche i moli, il cui prolungamento oltre i 150 metri già appaltati non s'intende d'escludere.

« Inoltre è da ritenersi che un antemurale davanti al porto, costrutto nella località descritta da Sganzin per la lunghezza necessaria di 1200 metri, costerebbe intorno a lire 25,000 al metro, ossia 30 milioni col sistema il più economico e coi profili del molo nuovo. »

La Camera vede di quale autorità siano le persone che escludono queste opere esterne, di cui ha richiamata l'opportunità l'onorevole Casaretto, e di cui ha fatto una stima veramente un po' troppo ristretta, poichè le ha stimate, se non erro, lire 8000 il metro, il che vuol dire una terza parte di quello che può stimarle ogni uomo d'arte.

Quanto a me, e per quella poca cognizione che posso avere in questi lavori, e per l'opinione di uomini competentissimi, non solo non mi atterrei a quel limite di spesa che potrebbe essere sufficiente in ogni stagione, se si potessero spingere avanti i lavori senza danni e senza perdite; ma io credo che le spese necessarie sarebbero tali da superare di gran lunga quella somma che si è calcolata di lire 25,000 per metro corrente.

Io credo dunque poter dire francamente che è un vero sogno il pensare a quell'opera; che si deve pensare al prolungamento dei moli, e questo si può senza esagerazione spingere abbastanza da avere in tutto l'interno del porto, se non un'assoluta, una bastante tranquillità, perchè ad ogni modo tutti sanno che presso alla bocca dei porti vi è sempre una maggiore o minore estensione in cui si fanno sentire le traversie.

Del resto io voglio ammettere che l'interno del bacino tutto si riduca a tranquillità perfetta; allora, mi si dice, saranno un milione e duecentomila metri quadrati di estensione, mentre Marsiglia, che ha tanto maggiore movimento, anche col nuovo porto della *Joliette* non giunge ai cinquecento mila. Ebbene, io vi rammento che appunto il signor Pascal sta ora eseguendo un nuovo porto *Napoleone* accanto a quello della *Joliette*, dacchè si riconobbe che i due esistenti non bastavano.

Vi è di più: ammetto che nel nostro porto materialmente vi fosse posto per la marina mercantile e per la militare: ma io faccio presente che l'area di un porto non si può dividere, come si fa di un campo per adattarlo a diversa coltura. Non basta parlare di ampiezza, conviene parlare di situazione. Collocherete voi la darsena nell'interno del porto turbando tutto il commercio delle calate vicine alla città? No certamente. La lascierete dov'è estendendola intorno? Neppure, perchè, come vi dissi, toglieresti il luogo più opportuno pel commercio, il luogo più utile per un *dock*, perchè in relazione immediata colla strada ferrata, perchè è il sito centrale della parte orientale e della parte occidentale del porto, sito ottimo, che è ben ricoverato anche attualmente, e lo sarà molto più quando si prolungherà il molo, senza toccare a quella interessantissima parte del porto che è circondata dalla città, e che è uno dei più bei pregi del porto stesso.

Ma dove dunque lo metterete? Si dirà: nella parte occidentale.

Ma io rispondo: questo arsenale non occuperà mica un piccolo spazio; io credo che non ci vogliano meno di 150 mila metri quadrati, quando si faccia un piano abbastanza ragionevole per la nostra marina, portata alla forza che sia proporzionata al nostro paese, e che sarà perciò superiore dell'attuale, e quando si pensi a tutto quanto richiedesi in un arsenale.

Mi si dirà forse: ma come va che voi occupate uno spazio molto minore al Varignano? Rispondo che il caso è diverso. Al Varignano abbiamo la risorsa di tanti altri seni vicini, dove i bastimenti possono stare tutto l'anno; ivi abbiamo modo di aumentare in proporzione

dei bisogni i ricoveri ed i mezzi di costruzione, mentre nel porto di Genova non è così.

Quando vi avrete stabilito un arsenale, volete poi ingrandirlo? Qui non si tratta già di unire due pezzi di pannilana. Quando avrete circondato il vostro arsenale e costrutti tutti gli edifizi, le officine necessarie, non lo potrete allargare di più. Convien fare di primo getto tutto quanto è necessario. Noi non avremo un arsenale molto vasto, ma sarà già, occupando 150 mila metri, di un grandissimo ingombro; perchè bisogna pensare sulle calate alla libertà dei movimenti d'ingresso e di uscita dal porto.

