

TORNATA DEL 31 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Sorteggio degli uffizi — Lettera di rinuncia del deputato Santa Rosa — È accettata — Seguito della discussione del progetto di legge sulle società mutue e associazioni anonime — Relazione sui due alinea degli articoli 7 e 8, rinviati alla Commissione, e loro approvazione -- Votazione ed approvazione dell'istesso progetto di legge — Discussione del progetto di legge per lo stabilimento di un servizio transatlantico — Opposizioni dei deputati Girod, Bonavera e Demarchi — Discorso in difesa del relatore Torelli, del deputato Cadorna, e del ministro delle finanze.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera.

5193. I sindaci dei comuni di San Pietro, di Pramollo, di San Germano, d'Inverso Perfe, di Prarostino, di San Secondo e di Roccapiatte eccitano la Camera ad adottare per la ferrovia di Pinerolo la linea prescelta dal Governo colle proposte della ditta Pikerling.

5194. Vernetti Giacomo, fabbricante di fili di ferro ed altri oggetti in Locana, provincia d'Ivrea, rassegnando alcune osservazioni sul progetto di legge per la tariffa doganale, invita la Camera a provvedere che venga tutelata tale industria dal petente esercita.

5195. I sindaci di Perosa, di Pinasca, di Pomaretto e d'Inverso Pinasca invocano la sanzione del progetto di legge per la ferrovia di Pinerolo come venne proposta dal Ministero.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Essendo oggi l'ultimo del mese, si procede al rinnovamento degli uffizi per estrazione a sorte.

(I segretari procedono al sorteggio) (1).

La Camera essendo in numero, pongo ai voti il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

(1) Gli uffizi si costituiscono poi nel modo seguente:

UFFICIO I. *Presidente*, Ricci Vincenzo — *Vice-presidente*, Cbenal — *Segretario*, Chiarle — *Commissario per le petizioni*, Bairo.

UFFICIO II. *Presidente*, Bastian — *Vice-presidente*, Cossato — *Segretario*, Marco — *Commissario per le petizioni*, Scapini.

UFFICIO III. *Presidente*, Bertini — *Vice-presidente*, Benso Gaspare — *Segretario*, Valvassori — *Commissario per le petizioni*, Arnulfo.

UFFICIO IV. *Presidente*, Sineo — *Vice-presidente*, Michelini — *Segretario*, Sulis — *Commissario per le petizioni*, Mezzena.

UFFICIO V. *Presidente*, Bottone — *Vice-presidente*, Carquet — *Segretario*, Guglianetti — *Commissario per le petizioni*, Mellana.

UFFICIO VI. *Presidente*, Farini — *Vice-presidente*, Ricotti — *Segretario*, Pezzani, — *Commissario per le petizioni*, Bonavera.

UFFICIO VII. *Presidente*, Mantelli — *Vice-presidente*, Torelli — *Segretario*, Pinelli — *Commissario per le petizioni*, Gastinelli.

Il conte Teodoro Derossi di Santa Rosa scrive che, a malgrado di una sua dichiarazione con cui pregava gli elettori del collegio di Utelle di portare sopra un altro candidato i loro voti, essendo stato nominato ad unanimità a deputato del collegio medesimo, intende perdurare nella sua prima determinazione di rinunciare a questo onore.

Interrogo ora la Camera se si abbia, malgrado questa determinazione, a riferire intorno a questa elezione, o se sia il caso di accettare la rinuncia, senza pregiudizio della validità dell'elezione.

ASPRONI. Io credo che la Camera non possa deliberare sopra un atto di cui non è ancora constatata la validità. Supponiamo che questa elezione fosse nulla; la Camera annullerebbe ciò che non esiste. Dunque bisogna prima decidere se questa elezione è valida, e poi si pronuncerà sulla dimissione.

CHIARLE. Domando la parola.

PRESIDENTE. La Camera deciderà come stima; ma debbo far osservare al deputato Asproni che vi hanno già precedenti in cui si accettarono rinunce senza che avesse luogo il convalidamento dell'elezione. Ciò che si fece altra volta potrebbe pure praticarsi ora.

La parola spetta al deputato Chiarle.

CHIARLE. Io voleva fare una semplice osservazione. Se l'onorevole Di Santa Rosa non accetta il mandato, l'elezione sia dichiarata valida, o sia dichiarata nulla, l'esito è sempre lo stesso, e il collegio sarà sempre vacante; il solo risultato dell'esame di questa elezione sarà sempre uno spreco di tempo. Noi siamo oramai al termine della Sessione; abbiamo molti progetti da esaurire, e mi pare che non si debba sprecare un tempo prezioso in una questione che non ha alcun effetto pratico.

MICHELINI. Domando la parola.

Lo spreco di tempo di cui parla l'onorevole preopinante è certamente cosa da evitare per quanto si può. Ma tale considerazione non può giustificare la violazione della legalità, la quale avrebbe luogo, ove accettassimo la rinuncia ad una elezione che non è ancora dichiarata valida. Io porto opinione non doversi tener conto della lettera di cui il signor presidente ci diede comunicazione; ma bensì esaminare l'elezione e convalidarla, se la crediamo fatta secondo le regole. Dopo si vedrà che cosa si deve fare.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini intende fare una proposta ?

MICHELINI. Sì, intendo che la Camera debba astenersi dal deliberare su questa rinunzia.

MELLANA. Vi è già l'antecedente dell'onorevole Pernigotti, a proposito del quale si accettò anticipatamente la rinunzia.

PRESIDENTE. Allora interrogherò la Camera se intende di astenersi dal deliberare fin d'ora sulla rinunzia del deputato Di Santa Rosa.

(La Camera delibera negativamente.)

Metto ora ai voti l'accettazione della rinunzia del deputato Di Santa Rosa senza pregiudizio della validità o no dell'elezione.

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULLE SOCIETÀ ANONIME ED ASSOCIAZIONI MUTUE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione sulle società anonime ed associazioni mutue.

La Camera aveva rinviato alla Commissione gli ultimi paragrafi degli articoli 7 ed 8 ; il signor relatore ha la parola per riferire intorno ad essi.

BONAVERA, relatore. La Commissione a cui vennero rinviati gli ultimi numeri degli articoli 7 ed 8, prese in serio esame le questioni che possono insorgere dal sistema di registrazione introdotto dal Senato, e dal principio di retroattività per la data certa accordata alle polizze di vitalizio e di assicurazione marittima col detto ultimo paragrafo che farebbe risalire la data dei detti contratti al giorno della stipulazione.

Considerava che un tale principio veniva a sconvolgere la economia della legge sulla materia formolata nell'articolo 1456 del Codice civile, che restringe l'imputabilità in faccia ai terzi ai casi ivi contemplati, che pongono il principio sotto la salvaguardia della pubblica autorità di un fatto compiuto ed irretrattabile. L'articolo è così concepito :

« La data delle scritture private non è imputabile, riguardo ai terzi, che dal giorno in cui sieno state insinuate, dal giorno della morte di colui, o di uno di quelli che le hanno sottoscritte, o dal giorno in cui la sostanza delle medesime scritture resti comprovata da atti stessi da ufficiali pubblici, come sarebbero i processi verbali di sigillamento o d'inventario. »

Che nell'ipotesi venissero ad ammettersi altri casi che dipendessero dalla sola volontà dei contraenti, senza alcun controllo, si aprirebbe la porta alle frodi, e così al danno dei terzi ;

Considerato d'altronde che nel fatto dipendeva dalla diligenza delle parti contraenti di fare acquistare data certa ai loro contratti, coll'immediata registrazione dei medesimi, senza profittare della dilazione dei tre giorni accordata dal detto articolo ;

Che non reggeva il timore esternato che vi potessero essere ritardi in certi paesi ove non vi è ufficio di registrazione, non tanto perchè questi uffici sono in tutti i capoluoghi di mandamento, quanto anche perchè tali contratti non si fanno che nelle grandi città ove esistono le compagnie d'assicurazione, ed ove questi possono trovare alimento.

Opinò però la Commissione dover redigere l'ultimo nu-

mero dell'articolo 8 che abbraccia anche il 7 nel seguente modo :

« La registrazione di cui in questo articolo e nel precedente produrrà rimpetto ai terzi gli stessi effetti attribuiti all'insinuazione delle private scritture dall'articolo 1456 del Codice civile. »

DEFORESTA. Dichiaro di accettare l'emendamento proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Allora metto ai voti quest'alinea. Quello dell'articolo 7 è così concepito :

« Le sopraddette polizze private non avranno però valore fra le parti, nè data certa rimpetto ai terzi, se non saranno entro lo spazio di tre giorni registrate presso la pubblica amministrazione dal Governo incaricata della riscossione della tassa. »

(È approvato.)

Ora viene l'emendamento proposto dalla Commissione in vece dell'ultimo alinea dell'articolo 8.

Esso è così espresso :

« La registrazione di cui in questo e nel precedente articolo produrrà, rimpetto ai terzi, gli stessi effetti attribuiti all'insinuazione delle private scritture dall'articolo 1456 del Codice civile. »

(È approvato.)

Si procede alla votazione per squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti	114
Votanti	112
Maggioranza	57
Voti favorevoli	97
Voti contrari	15
Si astenero	2

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE TRA IL GOVERNO E LA COMPAGNIA TRANSATLANTICA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'approvazione della convenzione tra il Governo e la compagnia transatlantica. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1636.)

La discussione generale è aperta.

La parola spetta al deputato Girod.

GIROD. C'est à la fin d'une Session laborieuse et prolongée, dans laquelle la Chambre a déjà engagé l'avenir pour des sommes considérables, consacrées en partie, je m'empresse de le reconnaître, à des entreprises d'une utilité incontestable, que monsieur le ministre des finances vient encore lui proposer de voter une dépense annuelle de 624,000 francs, pendant 15 ans, pour l'objet qui est soumis aujourd'hui à vos délibérations.

Les avantages qui doivent résulter pour le pays de l'adoption de la loi, les bénéfices que le commerce national est appelé à en retirer sont-ils si évidents, si considérables que la Chambre doit l'accueillir et lui donner son approbation ?

D'un autre côté, le moment est-il réellement bien opportun, dans la position actuelle de nos finances, pour que nous ayons à leur imposer une charge aussi lourde que celle que l'on nous demande ? Telles sont les considérations que sous

ce double point de vue j'ai l'intention de présenter à la Chambre.

Je n'ignore pas, messieurs, qu'il est dans la nature des hommes généreux de s'éprendre facilement pour tout ce qui respire un air de grandeur et de puissance, de céder à l'idée d'en doter son pays, et de le faire approcher du niveau des plus grandes nations du monde.

C'est sans doute à ce noble et louable sentiment que la Chambre a obéi en donnant successivement son adhésion à des vastes entreprises qui sont destinées à immortaliser son passage aux affaires.

Mais cette tendance, si elle n'est pas contenue dans des justes limites, peut avoir de graves dangers, surtout si en la secondant on ne calcule pas ses forces, et si on ne mesure pas froidement les moyens dont le pays peut disposer.