A malgrado di ciò, supponiamo che si possa fare l'arsenale; tuttavia io dico: se la marina militare vuol avere una prospera e buona esistenza, non può stare nel porto di Genova; e se il commercio vuole avere un buon porto che abbia tutte le condizioni di facile navigazione, di facile traffico, non deve avere nel suo seno una marina militare; una marina militare ha bisogno di un porto esclusivamente destinato per essa, ha bisogno di un porto collocato in tal guisa che lasci luogo a tutte quelle manovre che si debbono fare continuamente sia per l'istruzione, sia per continuare a rinforzare l'amore del servizio: e tutto questo non l'avrete nel porto di Genova, se non avrete espressamente un porto militare.

Quanto alla marina mercantile, io non so veramente come il commercio di Genova possa lamentarsi che si metta il porto tutto a sua disposizione, che si svincoli questo porto da tutte quelle pastoie più o meno strette, che ci saranno sempre finchè abbia nel suo seno un arsenale marittimo. Domandate un poco, o signori, a Marsiglia se sarebbe stata disposta, postochè si facevano quei grandiosi lavori per ampliare i suoi bacini, a ricevere un porto militare; ma se aveste detto a Marsiglia che volevate anche fare un arsenale marittimo, avrebbe riguardato ciò come la più gran disgrazia. Domandate a Bordeaux se vorrebbe avere uno dei porti militari della Francia; domandate all'Havre se, quando si è trattato di costrurre con così ingenti spese il porto di Cherbourg, avrebbe voluto che fosse stato fatto all'Havre: no, certamente; anzi è positivo che il porto dell'Havre, tanto meno importante allora che adesso, si commosse per timore che il porto militare fosse fatto ampliando il proprio porto. Domandate a Trieste se, quando l'Austria volle portar via da Venezia la marina militare, cercò di averla. No certamente, essa fu contentissima che si portasse a Pola, e sarebbe stata desolata se si fosse parlato di ampliare e difendere il porto di Trieste in guisa che avesse potuto servire anche alla marina militare.

In somma io credo che non ci sia possibilità di avere una sicura e conveniente sede per la marina militare, se non la porterete fuori del porto di Genova; nè vi sarà per il commercio e per la marina mercantile opportunità di eseguire tutte le sue operazioni, di concorrere allo sviluppo del commercio del paese in modo sicuro e conveniente, se non liberate il porto dalla marina militare. Adunque io credo che la necessità di portar via la marina militare dal porto di Genova sia dimostrata, e credo anche che sia sentita dalla grande maggioranza dei Genovesi, e non posso farmi questa persuasione che uomini attivi ed intelligenti come i Genovesi avversino, per gli interessi loro veri, questo tramutamento.

Ma d'onde dunque, mi si dirà, viene questa opposizione?

Qui è stato parlato molto delle glorie di Genova, ricordate dalla darsena, e l'onorevole Solaro della Margarita ne parlò con molto calore; ma io credo che egli prendesse un grosso equivoco. La darsena di Genova non è punto un monumento della gloria dell'antica marina genovese; l'antica marina genovese ebbe gloria grandissima e tale che quella di nessuna altra nazione marittima nè antica nè moderna può esserle paragonata, ed è di avere fatto grandi imprese senza bisogno di darsene, ed anzi senza bisogno di marina militare vera. La marina militare si componeva della marina mercantile, gli ufficiali erano cittadini genovesi, i cantieri della marina militare erano gli scali dei particolari genovesi, i quali, pieni d'amor patrio, quando si trattava di un'impresa nazionale concorrevano tutti e costituivano ad un tratto una marina militare che prima non esisteva.

Un dotto scrittore ha dimostrato ad evidenza che la darsena è sorta quando la gloria genovese era in decadenza, e crebbe col decadere di quella gloria. Dunque io non vedo nella darsena un monumento di gloria; d'altronde io deggio confessare che mi pare sarebbe tempo per noi Italiani di cessare da questo dormire sugli antichi allori; io rispetto le glorie antiche, le tengo in gran conto e lodo quelle città che se ne fanno un vanto; ma queste glorie antiche, perchè valgano, bisogna associarle alle glorie moderne (*Bene! bene!*), altrimenti queste glorie degli avi, invece di essere ad onore, sono ad onta del paese che potrebbe vantarsene (*Bravo!*), e si farebbe come usano alcuni rampolli di antiche ed illustri famiglie, i quali, contenti di poter dire che a loro

. . . . . scende per lungo
Di magnanimi lombi ordine il sangue
Purissimo, celeste . . . . .

accontentandosi di questo, poltriscono nell'ozio, e non sono di alcuna utilità allo Stato, se non pei molti sigari che fumano in vantaggio delle gabelle. (*Applausi e ilarità generale*)

Ammesso dunque, ciò che a me pare di tutta evidenza, che si debba trasportare la marina militare fuori del porto di Genova, resta a vedere dove si debba collocare.