Parmi les entreprises qui s'annoncent comme étant d'une utilité générale, il en est dont les bons résultats sont tellement évidents, tellement proches et certains, qu'un bon Gouvernement ne peut, sans manquer à son devoir, différer de les favoriser, quand même les finances se trouvent dans la gêne, quand même il faut imposer aux populations de lourdes charges.

C'est qu'alors le bon sens de la nation lui fait supporter ces charges avec courage, de la même manière qu'un agriculteur confie à la terre la semence dont il attend une riche et copieuse moisson.

Mais il en est d'autres d'une réussite problématique, et qui, par l'incertitude qui les accompagne, sont un véritable « luxe de la civilisation, » et l'on devra convenir alors qu'un Gouvernement sage doit s'abstenir prudemment de ces entreprises, attendu qu'on doit proscrire tout luxe lorsqu'on manque non-seulement du superflu, mais que l'on n'a pas de quoi fournir aux premières nécessités de la vie sociale.

Notre situation, messieurs, est en tout point semblable ; et personne ne peut se faire illusion sur la détresse toujours croissante de nos finances.

Le déficit s'augmente d'année en année : les emprunts contractés ne suffisent jamais pour l'arrêter.

Avec l'emprunt anglais de 75 millions on devait cicatriser, fermer toutes nos plaies ; et elles n'ont cessé de saigner.

Le nouvel emprunt Rothschild de 40 millions devait être irrévocablement le dernier ; est-il quelqu'un ici qui puisse encore le croire ?

Indubitablement l'année prochaine il faudra recourir encore à des expédients extraordinaires. Si ce n'est pas l'emprunt qui viendra combler le déficit, on trouvera un autre moyen, et peut-être même monsieur le ministre des finances a-t-il déjà dressé ses batteries pour doter notre pays d'une importation française qui a si admirablement réussi chez nos voisins, et nous créerons la dette flottante...

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Nous l'avons déjà créée.

GIROD. Il est vrai que nous comptons beaucoup sur les nouveaux impôts ; à cet effet nous avons construit à grande peine une machine qui est munie de toutes pièces ; mais elle n'a pas encore fonctionné, et nos électeurs ne la connaissent que de nom. Je doute fort, ou je me trompe étrangement, qu'ils ne saisissent l'occasion des prochaines élections générales pour nous faire connaître leur opinion à cet égard. Quoi qu'il en advienne, il est une vérité qu'un devoir impérieux de conscience me force de faire entendre à messieurs les ministres : c'est que les nouveaux impôts ne seront supportés avec résignation par le pays, que lorsqu'on apportera de sérieuses, de notables économies dans les budgets de l'Etat.

Quant à nous, mandataires du peuple, notre devoir est d'examiner scrupuleusement si la nouvelle charge que l'on veut imposer au trésor, est de nature à produire à la nation des avantages positifs et actuels, ou si elle ne doit lui procurer que ce luxe dont je parlais, et dont l'acquisition peut être sans inconvénient renvoyée à des temps plus prospères.

Les transactions commerciales pour augmenter et fructifier, ont besoin de célérité ; nous sommes d'accord sur ce point avec les partisans du projet de loi, mais elles ont aussi grand besoin d'économie.

Eh bien, messieurs, à mon avis, l'établissement de la navigation à vapeur par le port de Gènes me paraît n'offrir aucun de ces deux avantages.

D'abord, sous le rapport de l'économie, personne n'ignore que, dans l'état actuel de la science, la navigation à vapeur ne peut aucunement lutter avec la navigation à voile. L'hélice offre déjà un avantage sur les roues ; mais la dépense du combustible, même avec ce système, est encore telle que le transport des marchandises en général demeure à peu près nul sur les bateaux à vapeur.

Ainsi, messieurs, les principales productions de notre pays que nous exportons en Amérique, tel que les savons et les huiles, continueront toujours, et jusqu'à nouvel ordre, à être transportées par les navires à voile.

Il n'y a que la réussite du système Erikson qui en économisant les 4/5 du combustible, puisse rendre les chances moins inégales.

Et à cet égard, je m'étonne à bon droit que le Ministère n'ait pas jugé à propos d'attendre le résultat de l'expérience qui se fait actuellement de cette précieuse découverte, avant de se lier irrévocablement pour 15 années !

Cette détermination du Ministère me paraît d'autant plus incompréhensible qu'il est évident que, si la nouvelle découverte est couronnée de succès, nous aurions alors 80 pour cent à économiser sur la subvention que l'on nous propose d'accorder à la compagnie.

C'est ce que la majorité de la Commission a très-bien compris en introduisant dans le projet de loi des modifications essentielles, que la compagnie toutefois n'a pas voulu accepter malgré leur légitimité.

Cela seul nous suffirait, messieurs, pour nous faire repousser, ou tout au moins ajourner le projet ministériel ; et jusqu'à ce que le changement soit opéré, on est fondé à dire que le commerce en général ne fera aucun bénéfice par la création de la ligne transatlantique.

Reste à examiner quels sont les avantages à espérer par la promptitude et la sûreté des relations, des correspondances et du transport des voyageurs.

Ces avantages pourraient présenter quelque degré de probabilité, et l'on aurait peut-être un motif suffisant pour encourager et subsidier l'établissement de cette ligne, si déjà, dans d'autres pays du continent, il n'en existait qui présentent avec la même sûreté et la même facilité, une célérité doublement plus grande que celle qui nous offre la convention qui est l'objet de la loi que nous discutons.

D'après cette convention, le trajet de Gènes à New-York se ferait en vingt-deux jours, relâches comprises.

Mais ceux qui prétendent que ce degré de célérité sera satisfaisant pour le commerce, oublient donc que les bateaux à vapeur anglais font la traversée dans neuf ou dix jours. Et quel est le négociant dont les affaires exigent de la célérité, qui voudra confier ses lettres, quel est l'émigrant qui voudra confier sa personne à une compagnie dont les bateaux emploieront onze à douze jours de plus à faire le voyage ?

A entendre monsieur le rapporteur, qui a développé avec bien moins de soin les objections de la majorité de la Commission, que les réponses de la minorité, dont il fait partie, la ligne proposée accaparera à elle seule toute l'émigration suisse : c'est là une grave erreur. Tout le monde sait que la grande majorité de cette émigration part des Cantons allemands, et c'est vainement qu'on voudra nous faire accroire qu'elle renoncera à sa voie naturelle, celle du versant de ses fleuves, celle où elle trouve communauté de langue, routes faciles et voyage à bon marché, pour descendre par le Saint-Gothard, et venir enfler les produits du chemin de fer de l'Etat ?

Tout ce tableau des bénéfices que la compagnie doit retirer du transport des voyageurs me paraît une illusion. Il en est de même des bénéfices que le Gouvernement doit obtenir des correspondances postales.

Monsieur le directeur des postes, malgré toute la circonspection possible, a réduit les exagérations du Ministère, à cet égard, à la somme minime de 50,000 à 60,000 francs, au lieu de celle de 300,000 francs si magnifiquement énoncée dans le rapport, et encore a-t-il oublié de déduire le traitement de 7 employés des postes qui, d'après l'article 9, devront être chargés du service postal sur les bâtiments ; ce qui réduira le bénéfice à 40,000 ou 50,000 francs, à la condition, bien entendu, pour l'obtenir, d'élever le prix des lettres de commerce de 30 centimes à 1 franc 50 centimes, seule perspective que ce projet puisse offrir à ses yeux.

Du reste, messieurs, le refus fait par la compagnie de consentir à une réduction de la subvention dans le cas où de nouveaux procédés viussent à diminuer ses frais, me prouve, plus que je ne saurais vous le démontrer, l'incertitude de son entreprise et le peu de confiance qu'elle fonde sur la probabilité de ses profits sur le transport des marchandises et des voyageurs.

Je ne sais, messieurs, si on s'est bien rendu compte de l'importance du subsidie que l'on nous propose de lui accorder si généreusement ; mais quoiqu'en dise le Ministère, ce secours est un acte du plus pur protectionnisme, et tel qu'on n'en a jamais accordé à aucune industrie ; car à lui seul il suffit pour couvrir amplement les frais des trajets et pourvoir en partie aux intérêts du capital engagé.

Je demande pardon à la Chambre si je prends la liberté de lui démontrer ce que je viens d'avancer par quelques calculs que j'ai essayé de faire à cet égard. Pour plus de brièveté, je n'appliquerai ces calculs qu'à une seule ligne.

Le voyage à New-York, non compris les relâches, emploiera environ 17 jours, autant pour le retour ; cela fait 34 jours. On sait que chaque force de cheval-vapeur consomme environ 5 kilogrammes $1\frac{1}{4}$ de charbon par heure ; donc en 24 heures 126 kilogrammes.

Le bateau à vapeur de la force de 250 chevaux consommera donc 31,500 kilogrammes par jour, et par conséquent les 34 jours de voyage exigeront 1,071,000 kilogrammes, soit 1071 tonnes. Le charbon qui coûte à Newcastle 8 francs la tonne, coûtera probablement 14 francs la tonne à Gibraltar ou à Cadix, où le bateau pourra s'approvisionner. Ainsi, 1071 tonnes à 14 francs forment une somme de 16,994 francs pour la dépense du combustible pour l'allée et le retour de la traversée.

Or, comme le Gouvernement paiera 22,000 francs pour le double trajet, il est évident qu'avec les 7006 francs restants, la compagnie aura et bien au delà pour solder les hommes d'équipage ; et qu'elle y trouvera même de quoi couvrir une partie du capital engagé.

Je conviens que, sur l'autre ligne, la compagnie ne recevant que 30,000 francs sur une traversée de 38 jours, elle n'aura pas un avantage aussi considérable ; mais en appliquant le même calcul à cette ligne, elle aura encore un excédant de 3500 francs.

Ainsi, messieurs, la subvention exagérée que l'on nous propose d'accorder à la compagnie est un acte du protectionnisme le plus pur, et quel protectionnisme encore ! Un protectionnisme qui n'ajoute pas une obole à la production du pays ! Un protectionnisme qui n'a pas même la chance de favoriser la généralité des spéculations commerciales !

Et quand, sous le manteau de l'intérêt général, on a paralysé une des branches les plus importantes de l'agriculture du pays, quant, par une malencontreuse précipitation, on a blessé à mort des industries qui d'année en année pouvaient augmenter l'actif national, n'est-ce pas bien singulier de venir, au nom de ce même intérêt général, proposer la création d'un monopole qui n'aura d'autres résultats que d'imposer de nouvelles charges à l'Etat ?

Le Ministère et la Commission ont beau s'étayer sur l'exemple de l'Angleterre et de la France pour nous engager dans cette dépense. C'est toujours en voulant se modeler sur ces deux grandes puissances, et surtout sur la première, qu'on nous pousse dans des voies périlleuses. Je crois à cet égard qu'il y a toujours danger de surexciter trop vivement l'amour propre national par l'exemple d'un autre peuple.

Mais, avant de tenter tout ce que le Gouvernement anglais fait de bon et de profitable pour son pays, il faudrait examiner si nos conditions sont égales aux siennes ; il faudrait peser scrupuleusement si telles mesures économiques, si telles dépenses, qui sont productives pour l'Angleterre, ne se résoudront point en pure perte et en sacrifices pour le Piémont.

L'Angleterre a un mouvement commercial de plus de 12 millions de tonneaux et d'une valeur de plus de 4 milliards ; elle a de nombreuses relations avec tous les ports du monde, dans lesquels elle transporte les immenses produits de ses manufactures et d'où elle tire les matières premières dont son industrie centuple la valeur. L'Angleterre fait donc une œuvre hautement recommandable en multipliant ses moyens de communication régulière.

Mais quelle est l'étendue de nos industries ? Quelle est l'importance de nos relations d'outre mer ? Quelle masse d'affaires faisons-nous avec Gibraltar, Madère, Fernambouc, New-York et Rio Janeiro, pour mériter que l'Etat dépense 624,000 francs par an pour établir avec ces places des communications directes ?

Le Ministère aurait dû, tout au moins, nous donner un aperçu de tout cela, afin de nous édifier sur l'utilité du sacrifice qu'il nous demande. Son silence, à cet égard, nous donne le droit de croire que le projet est fort aventureux.

Je me résume et je déclare que, ne voyant dans la réalisation de ce projet ni avantage réel pour le pays, ni bénéfice immédiat pour le commerce en particulier, je ne puis le considérer que comme une de ces entreprises glorieuses qu'il peut être fort louable de favoriser quand on est riche, mais qu'on doit repousser quand les revenus de l'Etat ne suffisent pas à couvrir ses dépenses ordinaires, et quand, pour en obtenir la balance, ainsi que pour subvenir aux dépenses extraordinaires d'une incontestable utilité, on est forcé d'augmenter ses dettes outre mesure et de dévorer l'avenir des générations futures.

PRESIDENTE. Il deputato Bonavera ha facoltà di parlare.
BONAVERA. La relazione della Commissione manifesta che non siamo in uno stato troppo normale, perchè il rela-

tores fu preso nella minoranza. La Camera sente che l'autore delle modificazioni migliorative, che sono state adottate dalla maggioranza della Commissione deve dare alcune spiegazioni ad oggetto di farne lo sviluppo, e ad oggetto di mettere in rilievo i motivi che l'hanno indotto a proporle.

Io non sono ostile alla compagnia transatlantica, anzi io ne apprezzo molto i vantaggi, sia diretti, sia indiretti, sia eventuali. Quanto ai vantaggi diretti confesso che, consistendo essi nel prodotto delle poste e nel trasporto gratuito dei nostri ambasciatori e agenti consolari, non potranno certamente rilevare a una gran somma, e il dispaccio dell'ispettore generale delle poste può darcene un'idea, sebbene io ammetta che questo prodotto sia suscettivo di aumento.

Ma ad ogni modo bisogna tener conto dei vantaggi indiretti, i quali derivano da due sorgenti: in primo luogo l'aumento della nostra navigazione a vapore; in secondo luogo il maggiore sviluppo delle nostre relazioni commerciali.

E a questo riguardo la Camera potrà farsi un'idea che l'aumento della navigazione a vapore può darci una forza morale, può metterci anche a fianco in second'ordine di tutte le altre nazioni le quali si servono più largamente di questo beneficio, può accordare degli sbocchi, delle facilità ad oggetto di poterci concatenare col movimento che è stato dato da tutte le parti alla nostra industria ed al nostro commercio. Inoltre le nostre relazioni commerciali non possono a meno che accrescersi in vista delle facilità che si faranno per mezzo dei battelli a vapore, e non possiamo ignorare che particolarmente la linea del Sud, quella che andrà a Montevideo, li metterà in comunicazione con una gran parte dei nostri concittadini che sono colà stabiliti, che possono calcolarsi a 60 mila e più.

Parlava anche, o signori, dei benefici eventuali della legge; questi ci sono stati sviluppati nella relazione del Ministero, con cui si conta molto sul sussidio che noi possiamo avere in caso di guerra nell'obbligo imposto alla compagnia, di dover cedere, mediante indennità, i sette vapori che è obbligata a costruire in rinforzo della nostra marina militare.

Per una potenza di secondo ordine, l'aumento di sette battelli a vapore, che in caso di guerra possono prestarci dei servizi grandissimi, è anche una cosa che ha la sua importanza, tanto dal lato materiale quanto dal lato morale.

Nè mi muove l'obiezione che si potrebbe per avventura fare, che la navigazione a vapore possa portare dei pregiudizi alla navigazione a vela mercantile, perchè questa obiezione non sarebbe certamente accettabile dalla filantropia della Camera, perchè, se stesse questa ragione, bisognerebbe condannare tutte le macchine, che hanno molto semplificato ed abbreviato il lavoro, condannare tutte le ferrovie che, secondo l'espressione del ministro dei lavori pubblici, sono destinate a sostituirsi alle vie ordinarie, e così diremo che i piroscafi a vapore saranno destinati a prendere col tempo il luogo e le veci della navigazione a vela.

Ma, ammessi tutti questi vantaggi, non bisogna dissimularci che il progetto di legge contiene cose molto gravose. Voi avete osservato, o signori, che si tratta di una cifra annua di 624,000 lire, le quali moltiplicate per 15 anni verrebbero a portare presso a poco una somma di 10 milioni. Voi avete anche osservato che vi sono delle altre condizioni gravose.

Non solo la durata dei 15 anni è già una condizione la quale impegna un lungo avvenire, ma poi questa durata è accompagnata da un privilegio, benchè indiretto, perchè durante il termine della concessione, il Governo si proibisce di accordare altri sussidi a compagnie le quali potessero presentarsi con condizioni più vantaggiose e per la brevità dei

viaggi, e per le minori indennità di cui potessero accontentarsi.

Oltre di ciò, vi sono anche delle clausole favorevoli alla compagnia che sono secondarie. Abbiamo, per esempio, la clausola con cui si accorda alla compagnia di fare diverse stazioni: questa clausola tende a rendere più lunghi i viaggi, perchè ogni stazione porta la perdita di due o di tre giorni; ci vuole il tempo per l'approdo, il tempo per il carico e lo scarico delle merci, per l'imbarco dei viaggiatori e che so io, e tutto questo è in vantaggio della compagnia.

Non parlerò degli altri vantaggi di minore importanza, quali sono l'esenzione dai diritti di ancoraggio, dai diritti consolari ed altri diritti di marina, perchè le sono cose di poco conto; ma se noi consideriamo la cosa nella sua integralità, vediamo che si tratta di cosa molto rilevante, e su cui io chiamo la Camera a prestarvi ben bene la sua attenzione. Ma mi si dirà: e come concludete voi? Perchè da una parte fate l'elogio dei vantaggi, e dall'altra parte calcolate i danni? (*Si ride*)

Veniamo alla conclusione. La conclusione mia, o signori, si è che noi dobbiamo procurare di fare un contratto il quale non manchi di efficacia, ed inoltre sia vantaggioso per quanto è possibile all'erario.

Se il contratto proposto riunisce simili requisiti, io lo accetto, perchè sarebbe favorevole non solo alla città di Genova, ma altresì a tutta la Liguria, attesochè è noto che tra i cento e più prodotti che si trasportano in America figurano...

Voci. L'olio.

BONAVERA... precisamente l'olio (*Viva ilarità*), come pure i saponi e i frutti freschi, che sono appunto prodotti dei paesi liguri. La Camera quindi debbe andare persuasa che la mia parola non è sospetta, e che essa parte da un'intima convinzione, imperocchè essa potrà scorgere che le mie riflessioni sono piuttosto rivolte a frapponer degli incagli al contratto nel caso che la compagnia non si mostri propensa ad accedere alle modificazioni che ho proposte, le quali, come apparisce dalla relazione su questa legge, sarebbero da essa ricusate.

Ritornando al mio assunto, io asserisco che è mestieri far sì che il contratto colla compagnia sia efficace e vantaggioso allo Stato.

A tale proposito io scorgo che la convenzione che ci venne sottoposta difetta assolutamente di efficacia per due essenziali ragioni; la prima, perchè noi vincoliamo lo Stato e lasciamo la compagnia libera; la seconda, perchè noi non esigiamo le cautele necessarie ad oggetto che i sette piroscafi possano servire a quell'uso che ci è stato decantato nel rapporto del Ministero.

Parlando adunque del primo punto dell'efficacia, che è quella del vincolo, se la Camera vorrà mettersi sotto gli occhi gli articoli 15 e 24 combinati insieme, vedrà che si concede alla compagnia un termine di 6 mesi per principiare i piroscafi, ed in seguito un altro anno per condurli a termine, e per mettere le linee in istato di esecuzione. Ora mi si dirà: ma nel caso che la compagnia non venisse ad adempiere a queste sue obbligazioni, quale sarà la conseguenza nell'interesse del Governo? Nessuna, o signori; la compagnia resterà perfettamente libera, e se non vorrà nei primi 6 mesi principiare, e nei 18 mesi ultimare la sua opera, sarà perfettamente libera di ritirarsi, e di fare de' suoi piroscafi quello che crederà meglio, perchè l'articolo 24 non porta alcuna pena all'infuori di quella della semplice decadenza.

Ma, signori, io trovo che in principio di diritto ed in prin-

cipio anche d'equità, i contratti debbono essere obbligatori per ambe le parti, che vi deve essere vincolo rispettivo; ora, se da una parte vi è vincolo, se il Governo resta obbligato pendente 18 mesi, e se la compagnia resta libera, domando che razza di natura avrà questo contratto. Per me trovo che ha dello straordinario. In punto di convenzioni che si fanno per parte di un corpo morale qual è il Governo, non credo essersi certamente mai visto un contratto il quale lasciasse le cose così slegate, imponesse vincoli ad una parte senza imporne all'altra. Per parte dell'onorevole relatore, il quale si è fatto carico di questa osservazione, si è detto: il vincolo a cui obbligheremo lo Stato, non durerà che sei mesi. Ma io gli rispondo che ha preso abbaglio, perchè il primo termine di sei mesi va portato a calcolo col secondo termine d'un anno, e quindi l'obbligo nostro durerà 18 mesi. Se nella redazione dell'articolo ha il relatore creduto vedervi altra cosa, esso è caduto in un equivoco.

Si è detto in secondo luogo: abbiamo per noi la moralità dei direttori i quali hanno promesso di dare ultimati i piroscafi, e di mettere la linea in esercizio fra diciotto mesi.

Ma dobbiamo noi fare assegno sulla moralità dei direttori d'una compagnia? Si sa che in sostanza non si può calcolare molto sulla moralità dei corpi morali (*Segni di dissenso*), perchè il corpo morale non dipende dalla direzione, dipende dalla società, dipende dagli interessi materiali de' soci; ho tutta la fede nella direzione della società transatlantica, so che è composta di nomi egregi, uno dei quali è anche mio amico, ma la direzione che rappresenta questa società non ha che un mandato ristretto, non può fare questa promessa, non può vincolare la società. Se la società trovasse maggiore interesse nel prendere un'altra determinazione, se il Governo non ha l'avvertenza di porre un vincolo efficace, noi faremo un contratto illusorio.