Voci. A domani! a domani! No! no!

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Io sono a disposizione della Camera.

Voci. Parli! parli!

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Non entrerò nell'esame di molte località, perchè già veggo tutti essere convinti che, se vi è una quistione a dibattere, si è quella di vedere se la marina militare debba trasferirsi

a Vado. Ora, signori, io credo sarebbe questo il partito più infelice da prendere. Cosa avete a Vado? Avete una rada, che io sono ben lontano dallo spregiare, poichè come soccorso e rifugio del porto di Savona è un eccellente ricovero, ed è eccellente anche per la sua posizione; ma sarà essa opportuna, senza che vi si facciano grandiosi lavori, per trasportarvi l'arsenale e la marina militare? Questo io non lo credo.

Due giorni fa l'onorevole Astengo ci ha letto il parere di molti capitani mercantili, i quali hanno fatto l'elogio di quella rada. Essi in sostanza hanno detto che è coperta da tutti i venti e da tutte le traversie che vengono dall'ovest al sud-sud-ovest, e dall'est al sud-est. Ma essa resta dunque scoperta ai rombi dei venti compresi fra il sud-est ed il sud-sud-ovest. Essi hanno detto che, in questa porzione ultima della bussola, le traversie non avvengono di frequente. Sta bene, e concedo che si dichiari buonissima quella rada, come rada di rifugio; ma basta forse questo per uno stabilimento militare? No, certamente. Bisogna dunque che la copriate da tutti i rombi fra il sud-est ed il sud-sud-ovest. Ora io dico che, se farete quell'operazione, avrete una spesa maggiore di quella che dovrete sopportare alla Spezia per l'intiero progetto.

Osserverò poi all'onorevole Astengo, che per me è inconcepibile come la città di Savona si industrii e cerchi di condurre l'arsenale a Vado. Ma, quando quella rada fosse convertita in sede della marina militare, il porto di Savona perderebbe il suo più bel soccorso. Il porto di Savona è un buon porto. Esso non è grande (è il solo suo difetto); ma, se ha libera per sè la rada di Vado, può gareggiare con un porto grandissimo. Ceda la rada alla marina militare e perde questa risorsa. Aggiungete a questo ciò che è stato detto recentemente e dottamente dall'onorevole Cadorna sulle difficoltà delle fortificazioni; aggiungete che bisogna creare là tutti i necessari stabilimenti; ed io vi domando se sia da convertire la rada di Vado in un porto militare e collocarvi l'arsenale militare anzichè alla Spezia. I pregi della Spezia si vollero da taluno attenuare; ma è inutile lottare contro quello che insegna la natura. Basta vedere il golfo della Spezia per restare compresi di stupore alla sua bontà; esso forma l'ammirazione di tutti gli uomini di mare, e non dobbiamo gettarvi sopra lo scredito.

Si dice che per portare la marina militare alla Spezia occorrono spese di gran lunga maggiori di quelle previste.

Signori, le perizie sono state fatte da uomini pratici, sono state rivedute dal signor Randel, il quale ha trovato che i prezzi valutati erano sufficienti ad eseguire delle solide e durevoli opere, e solo ebbe ad aggiungere altri lavori per completare il sistema: non veggo dunque con qual fondamento si vengano a mettere avanti altre perizie.

Si è parlato della difficoltà di chiudere la bocca del Varignano; ma questa bocca è assai limitata; non mi ricordo se sia di 220 o 230 metri, e nella condizione attuale dell'arte non so come si possa sostenere che non si riuscirà per non avere abbastanza calcolato quanto occorre a chiudere la bocca di quel seno. È stato detto: ma dovete poi asciugare tutto il bacino colle trombe a vapore.

Signori, nel tempo in cui vediamo asciugato il lago di Arlem che è tanto più basso del livello del mare e che ha un'immensa estensione, e fu asciugato in pochi anni, e così perfettamente che ora è ridotto a coltura, non potrà dirsi un'impresa straordinaria quella di asciugare un bacino che non ha che 55,000 metri di estensione. Questa è un'impresa proporzionata allo scopo che si vuol conseguire.

Si è poi parlato dello scavo del fango, e l'onorevole Casaretto lo ha molto esagerato. Io non so quale altezza abbia lo strato di fango, ma quello che faccio osservare si è che nella generalità del bacino basterà togliere tanto fango che i vascelli vi possano pescare. Nella supposizione che si dovesse togliere anche per 8 metri di fango, si dovrebbe estrarre una quantità di 440 mila metri cubi di scavo; ma io dico che, limitandosi al bisogno del pescare delle navi nella generalità del bacino e alla zona dove si debbano chiudere le opere, questi 440 mila metri cubi si ridurranno a meno della metà. Vede dunque la Camera quanta esagerazione vi sia nel dire che si richiederanno dei milioni per fare questi scavi.