Ma disse l'onorevole relatore: in sostanza il Governo che danno avrà nell'aspettare 18 mesi? Se la compagnia non vorrà eseguire il suo contratto, il Governo non incorrerà danno alcuno. Io trovo che questa è un'altra asserzione azzardata; chi dice all'onorevole relatore che il Governo, restando vincolato in faccia ad una compagnia per 18 mesi, non abbia nessun danno? Che non abbia danno alcuno nell'essere per questo tempo vincolato in modo da non poter accettare alcun'altra proposizione per parte d'altra compagnia?

Se in vista dei progressi che sono già constatati, e che la Camera conosce, particolarmente dietro gli esperimenti fatti dal signor Erikson, si potesse fare il viaggio in uno spazio di tempo molto minore, per esempio, invece di spendere per questo viaggio 32 o 38 giorni, non se ne richiedesse che la metà, non sarebbe questo un vantaggio perduto? Se il viaggio si potesse fare con dei mezzi più economici; se venisse, ad esempio, un'altra compagnia che dicesse: io vi farò il viaggio in una più breve durata, e per un prezzo minore; il Governo in questi 18 mesi ha le mani legate, e dovrebbe rispondere: io ho un impegno colla compagnia transatlantica, per conseguenza non posso impegnarmi altrimenti. E non è un danno questo? A me pare che il sia, e gravissimo.

Credo quindi che l'articolo 15 dovrebbe essere emendato nel senso che la compagnia fosse obbligata sotto una pena, e che dovesse dare una cauzione per l'esecuzione del suo contratto, come si usa in tutti i contratti che si fanno in tutte le aziende, e come si usò anche in tutti i contratti che sono stati sottomessi all'approvazione di questa Camera, in ordine alle vie ferrate ed altre convenzioni.

Passo al secondo motivo d'inefficacia. Nell'articolo 20 si stipulò che la compagnia sarà obbligata, in caso di guerra,

a cedere allo Stato i sette piroscafi mediante giusta indennità da fissarsi da arbitri; ma in quest'articolo non si è presa alcuna garanzia per la costruzione di questi piroscafi: non si sapeva in che modo la compagnia intendesse costruirli.

Non vorrei già che i piroscafi mercantili fossero costrutti con tutte le regole dei bastimenti da guerra, questo sarebbe troppo pretendere, ma non vorrei nemmeno che si costruissero in maniera che non potessero servire a nessun uso in tempo di guerra: perchè, in tale ipotesi, il rapporto del signor ministro che tanto ci decanta questi bastimenti pel rinforzo della nostra marina in tempo di guerra, che significherebbe?

Ora fra questi due estremi c'è una via di mezzo, cioè si potrebbero far costruire questi bastimenti, bensì ad uso mercantile, ma in modo che potessero anche resistere in occasione di guerra, cioè che si dovessero costruire in legno.

Il signor direttore della compagnia, intervenuto nel seno della Commissione, eccitato a spiegarsi a questo riguardo, fece vedere che ci erano maggiori spese per la costruzione in legno, e che si diminuiva anche la portata del bastimento; che per conseguenza portava ciò due diversi danni alla compagnia; però non dissimulava che d'altra parte vi erano dei vantaggi, quali sono quelli della maggior durata, delle minori spese di riparazione, e vantaggi anche per quelli che devono passare la linea equatoriale, perchè il freddo si riscalda troppo, e rende anche il soggiorno disagiabile ai viaggiatori ed agli equipaggi.

Quindi per parte della Commissione si insisteva perchè almeno se ne facesse una parte in legno, fra sette se ne facessero almeno quattro; cosa a cui il direttore pareva che vi avrebbe acceduto, ma solo sulla sua parola di direttore.

Io insisteva perchè, nel caso che la compagnia accedesse, venisse espresso nelle condizioni del contratto; allora noi avremmo avuto una garanzia efficace.

Ma questo finì, come dice l'onorevole relatore, senza risultato, perchè non volle accettarsi questa condizione. Ora io osservo: se la compagnia, come ha spiegato il direttore nel seno della Commissione, vuol costruire questi bastimenti in ferro, potranno dessi servire a qualche uso in caso di guerra? Io sostengo di no, perchè il bastimento in legno, quantunque non sia d'una costruzione così forte, come un bastimento da guerra, non ostante, il legno per la sua flessibilità cede alle palle del cannone, e la palla non vi fa che un buco il quale può essere prontamente riparato coi turaccioli e col calafato; invece una sola palla di cannone in un bastimento in ferro ve lo spezza e lo getta a fondo. Ora questi bastimenti in legno nel caso anche che non potessero servire per bastimenti da guerra offensiva, potranno benissimo servire per la mezza guerra, perchè sono bastimenti che possono armarsi con qualche cannone e mettersi in crociera, e potranno, quel che è più, servire per rimorchiare i bastimenti da guerra come si usa fare. Dunque la Camera sente che anche questo secondo punto su cui tanto si appoggiava il ministro, viene anche a restare illusorio ed inefficace.

Finalmente una terza modificazione veniva introdotta, e questa tocca all'altro punto del mio discorso, cioè di rendere il contratto più vantaggioso che sia possibile.

Questa modificazione è relativa all'articolo 15, e non tende ad altro che nel caso che nell'intervallo venissero a succedere delle innovazioni relativamente all'uso dei bastimenti a vapore, che potessero produrre dei grandi risparmi, in questo caso la compagnia dovesse ribassare il prezzo delle 624 mila lire a giudizio d'arbitri, il qual giudizio d'arbitri figura già nella convenzione pel caso in cui la compagnia avesse dovuto cedere i bastimenti in occasione di guerra.

Ora questa modificazione che venne respinta dalla compagnia, mi pare che sia della massima equità: io faccio questo ragionamento assai semplice.

Si è fatta questa convenzione colla compagnia sulle basi dell'antico sistema, cioè in vista del consumo del carbone che si vuol fare dai bastimenti a vapore nei loro viaggi, e questo consumo è valutato per il 60 per cento della spesa totale, come ha fatto cenno l'onorevole oratore precedente; che si sia presa questa base per la fondazione del contratto ce lo dice la relazione del ministro, perchè si riferisce ad una data in cui le nuove scoperte non erano ancora state fatte, e ce lo dice pure la relazione dell'onorevole deputato Torelli nella parte in cui accenna che per fissare la cifra colla compagnia transatlantica si è presa la base che si era già presa qualche anno fa colla compagnia Rubattino, dunque questa base è fissata sull'antico sistema.

Ma siccome, o signori, al giorno d'oggi noi abbiamo dei dati positivi da cui risulta che, secondo il sistema Erikson, invece del vapore sostituendovi l'aria calda si possono risparmiare i quattro quinti del combustibile, e l'onorevole Torelli ci diceva in un suo discorso fatto in occasione della ferrovia di Arona (*Risa*) che il combustibile nei bastimenti a vapore figura nelle spese generali per il 60 per cento, la Camera vede che la spesa sarebbe ridotta quasi alla metà. Dunque se questo contratto era buono fatto sopra una base, sarà cattivo quando noi vediamo che le spese che deve fare la compagnia sono ridotte alla metà.

Dirò anche di più, che questa non è una semplice presunzione, perchè noi vediamo che la Francia, la quale aveva trattative con una compagnia transatlantica, in vista delle nuove scoperte ha creduto doverle sospendere. Abbiamo dunque l'esempio autorevole dei nostri vicini che ci mostra il bisogno di essere cauti e prudenti.

In vista di tutte queste considerazioni io conchiudo dichiarando che mi riservo di proporre un emendamento all'articolo 15, e di sostenere le altre due modificazioni state dalla maggioranza della Commissione accettate.

Ho creduto mio dovere di manifestare alla Camera la mia idea, sebbene l'interesse dei miei elettori sarebbe che il contratto venga a qualunque costo accettato. Giudichi la Camera nella sua saviezza di quanto dovrà fare.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole relatore.

TORELLI, relatore. Io mi trovo, come relatore, in una posizione alquanto anormale, posizione però che non è nuova alla Camera, poichè non ha guari si verificò lo stesso caso rispetto alla convenzione per le saline di Sardegna, trovandosi anche allora l'onorevole relatore deputato Lanza far parte della minoranza della Commissione. Essendosi ripetuto questo caso nella mia persona, mi credetti in dovere di annunziarlo anche nella relazione onde prevenire gli oppositori alla legge, che non potevano far calcolo sul relatore, al quale l'atto di confidenza della quale vollero onorarlo i suoi colleghi poteva ben imporgli di non ascondere nessuna delle ragioni che erano state dette contro la legge, ma non potevasi spingere a farlo cambiare d'avviso, e ciò tanto meno in quanto che difese la legge anche nel seno della Commissione, con tutti gli argomenti che seppe produrre, e non vi ebbe mai luogo ad equivoco sulla di lui opinione in proposito.

Come deputato adunque, piuttosto che come relatore, io sorgo a difendere il progetto di legge, ritenuto che non aspiro al privilegio del relatore di poter parlare oltre il numero delle volte concesso dal regolamento ai deputati, salvo il caso che lo fosse per dare schiarimenti o rispondere ad interpellanze che mi venissero fatte.

Il dibattimento che ha avuto luogo finora si è aggirato sopra i medesimi punti essenziali che fecero già oggetto delle discussioni della Commissione. Tralasciando le obiezioni secondarie, i punti principali che fecero il soggetto delle argomentazioni contro la legge sono ancora la durata del privilegio, l'ammontare del sussidio governativo, ed in contrapposto il troppo tenue profitto sperabile dall'erario e dallo Stato, e per ultimo la poca utilità che in caso di guerra si può attendere da bastimenti in ferro.

La mia difesa della legge s'aggraverà anch'essa più specialmente sopra questi tre punti dacchè, sia il primo oratore l'onorevole Girod, che l'onorevole mio amico Bonavera presero più specialmente a svolgere queste tre obiezioni.

Il primo punto, che tenne sempre questo rango, perchè incontrasi il primo nella legge, quello cioè che concerne l'obbiezione della durata fissata a 15 anni e che pare eccessiva, io la reputo l'obbiezione di minor peso sulle tre capitali che si fanno alla legge.

Noi ammettiamo come base d'ogni nostra legge commerciale, la libertà; questo è un principio nel quale conveniamo, credo, la massima parte di noi tutti; ma questo principio non cambia la natura delle cose, non fa sì che un'impresa che è impossibile l'effettuare senza determinate condizioni divenga invece possibile, e questo è precisamente il caso presente; è impossibile una simile società senza un sussidio, sta a vedere come si provi questa impossibilità senza queste determinate condizioni.

Noi la proviamo in modo indiretto, la proviamo col citare Stati le cui relazioni commerciali, appunto perchè sono assai più vaste, più molteplici delle nostre, avrebbero dovuto per naturale conseguenza offrire la possibilità dello stabilimento di linee regolari e periodiche fra i diversi punti lontani, senza l'aiuto di sussidi governativi; l'esperienza mostrò invece il contrario. L'Inghilterra fu la prima che introdusse questo sistema, ed il primo rimonta al 1840 e venne dato alla compagnia Cunard di Halifax, che assunse l'impegno di una corrispondenza regolare di due volte al mese fra Liverpool, Halifax, Quebec e Boston, e venne dato nella misura di 1,520,000, poi venne rinnovato nel 1849 a 3,625,000, e finalmente aumentato ancora nel 1852 a 4,650,000.

Questi sussidi sono il frutto di discussioni parlamentari: la cifra ognor crescente prova il vantaggio che si il Governo proponente che il Parlamento riconobbero di aver avuto da quella compagnia; ma se ingenti poi fossero stati i lucri della medesima non era certo l'Inghilterra il paese ove si potevano ascondere, e ne sarebbe venuta una concorrenza, che avrebbe dovuto avere per effetto piuttosto un ribasso che un aumento. Accadde l'opposto; ma quello che interessò al Governo ed al Parlamento fu il risultato per il beneficio pubblico, e noi non potremmo certo spiegarci altrimenti non solo l'aumento ingente fatto a quella compagnia, aumento in isproporzione ai nuovi pesi, ossia alle nuove linee che furono prescritte, ma la grandissima applicazione che fece l'Inghilterra di quel principio a tal segno che provocò la formazione di molte altre società mediante larghi sussidi che ora raggiungono la cifra complessiva di 25 milioni. Gli Stati Uniti imitarono l'esempio dell'Inghilterra e vennero ai medesimi risultati: dapprima i sussidi dati ad una sola compagnia, la compagnia Collins di New-York, ammontavano a 540 mila lire; in meno di sei anni altre ne promosse ed ora le sovvenzioni ascendono a lire 10,259,700.

L'impossibilità che sorgano compagnie con vincoli di partenze periodiche, di approdi determinati e penalità in caso di non osservanza di obblighi assunti è dunque dimostrata dal

fatto di nazioni che avrebbero potuto far supporre la possibilità per l'ingente loro commercio in confronto al nostro.

Il principio astratto di una libertà comune che respinge ogni sussidio speciale non si può invocare senza togliere la possibilità dell'esistenza di queste compagnie; ma si può tuttavia dire, e si disse: limitiamo questo vincolo, salviamo quanto si può il principio della libertà colla breve durata del vincolo; la questione sta allora nel vedere se ci convenga di più l'accordare solo 12 anni, per esempio, che 15. Ma anche qui permettetemi di richiamarvi ancora quegli unici esempi che abbiamo degli altri Stati, che i Governi e i Parlamenti ne siano stati soddisfatti, non vi ha dubbio di sorta; in Inghilterra la prima concessione fu di soli 10 anni, è vero, ma poi cosa avvenne? Al rinnovarsi la convenzione il Parlamento aumentò d'assai la sovvenzione. Pongasi che noi la volessimo ridurre a soli 12 anni, la probabilità del successo è in nostro favore, perchè finora non v'ha esempio di un Governo che si sia pentito di aver adottato questo sistema; il Parlamento che vi sarà dopo questi 12 anni è ben più probabile che si trovi dover seguire l'esempio dell'Inghilterra e degli Stati Uniti, che fare un'eccezione; le relazioni saranno così moltiplicate che tornerà ancora più proficuo allo Stato l'aumentare la sovvenzione che abbandonare ogni sussidio; certo che è possibile anche il caso contrario, ed allora la minor durata dell'obbligo è a vantaggio dello Stato; ma noi non possiamo ora che parlare di probabilità, e queste dobbiamo pure appoggiarle a que' fatti che ora abbiamo, ma questi appunto collimano tutti alla conclusione che io ho accennato, e non all'opposto.

Per quanto poi alla società, una durata maggiore è una garanzia in questo senso, che nel commercio si preferisce sempre un lucro minore ma di lunga durata, che un maggiore ma di breve durata; d'altronde, precisamente perchè appresso di noi non si è sviluppato lo spirito di associazione, conviene accordare un certo lasso di tempo alla società onde chi vuol impegnare in quella i suoi capitali sappia di poterlo fare per una durata non troppo breve; dobbiamo considerare per ultimo che la costruzione dei bastimenti sottrae già un anno e mezzo al tempo concesso e correranno ben tre o quattro anni prima che si verifichi quella moltiplicazione di affari che è lo scopo della legge, ed il tempo veramente utile si riduce a nove in dieci anni.

Ben più seria è l'obbiezione intorno alla misura della sovvenzione che si dice soverchia. È l'obbiezione veramente capitale che deve condurre all'accettazione od al rifiuto della legge, poichè, quando si credesse realmente che l'utile che deriva allo Stato non è in relazione al sacrificio, sarebbe un dovere il rifiutare la legge, che altrimenti si convertirebbe in un regalo annuo fatto alla compagnia e costituito dalla differenza fra l'utile reale ricavato e la sovvenzione che lo supera. L'onorevole Girod specialmente si appoggiò più che altro a questa obbiezione.

Per questo è dunque di necessità l'analizzare di quali elementi si costituisce questo utile e qual valore si può attribuire ai medesimi.

L'utilità di questa concessione vuol essere considerata sotto il triplice rapporto: dell'introito diretto che procura colla corrispondenza postale, dell'introito indiretto del movimento commerciale aumentato sì nello Stato nostro che nelle Americhe, e dell'utile derivante dallo sviluppo che con essa si dà alla marina a vapore mercantile.

Il primo è quello che cade più sott'occhio, è quello che è stato oggetto di una apprezzazione, la quale, per essere stata calcolata, io credo, su due basi estreme, ha gettato il dubbio

nel concetto di più d'un deputato, poichè il vedere il Ministero calcolare in epoca non lontana un reddito di circa 600 mila lire e la direzione delle poste calcolarlo invece da 50 a 60 mila non poteva a meno di far senso e lasciar molti titubanti sulla scelta del consigliere, tanto più che l'amministrazione delle poste è ritenuta giudice competente per la natura del suo ufficio. Il rapporto della medesima, che per essere di gran peso nella questione venne appunto fatto stampare dalla Commissione, fu oggetto di serio esame da parte della medesima e già io ho dovuto far rimarcare nella relazione come esso pecchi di omissioni ne'suoi calcoli, e respingendo anche quello esagerato in senso opposto del Ministero, la minoranza non poteva associarsi al calcolo della direzione delle poste. Già accennai come l'ammettere che la posta attuata colla società transatlantica dovesse raccogliere ben poche lettere, perchè partiva una sol volta al mese, era evidentemente erroneo, perchè per la linea del Brasile non avvi parimente che una sola corrispondenza da parte dell'Inghilterra per ogni mese, e quindi tutte le lettere che si sarebbero scritte entro termine più breve che dura il tragitto da un dato luogo a Southampton, punto di spedizione, non potendo più arrivare in tempo, dovevano di necessità preferire la via di Genova; così, per esempio, se da Livorno a Southampton una lettera impiega 6 giorni ed il vapore transatlantico inglese parte da colà, supposto il 6 d'ogni mese, è evidente che, per tutte le lettere che si scriveranno da Livorno per l'America del Sud dal 1° al 6, vi sarà maggior convenienza a spedirle a Genova che a Southampton ove dovrebbero aspettare un mese; la nostra posta transatlantica raccoglierà quanto meno, diceva nella mia relazione, cinque o sei giorni, ma quando io ragionava in que' termini ed ammetteva il ristretto cerchio di cinque o sei giorni in suo favore la faceva nel supposto che, essendo la linea di Southampton servita con bastimenti a ruota, essa facesse un viaggio più celere di quello dei vapori ad elice che sarebbero adottati sulla nostra linea, ma dettagli posteriori che io ebbi mi hanno convinto dell'opposto.

Non esiste ora, come ho detto, che una sola comunicazione per mese periodica e regolare fra l'Europa ed il Brasile, e questa viene fatta dal vapore detto *Il Fay* che parte il 9 d'ogni mese da Southampton, ma in luogo di percorrere il cammino assai più celeremente che quello che si prescrive alla compagnia transatlantica, vi impiega lo stesso tempo.

Io mi sono procurato il suo itinerario, e questo comprende sei scali da Southampton a Rio Janeiro, che sono percorsi in 52 giorni compresi i giorni di partenza ed arrivo (1): anzi nel ritorno non ne impiega meno di 33 in 34.

Noi ne abbiamo prescritto parimente 32 per la stessa destinazione, e questa eguaglianza è facile a spiegarsi, dacchè per andare al Brasile partendosi da Genova si ha un vantaggio sopra l'Inghilterra nella brevità della linea, ed in luogo di sei scali la nostra linea ne conta tre soli.

Ecco dunque che la nostra posta transatlantica verrebbe ad avere un guadagno nel viaggio di ritorno, ma pure un guadagno nel tempo sulla posta di Southampton, e non essendovi che quelle due linee regolari e periodiche, non troverete certo calcolo esagerato, ma conseguenza ben naturale che si divideranno per circa metà le lettere almeno del continente, dirette al Brasile, calcolo che io non aveva fatto, nel supposto che i bastimenti a tutto vapore della linea di Southampton avessero un gran vantaggio nel tempo.

(1) L'itinerario della corsa di quella linea si è Southampton, Lisbona, Madera, Teneriffa, Capo Verde, Fernambuco, Bahia, Rio Janeiro.

Voi vedete, o signori, sopra quali dati positivi si fondi questa speranza che tuttavia non si vuole spingere al punto di ammettere che la posta voglia sola indennizzare l'erario, ma la si può ritenere di ben altra e più ingente risorsa che non fu quella calcolata dalla direzione delle poste; del resto, anche un confronto che posso fare colle lettere trasportate dal *Lloyd* austriaco può dare un'idea della soverchia tenuità calcolata dalla direzione delle nostre poste per il numero delle lettere ammesse.

Il *Lloyd* austriaco, come dal rendiconto ch'io tengo in data del 28 maggio 1851, trasportò nel 1850 457,217 lettere. Mi si dirà certo che il numero degli approdi è di gran lunga maggiore; ma quantunque tocchi il complessivo numero di 60, tuttavia gli scali d'importanza non superano i 15; ma lasciando questa apprezzazione che è vaga, la circostanza che mi fece impressione nel percorrere i resoconti di quella compagnia fu l'enorme progressivo aumento delle lettere, poichè, tralasciando l'epoca de'suoi primi anni che non toccava le 40,000 e prendendo quando già era forte, cioè nel 1842 e 1843, la somma totale media di quei due anni non fu che di 100,800 lettere, e poi eresse al punto che in sette anni si quadruplicò, e questo può, anzi credo che avverrà coll'attivazione della posta genovese.

Avvi poi un'altra circostanza che potrebbe influire grandemente nell'avvenire per l'aumento delle lettere oltre la già indicata.

Già nel 1850 il Governo inglese, nel concedere il servizio al Capo di Buona Speranza ad una compagnia, prescriveva l'elice.

La superiorità che si attribuisce al bastimento ad elice sopra il bastimento a ruota venne così bene constatata, che, a quanto ho trovato annunciato in un giornale scritto più specialmente per il commercio, ed è il *Courrier de Marseille*, appresi che il Governo inglese avrebbe nell'estate scorso fatto pubblicare gli avvisi per stabilire un'altra linea di vapori a elice fra l'Inghilterra ed il Canada; e sarebbe stipulato che questi vapori dovrebbero portare la valigia postale; le notizie poi recentissime fatte assumere per venire in chiaro di questa circostanza mi confermano che la linea è stata effettivamente concessa alla ditta Kean e Larty di Liverpool, che ha l'obbligo di adoperare tre bastimenti ad elice della forza di 300 cavalli, anzi, dovendo la compagnia intraprendere subito i viaggi, ma non avendo in pronto i bastimenti, fu fatto partire il vapore denominato *Genoa* ad elice e della forza di 120 cavalli e che ordinariamente faceva il servizio del Mediterraneo.