Si è detto che per fare le costruzioni necessarie bisogna tagliare la montagna. Ma qui vi è un'aperta contraddizione. Si predica contro le spese grandissime che saranno necessarie per fondare nell'acqua, e poi si suppone che si tagli la montagna. Ma, se si tagliasse la montagna, ciò si farebbe per non fabbricare nell'acqua. Se si fabbrica nell'acqua, non c'è più bisogno di tagliare la montagna.

Si è finalmente parlato della spesa che richiede il bacino di carenaggio, ed a quegli argomenti ha già abbastanza risposto il ministro della guerra; non aggiungerò che una sola osservazione.

L'onorevole Casaretto, il quale è andato ampliando tutte le spese necessarie per stabilire l'arsenale alla Spezia, quando si è trattato di valutare quell'opera esterna pel porto di Genova, che presenta difficoltà immense, tali che io, d'accordo colla Commissione francese, non so se siano superabili, vi ha stimato il lavoro a ottomila lire per metro, cioè per mille e duecento metri dagli otto ai nove milioni. Ora io dico che questa spesa dovrebbe risultare tripla se le cose procedono regolarmente; se poi vengono delle traversie, sarà incalcolabile: e traversie ne verranno senza dubbio nel tempo lunghissimo che sarà necessario, e che io non credo minore di venticinque a trent'anni. Non si stupisca la Camera se io parlo di venticinque o trent'anni: a Cherbourg sono settantasei anni che si lavora. Da tutto questo credo abbastanza dimostrata la convenienza di portare la marina militare alla Spezia.

Io certamente non entrerò negli argomenti militari; essi furono già egregiamente discussi, e lo saranno ancora: tuttavia mi permetto una sola osservazione.

Per la reminiscenza del mestiere antico, pare anche

a me che le cose dette bastino a togliere quello spauracchio che si vuol far sorgere negli animi dal portare la sede della marina militare così vicino alla frontiera: io non vedo nessuna particolare difficoltà a difendere quella posizione, anzi trovo che vi sono risorse di difesa facilitate dalla maggior prontezza con cui vi si può accorrere; ma, parlando in genere di questo principio contro alcune autorità che furono citate, addurrò un fatto dedotto dalle opere di uno dei più grandi uomini che abbiano avuto i tempi moderni. (*Udite! udite!*)

Sul finire del 1600 e sul cominciare del 1700, la Russia era appena conosciuta in Europa, era una povera potenza: invece la Svezia era all'apice della sua grandezza. Le grandi imprese e le vittorie di Gustavo Adolfo le avevano fatto acquistare una grande preponderanza in Germania, ed era riguardata come una delle prime potenze, specialmente pel rispetto militare. Carlo XII, quell'intrepido e tremendo conquistatore, raffermava quella potenza. Pietro il Grande, dopo varie sconfitte, riuscì finalmente a vincerla; ma, se Carlo XII non avesse avuta una morte prematura, era a temersi che fosse ridisceso in campo contro lo Czar. Che cosa fece poi Pietro il Grande per assicurare la Russia contro la Svezia? Portò egli la capitale, che era a Mosca, al mezzogiorno? No, signori; gliela portò in faccia.

La Svezia era allora ancora padrona della Pomerania e della Finlandia, e, malgrado questo, gliela portò in viso. Ed un illustre generale, che fu anche scrittore distinto di cose militari, riguarda quest'idea di Pietro il Grande come la più magnifica e quella che gli fa più onore. Ed io sono perfettamente di quest'opinione.

È mia ferma credenza che portando la marina alla Spezia, cioè più vicino alla frontiera, lungi dall'indebolirci, ci rafforzerebbe; e sono tanto convinto di questo principio, che, se le città si potessero trasferire come si può trasferire la marina militare, vorrei portare Torino od alla Cava, od al ponte di Buffalora. (*Ilarità generale ed applausi*)

Signori, io vi ho esposto, un po' troppo lungamente forse (*Voci:* No! no!), le mie profonde e sincere convinzioni; e posso dichiarare che, sin da quando sentii a parlare di quest'impresa, e vidi che finalmente si voleva far cessare l'onta che mi pare ne venga al paese di possedere il golfo della Spezia e di non farne nulla, ho sempre avuto come uno dei più vivi desiderii che il Parlamento sancisse questo importante progetto. (*Applausi prolungati*)

La seduta è levata alle ore 5 3[4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

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