Se avvenisse che il servizio postale fosse affidato per intero a bastimento ad elice, scomparirebbe in parte anche per le altre linee la differenza che ora vi sarebbe per la celerità delle corse dei bastimenti che partono da Genova, e quelle degli altri porti, e non rimarrebbe che la differenza della minor via; ed ecco allora un'altra non lieve risorsa che verrebbe ad aumentare il prodotto delle lettere. Ma, stando per il momento a calcoli i più probabili, io non credo che sia calcolo esagerato l'ammettere che il provento postale può elevarsi in pochi anni alla metà del sussidio che si accorda per crescere poi gradatamente, senza escludere anche il caso che possa anche raggiungere l'intera cifra, dato che si verificasse la circostanza da me accennata che le altre potenze adottassero i vapori ad elice per le corrispondenze postali.

Per ultimo, se vorrestessi poi credere che la direzione delle poste, anche in base a suoi calcoli, fosse di un avviso contrario al progetto di legge, si andrebbe errato, poichè la convenzione venne proposta ad una Commissione, della quale ne

era presidente il conte Pollone, ed il complesso dei vantaggi deve averlo reso favorevole alla legge, poichè si fecero bensì dalla Commissione alcune modificazioni che vennero anche accettate, ma quanto alla sovvenzione non si credette esagerata, e tant'è che il processo verbale relativo è concepito come segue:

« L'articolo 12 corrispondente all'articolo 11 della compagnia, venne modificato in quanto che nel medesimo la sovvenzione per la linea dell'America del nord viene stabilita per ogni viaggio siccome la compagnia la chiedeva per quelli della linea del sud.

« In quanto all'entità di tali sussidi la Commissione per i viaggi dell'America del nord conserva quelle chieste dalla compagnia, poichè fissandoli a 22,000 lire per viaggio, al fine dell'anno la compagnia verrebbe a ricevere le domandate 264,000 lire, dodici essendo i viaggi che essa debbe fare per questa linea.

« Rispetto al sussidio per la linea dell'America del sud la Commissione si attenne a quello di cui la compagnia ebbe affidamento dal Ministero delle finanze. »

Se il capo direttore dell'ufficio postale conveniva quindi nella somma da accordarsi alla compagnia a fronte che non facesse altro calcolo sulla corrispondenza che quello ristretto alla breve cifra che trovasi accennata nel rapporto citato, è forza l'ammettere ch'ei ravvisasse sì ingenti gli altri vantaggi indiretti, da consigliare la stipulazione del contratto in vista di quelli.

Ma io credo di avere stabilito sopra la sua base la più probabile il reddito postale, e limitando gli introiti a circa la metà della sovvenzione essere lontano da ogni estremo; ma, senza rinunciare alla speranza anche di un provento assai più largo, nel caso accennato che si adottasse generalmente il bastimento misto pel servizio postale dalle altre nazioni, l'esempio dell'Inghilterra prova ancora come la speranza possa realizzarsi.

Per proseguire nella mia dimostrazione, mi rimane ora a provare come lo Stato possa indirettamente aspettarsi l'introito dell'altra metà della sovvenzione accordata alla compagnia, e qui noti bene la Camera che io intendo che le 300 mila lire circa a trovarsi, debbano entrare letteralmente per diversi canali, nelle casse dell'erario, talchè lo Stato non rimanga in perdita.

Questo deve essere il prodotto dei vantaggi che procura l'aumento del commercio, e la spinta ed incoraggiamento a darsi alla marina a vapore nazionale.

Quanto all'aumento del commercio colle Americhe, noi abbiamo già un dato che ci prova come sia più forte, e come questa facilitazione lo debba sviluppare, e questa prova è data dai registri tenuti dal comandante del porto di Genova. Risulta da essi che il commercio coll'America del sud è in continuo aumento, a tal segno che nel 1827 non si contavano che 5422 tonnellate d'importazione, nel 1845 erano cresciute a 15,814, e nel 1852 a 17,919 con 14,955 di esportazioni. Anche il commercio coll'America del nord è importante, benchè non raggiunga la cifra di quello del sud, essendosi elevato nel 1852 a 14,228 tonnellate di importazioni e 4789 di esportazione.

Nell'America del sud, e precisamente a Montevideo e lungo il Rio de la Plata, avvi una vera colonia ligure, che sale ad oltre 60 mila abitanti, e da registri ufficiali dei passaporti tenuti dall'ufficio di sicurezza pubblica per la sola parte che riguarda Genova, risulta che nel 1850 emigrarono 5335 persone alle due Americhe dagli Stati sardi, e nel 1851 la cifra ascese a 4020. Nel 1852 aumentò ancora.

Tutto questo indica un grande ed attivo movimento, ma è piuttosto un elemento secondario, che principale sotto il punto di vista degl'introiti che procurerà all'erario, poichè si restringeranno a quelle tasse che il numero accresciuto di commercianti pagherà all'erario, e a quegl'introiti di dogana che in forza delle agevolate vie si verificheranno, e che non si sarebbero verificati laddove non si fossero create quelle comunicazioni; ma un introito diretto è da aspettarsi, e con ogni probabilità, dal commercio de' paesi vicini, dal commercio di transito. Lo scorso anno la Svizzera esportò per il valore di 62 milioni di lire in America.

Egli è certo che, quando la comunicazione diretta e facilitata di Genova non si ammettesse che spinta anche solo a Locarno, il commercio svizzero avrebbe già convenienza di mandare i prodotti della sua industria a Genova, poichè ora la massima parte s'imbarca a Marsiglia e vi perviene per vie di terra; ma entro i 18 mesi che saranno costruiti i bastimenti della compagnia sarà compita anche la strada al lago Maggiore, ed inoltre, o dal Governo o da società sarà organizzata anche una navigazione corrispondente al bisogno su quel lago stesso; i vantaggi che offrirebbe una compagnia transatlantica con una comunicazione regolare assai più breve che quella dei bastimenti a vela sono troppo grandi per non allettare su quella via i produttori svizzeri, tanto più che le merci lavorate hanno gran valore, in poco volume, e la sicurezza del transito forma il requisito principale.

Così è pure un fatto che ora molta parte dell'emigrazione svizzera si avvia al Brasile, dove il Governo non solo dà terreni gratuitamente, mentre agli Stati Uniti si devono pagare, benchè pochissimo, essendo in ragione di un dollaro per *aker* o circa 8 lire per giornata, ma invece in alcuni luoghi del Brasile non solo non vi si paga nulla, ma si accordano facilitazioni, e vi fu un'epoca nella quale si diedero pure sovvenzioni; da pochi anni poi si è stabilita una colonia denominata *Donna Francisca*, che è frequentata da Svizzeri e va aumentando di continuo. Queste merci e questi uomini ai quali si offre un mezzo così diretto, non possono arrivare a Genova se non traversando 175 chilometri della strada dello Stato, pagando ogni persona da circa 8 lire, e circa 25 per ogni tonnellata di merci. Senza perdersi in dati che sarebbero troppo incerti per determinare una cifra precisa, è certo che un introito vi sarà e sempre crescente, e quell'introito sarà dovuto precisamente alla creazione di quella comunicazione, sarà introito che deve essere portato in diminuzione di quelle 300,000 lire che devono rientrare nella cassa dell'erario a sgravio della sovvenzione. Si fu in vista del commercio di transito che abbiamo accordato un sussidio per una compagnia che volesse intraprendere la costruzione di una strada ferrata a traverso le Alpi, e credo sia stato ottimo divisamento; ma dacchè il transito indica che queste merci devono pur provenire da altri luoghi, dacchè i nove decimi di queste merci provengono precisamente dalle Americhe, non è egli evidente che la stessa ragione che vi portò ad ammettere che il transito si sarebbe grandemente aumentato, anzi si può dire si sarebbe creato, coll'aprire la via attraverso alle Alpi, lo si aumenterà assai più col facilitare la via non solo delle Alpi, ma anche quella del mare; collo stabilire cioè la retta comunicazione fra i luoghi di produzione ed i centri di consumazione? Voi non potrete ricusare questa conclusione senza mettervi in contraddizione col voto cotanto assennato del sussidio dei 10 milioni; e, ritenuto il maggiore transito, il maggiore introito non è alla sua volta che una conseguenza naturale e certa.

Quanto poi alla obiezione fattami dal deputato Girod, che

io m'ingannava, volendo far passare tutta la emigrazione svizzera per Genova, risponderò che egli s'ingannò alla sua volta nell'asserire questo, poichè io non ammisì questa risorsa che per un terzo della emigrazione, accennando, nella mia relazione, che lo credeva, perchè essa apparteneva ai paesi finitimi del Piemonte, e su questo sono sempre dello stesso avviso; ma un terzo non è l'intero, come, per errore, volle farmi dire quell'onorevole deputato. Ma una parte non piccola credo si debba fare anche ai vantaggi e lucri diretti che devono venire dall'incremento della marina nazionale a vapore e degli stabilimenti necessari per mantenerla, e che verranno promossi e coadiuvati dalla compagnia, ed i quali devono contribuire direttamente a far rientrare al tesoro più capitali che esso anticipa.

Qui, in luogo di estendermi a voler dimostrare i vantaggi di avere una marina a vapore mercantile, del che credo che nessuno dubiti, io mi farò a svolgervi od analizzarvi un solo esempio: ma il più marcato, quello che, a mio credere, può far risaltare di più l'utile di questa istituzione, ed il danno di non realizzarla: così, restringendomi ad un solo, mi sarà permessa anche un'analisi più dettagliata.

In meno di tre anni noi avremo pressochè ultimata la rete delle strade ferrate del Piemonte, che sale alla cifra certo rispettabile di 740 chilometri, e voi lo sapete che su questa ne avete votati circa 500. Ora, stando alla norma generale, per fare il servizio di una rete così estesa occorrono 150 macchine, perchè si calcola una macchina ogni 5 chilometri. Nel nostro Stato adunque non vi possono essere meno di 150 locomotive per le sole strade ferrate, e siccome le riparazioni esigono il 10 per cento, così se ne devono riparare tante locomotive che rappresentino il valore di 5 macchine nuove ogni anno.

Questi calcoli sono elementari, si trovano in tutti i libri che trattano specialmente queste materie, e sono alla portata anche degli uomini che vi sono estranei, tuttavia per maggior sicurezza io li volli confermati da una persona dell'arte, che anzi mi disse essere il calcolo di una locomotiva per 5 chilometri al *minimum*, mentre, per esempio, nel Belgio si calcola una locomotiva per ogni 4 chilometri.

Ciò posto, ne viene per retta conseguenza che una delle necessità le più sentite per il nostro Stato è quella di avere uno stabilimento metallurgico grandioso ed al livello di tutti gli stabilimenti di questo genere. Questa necessità fu sentita e prevista già sino dal 1845 dall'ex-ministro Desambrois, il quale, con una perspicacia che certo lo onora, promuoveva fin d'allora lo stabilimento Taylor in Genova, onde si trovasse già prospero quando si sarebbe compita la strada dello Stato. Lo stabilimento subì molte vicende che qui è inutile il ricordare.

Ma se per il Piemonte è una condizione indispensabile lo avere uno stabilimento di primo ordine, vale a dire che possa dare lavori perfetti nel suo genere, tanto quello che è stabilito in Genova a San Pier d'Arena, quanto quelli che nel futuro possono sorgere in qualsiasi parte, si troveranno sempre in una condizione speciale, in quella, cioè, di non poter mai prosperare, se non mediante un grandissimo lavoro di riparazione piuttosto che un gran lavoro di fabbricazione di macchine, e segnatamente di grandi macchine. Per me, dopo aver visitati alcuni dei più grandi stabilimenti d'Inghilterra, e conoscendo la posizione del più grande stabilimento del Belgio presso di Serainge, non saprei capacitarvi come possa anche solo essere possibile ai nostri stabilimenti una concorrenza seria e continuata nel fabbricar macchine, dovendo lottare con quelli menzionati; trattasi che in alcuni di essi, e

precisamente in quello di Serainge, si hanno le cave del carbon fossile nel recinto dello stabilimento medesimo, inoltre un canale alimentato dalle acque della Meuse conduce il minerale del ferro dalle cave allo stabilimento, e questi due elementi primi non costano che il valore che avrebbero, venduti colà sul luogo, ossia forse il 33 od il 40 per cento meno che presso di noi; l'abilità di quei fonditori, la fama già formata di quei grandi stabilimenti devono procurare loro una tale supremazia che non so come si possa lottare con successo.

Il fabbricare nuove e segnatamente grandi macchine non può essere di convenienza dei nostri stabilimenti, e non credo che avranno molte ricerche, perchè colui che si prefigge una impresa nuova, per la quale occorre una macchina, non è mai tanto pressato, e cerca dove può combinare il prezzo minore e la bontà maggiore, e per questo gli stabilimenti inglesi e del Belgio saranno forse sempre superiori in causa della grande differenza delle materie prime; ma invece succede l'opposto per quanto riguarda le riparazioni alle macchine. Per queste vi è d'uopo di far presto, mentre la sospensione dei lavori è sempre il maggiore dei danni, ed il proprietario paga anche il doppio del valore primitivo una data parte di macchina, purchè la possa avere celeremente; ecco a quali condizioni possono fiorire e prosperare gli stabilimenti metallurgici anche presso di noi, senza paventare la concorrenza straniera. Ma per questo che cosa è indispensabile? È di assoluta necessità un grandissimo lavoro che possa dare allo stabilimento proporzioni gigantesche, e questo pure è necessario perchè è obbligato ad avere tutte le macchine, tutti gli ordigni, tutte le capacità che occorrono per qualsiasi pezzo di una macchina che venga richiesto, talchè deve poter fabbricarle anche per intero, senza che questo le possa forse mai convenire.

Ora veniamo, o signori, all'applicazione di queste premesse che sono dettate dalle circostanze speciali del nostro paese. Vediamo come ci entri la questione attuale, ossia l'ammettere o non ammettere la convenzione colla società transatlantica e cogli stabilimenti metallurgici. Vi entra come condizione che può essere decisiva e può essere condizione di prosperità e di perfetta riuscita. Ammettiamo che si formi la società; che nel volgere di pochi anni avrà dieci o dodici vapori, poichè i sette ora prescritti non sono che un *minimum*, al disotto del quale non può mai discendere; ma, se la società prospera, può duplicare, se vuole, le sue navi, e se la fortuna le sarà propizia lo farà certamente e moltiplicherà i suoi viaggi; ma non vi è viaggio che non esiga riparazioni all'una o all'altra parte della macchina; ora si consideri questa massa di lavoro che darebbero le strade ferrate ed una marina a vapore in continuo progresso e, ciascuno si potrà convincere della possibilità di poter far fiorire uno od anche più stabilimenti metallurgici sopra scala grandiosa, come ne ha bisogno il paese. È una industria che, svolta ed alimentata bene, occuperà migliaia di braccia; la sua immediata conseguenza locale sarà quella di dare pane a parecchie centinaia di famiglie, ma la conseguenza per lo Stato sarà quella d'impedire che sortano i capitali e per poco che pervenga a svolgersi bene, l'aumentato consumo del ferro sarà tale, che il solo dazio, che in forza di questo aumento verrà introitato, varrà a coprire la differenza che ancora abbiamo a trovare per ritenere indenne lo Stato dello sborso delle 300,000 lire, ritenuta la metà come coperta dagli introiti postali. Non dico, per certo, che questo si verificherà il primo o secondo anno, ma gradatamente, e forse non arriveremo al quinto o sesto che avremo raggiunta la cifra e gli anni successivi la

sorpasseranno per far rientrare le anticipazioni che avrà fatto lo Stato, perchè tale è la vera natura di questa legge, è una anticipazione che frutta largamente all'erario, e, salvo casi di sventura straordinaria, ritorna con usura alle casse del medesimo.

Ma mi si potrà dire: lo stabilimento esiste già e lo Stato lo ha già coadiuvato; la legge sulla cessione dello stabilimento metallurgico in Sampierdarena, votata non ha guari, aveva questo scopo; i suoi proprietari hanno certo la speranza di prosperare senza fare fondamento su questa legge, giacchè non potevano calcolarvi quando pur si accinsero a quella impresa. Ciò potrebbe anche essere, perchè io non conosco nulla in dettaglio di quello stabilimento, nè un solo de' suoi promotori che vidi menzionati nella convenzione da noi approvata, a meno che il signor Ansaldo che figura sia il medesimo che fu a Londra all'epoca dell'esposizione, e conobbi colà, circostanza che ignoro; ma ho invece un'idea, credo discretamente esatta, delle condizioni generali nelle quali si trovano simili stabilimenti, sì che per sussistere hanno d'uopo del giro di milioni.

In Inghilterra ed America uno stabilimento metallurgico che non metta in giro che due milioni di lire all'anno non è che uno stabilimento di second'ordine. A Nuova York ve ne sono otto di prim'ordine, uno dei quali fondeva nel 1849 un peso di ferro di mille tonnellate al mese, un altro aveva dato in quell'anno prodotti per sei milioni di lire. Per fiorire poi devono avere alla loro direzione uomini di straordinaria capacità. Il direttore dello stabilimento di Serainge ha 30,000 lire di paga, ed è forse il danaro meglio impiegato; nelle arti meccaniche è ora tale progresso che non passa un anno senza che si inventino nuove macchine per facilitare tale o tal'altra operazione, e tutte conviene introdurle o adottarle sotto pena di non essere più in grado di tenersi in concorrenza o di vedersi diminuito il lavoro; ma, se questo è indispensabile per chi costruisce per intero ogni genere di macchine, non lo è meno per stabilimenti la cui attività viene mantenuta a preferenza da riparazioni, per le quali occorrono appunto quei generi medesimi di macchinismi coi quali vennero in origine costrutte le macchine in terra straniera. Non v'ha dubbio di sorta adunque che un ingente lavoro è condizione di prosperità per il nostro o nostri stabilimenti, che pur diverranno una prima necessità per il paese, e ciò in breve tempo.

Pongasi invece che non possano fiorire nè tenersi al livello degli stabilimenti francesi, belgi ed inglesi: che cosa ne avverrà? Che saranno ridotti a rattoppare e riparare solo le macchine le più comuni, le meno costose, e per un proprietario può ben essere disposto a pagare un dato pezzo di macchina che si rompe o più non agisce il doppio od anche il triplo di quello che gli costerebbe a farlo venire da stabilimenti esteri, ma alla sola condizione di avere un surrogato perfetto, altrimenti lo si potrà ingannare una volta, ma poi troverà maggiore convenienza a sottomettersi alla condizione di attendere anche il tempo necessario per averlo dall'estero, piuttosto che correre sempre il pericolo di tornare da capo, ed allora, o signori, che cosa ne verrebbe? Che il Piemonte sarebbe tributario all'estero non di poche centinaia di mila lire, ma di milioni, poichè si richiami ancora alla mente la massa prodigiosa di macchine che devono funzionare fra pochi anni, e quale enorme capitale rappresentano unite qualora si avessero a sommare anche tutte le macchine private, mentre ora non vi ha stabilimento, per poco che sia grandioso, che non ne possedga, noi faremmo la fortuna degli stabilimenti di Cette e di Marsiglia, come quelli a noi più vicini.

Sotto questo rapporto si è dunque che voi dovete considerare anche le conseguenze dell'attivarsi o no della società transatlantica; io sono d'avviso che può contribuire potentemente a far fiorire lo stabilimento esistente e forse a crearne nuovi; credo che una simile industria sia una assoluta necessità, e credo che, laddove si riesca, faccia entrare anche nelle casse dell'erario ben altra somma che quella che ora ci occupa, e per questo e sotto questo rapporto la convenzione merita la vostra approvazione.

Io mi sono alquanto diffuso sopra questa circostanza perchè è importante e meritava l'esame il più approfondito.

Vengo ora alla obiezione relativa all'obbligo che si vorrebbe imporre alla compagnia di fabbricare quattro bastimenti in legno sopra i sette. Io stesso ho diviso la speranza che ciò potesse ottenersi senza imporre un grave onere alla società, l'utilità che può trarsi in caso di guerra mi pareva assai più assicurata con vapori in legno che con vapori in ferro. Tuttavolta nè io nè i miei colleghi della minoranza nella Commissione volevamo sacrificare la convenzione a questa condizione.

Gl'interessati chiamati nel seno della Commissione fecero conoscere la grande differenza non solo della prima spesa nella costruzione, ma nella successiva di esercizio che esiste fra un bastimento in legno ed uno in ferro; essi dimostrarono come l'interna capacità, assai minore dei bastimenti in legno, faccia loro perdere il guadagno della maggior quantità di merci che si possano trasportare; essi fecero ascendere la differenza a 150,000 lire nella costruzione ed a 37,000 lire la perdita per ogni viaggio; infine dissero che quasi tutti i vapori ad elice si costruiscono in ferro anche dalle altre nazioni.

Mi si dirà che sono interessati, e qualche frangia l'avranno posta alla realtà. Sia pure, ma noi dobbiamo però dire che, mentre chiedevano di voler essere liberi, non ascosero nemmeno qualche vantaggio della costruzione in legno, come sarebbe quello che, non essendovi nei nostri porti il comodo di riattare quelli in ferro e ripulirli dopo ogni viaggio, avrebbero sotto questo rapporto un beneficio da quelli in legno, beneficio però che è lungi dal compensarli delle maggiori spese, tanto più che avrebbero in pensiero di formare sopra uno dei nostri lidi, il più opportuno, lo stabilimento od apparecchio per effettuare i ristauri a bastimenti in ferro, il che andrebbe a vantaggio di tutto il commercio.

Il fatto poi che quasi tutti i bastimenti ad elice costrutti presso le altre nazioni sono in ferro è un fatto che la Commissione e chiunque vuole lo può verificare sul registro *monstre* che ho qui, denominato *Bureau Veritas*, e che contiene la descrizione della gran parte dei bastimenti costrutti nei principali cantieri d'Europa e d'America, e serve specialmente alle compagnie d'assicurazione.

Percorrendosi la distinta dei bastimenti a vapore si vede che raro assai trovasi l'elice applicato a bastimenti in legno, e sui primi trenta bastimenti ad elice che qui sono registrati tre soli sono in legno.

Ma più assai ancora che questi documenti, che, sono, direi, d'origine privata, quantunque riguardino fatti di pubblica notorietà, deve persuadere la Camera una prova desunta dagli atti ufficiali dell'ammiragliato e di quelli del Parlamento inglese.

Io credo che, trattandosi di una questione che è assai più grave di quello che può sembrare a prima giunta, di una questione alla quale il Parlamento inglese diede un'altissima importanza, non sarà discaro alla Camera che io le comunichi alcune delle prove le più marcate ed i risultati delle ricerche

che colà furono fatte, limitandomi per brevità a citarne due sole; ma quegli studi e quelle ricerche sono troppo preziosi perchè noi non abbiamo a farne tesoro dal canto nostro, e trarne frutto, tanto più che a noi non costarono nè fatiche nè spese.

Già sino dal 1848 un comitato eletto dall'ammiragliato inglese si occupò della questione dei legni in ferro in confronto di quelli in legno.

Venne in quell'epoca sentito il signor Creuze, capo-ispettore del *Lloyd*.

Essendogli stato fatto il quesito « se credeva che si potesse dare la preferenza al ferro, come materiale di costruzione, in confronto al legno per costruire bastimenti, » egli rispose:

« Il ferro ha il vantaggio di una maggiore leggerezza combinata col medesimo grado di forza, ovvero ha maggior forza combinata con egual grado di leggerezza; in conseguenza voi avrete un bastimento in ferro di una forma migliore. La spesa di riparazione di un bastimento in ferro è di gran lunga minore di quella che esige un bastimento in legno; la facilità poi nell'eseguire le riparazioni è per il primo grandissima. Ed io posso addurre due o tre esempi in proposito. La *Nemesis*, allorchè parti per la guerra della China, nel passare il Capo di Buona Speranza fu rovesciata e malconcia da un colpo di vento; trascinata a terra, venne riparata dagli uomini dell'equipaggio, e, rimessa in mare, andò alla China e prese parte alla guerra. Il *Flegetonte* diede in uno scoglio, e si aprì una breccia di dodici piedi; io lessi lettere del comandante che dicevano che si poteva passarvi entro e fuori comodamente. In dieci giorni venne riparata dal solo equipaggio; ciò sarebbe stato assolutamente impossibile con un bastimento fabbricato in legno. »

Nel 1851 si trattò la questione della linea di comunicazione fra l'Inghilterra e l'Australia. Venne eletto un comitato speciale nella Camera dei comuni, il quale doveva occuparsi anche della preferenza a darsi ai battelli ad elice in ferro piuttosto che in legno.

Numerosissimi testimoni vennero sentiti da quel comitato, e le loro deposizioni vennero stampate; la gran parte, anzi la massima, concordarono nel dare non solo la preferenza a costruzioni in ferro pei vapori ad elice, ma dimostrarono essere realmente grandissima la differenza, e ne citarono le prove di fatto.

Queste deposizioni vennero riprodotte in un foglio mensile che sorte a Londra, denominato *The Artizan*, ed eccone un passo dei più importanti, perchè contiene l'attestazione d'una delle persone le più competenti, parte di quel comitato, la deposizione, cioè, del capitano Robert Fitzroi, persona che era stata impiegata nel riconoscere le coste dell'Australia ed aveva molto viaggiato sopra vapori costrutti secondo i diversi sistemi.

Dopo aver fatto diversi paragoni fra battelli in legno e in ferro ad elice, ei disse:

« I bastimenti in ferro sono decisamente a preferirsi per l'elice. Se si prescelgono in legno, la loro costruzione costa il 25 per cento di più, ed è più lunga assai. L'azione dell'elice sconnette i bastimenti in legno, ed il macchinismo può essere applicato meglio a quelli in ferro. Il *Bosforo* nel suo ritorno dal Capo di Buona Speranza fu pronto a ripartire dopo quattro giorni. Questo battello ha un elice leggero che serve a meraviglia. I bastimenti mercantili ad elice sono ora costrutti tutti in ferro. »

In conseguenza delle ricerche fatte da quel comitato fu poi realmente adottato per la compagnia dell'Australia, sussidiata dal Governo, l'elice in ferro.

Inoltre la stessa marina militare inglese possiede per suo uso bastimenti ad elice in ferro, e ciò per servirsi come corrieri e trasporto di viveri, per usi infine secondari; questa necessità dal grande al piccolo l'abbiamo anche noi.

Un'altra ragione che ha certo il suo peso, se anche viene da interessati, è quella della somma difficoltà di trovare legno bene stagionato coll'enorme consumo che si va facendo ogni giorno, specialmente dalla marina militare che l'assorbe a qualunque prezzo, per cui, anche sottomettendosi alla condizione, non possono rispondere della bontà dei legni.

E perchè, o signori, in presenza di questi fatti e dopo un consenso così unanime di persone dell'arte, dopo una decisione del Parlamento inglese, fatta dietro esame così maturo, vorremo noi persistere nel volere bastimenti in legno?

Noi verremmo a deteriorare la condizione della società senza essere nemmeno certi di raggiungere il nostro scopo, perchè, se il legname non è perfetto, il danno, dopo aver colpita la società, potrebbe colpire lo Stato nel momento che più abbisogna dei bastimenti, e per uso secondario sono atti anche quelli in ferro.

Io poi non posso a meno di far presente alla Camera quanto importi per lo sviluppo dello spirito d'associazione di mettere questa prima impresa in condizioni favorevoli, perchè la sua riuscita contribuirà potentemente a sviluppare questo elemento così necessario per le grandi imprese; dico questo con tanta maggior indipendenza in quanto che per conto mio, in causa delle grazie che mi piovono d'oltre Ticino, sono perfino nell'impossibilità di dividere la buona fortuna che auguro alla società. Ma se mai alcuno credesse che noi a spese dello Stato assicuriamo l'esito, sì che non possa fallire, dico che si inganna a partito, perchè i rischi che si corrono in simili imprese sono grandi assai. La più potente società che si è costituita in Inghilterra, quella che ha il lungo titolo di *Royal West-India Mail Steam Packet Company*, ed ha il più forte sussidio dal Governo, che ammonta a 6,750,000 lire, si costituì nel 1841 con 14 bastimenti a vapore delle più forti dimensioni e che avevano costato 25,000,000; intraprese le sue corse regolari col 1^o gennaio 1842, ma nel corso di pochi anni perdette sei de' suoi bastimenti che andarono a picco, e per adeguato avevano costato da circa 2,000,000 caduno, e tuttavia erano comandati da capitani esperti.

Fra le compagnie che contano una esistenza almeno di un decennio non si annovera che la compagnia *Cunard* di Halifax, che fu veramente fortunata ed ebbe un solo bastimento perduto, la *Colombia*, che naufragò urtando in uno scoglio detto *l'Osso del diavolo*, a circa cento miglia da Halifax. Del resto, queste sventure sono pericoli che conviene affrontare, ma che bisogna pure aver presente per non aggravare le condizioni della società.

Per quanto a me, comprendo meglio un rifiuto netto, che il voler porre condizioni che impediscono di prosperare; trovo più logico di dar nulla, che dare con una mano per togliere coll'altra, e non so ancora quale idea daremmo del nostro modo di ragionare, se, avendo sott'occhio risultati così decisivi, ottenuti presso la nazione la più avanzata nel progresso nautico, noi vorremmo concludere in modo diametralmente opposto in una impresa che ha per iscopo principale di favorire il progresso della nostra marineria mercantile.

Prima di chiudere devo ancora combattere una obiezione stata posta innanzi sì dal primo che dal secondo oppugnatore, quella cioè che era poco prudente l'intraprendere ora la costruzione di vapori, essendo imminenti forti rinnovazioni di sistema, e citarono l'esempio della Francia.

Per me non ammetto mai che si tralasci di fare oggi per la ragione che forse dimani si farà meglio.

Quanto all'esempio di Francia, debbo ricordare che erano condizioni ben altrimenti gravose; ma appunto perchè si citò la Francia, permettetemi che la citi anch'io per un fatto egualmente certo. Dieci o dodici anni sono agitavasi nel Parlamento francese una discussione relativa a strade ferrate che dovevansi costruire; l'illustre Arago, al cui nome conviene sempre inchinarsi, salì la tribuna e consigliò la Camera a non approvare, perchè erano imminenti grandi innovazioni nelle strade ferrate, e citò l'opinione di Brunel, e se ben rammento disse anzi che si sarebbero adottate vie assai più larghe. La Camera rifiutò allora il progetto, passarono anni ed anni e le innovazioni non vennero, e quando si costruirono le strade ferrate le si fecero precisamente come all'epoca nella quale si proponeva quel progetto che venne rifiutato sul consiglio dell'illustre Arago. Del resto, se anche si verificano queste scoperte, esse aumenteranno il movimento e con ciò l'introito indiretto dello Stato che in questo non vuole lucrare oltre la sovvenzione, che io credo rientrerà per certo.

Combattute così le obiezioni principali, permettetemi, o signori, di collocarvi, come fine del mio discorso, a quel punto di vista dal quale io credo che si debba considerare la concessione attuale.

Essa è una vera anticipazione di capitali che devono rientrare moltiplicati alla nazione; non vi ha dubbio che per i primi anni il pareggio non può aver luogo, ma questo costituisce quell'atto di coraggio che è necessario per avere i frutti successivi. Sotto questo rapporto la concessione forma parte dell'intero sistema che già avete seguito, e per valutare anche questa parte non avete che a richiamare come i fatti passati appoggino i difensori della presente legge, e non i suoi oppugnatori. Anche la riforma postale fu atto di coraggio, e cosa dicevasi allora, o signori? Rileggete la relazione e troverete che anche coloro che ammettevano la riforma si rassegnavano ad una perdita calcolata in 900,000 lire nel primo anno e che per estinguersi e raggiungere l'antica cifra aveva d'uopo di parecchi anni. Invece che cosa avvenne? Che nel primo anno, ossia nel 1850, non si ebbe che la perdita di 250,000 lire in luogo di 900,000, e nel secondo non solo scomparve ogni differenza in meno, ma il resoconto ufficiale, pubblicato non ha guari del 1852, porta un aumento di circa 30,000 lire sopra l'ultimo anno dell'antico sistema. Allorchè si deliberò la costruzione del telegrafo elettrico parve eccessiva la spesa per la soverchia solidità data ai pali; credevasi che, per sostenere 4 fili o 6 al più, non si esigeva tanto, tuttavia voi approvaste quelle costruzioni così solide, ed ora non sono più 6 fili che devono sostenere, ma 10, che quanto prima, se il progetto Brett riesce secondo le sue speranze, si dovranno anche aumentare.

Se per avventura noi non avessimo adottato un diverso metodo, era impossibile il farlo servire per tanti fili, e noi avremmo dovuto fare quello che ora ho appreso che si vuol fare su alcune delle principali linee della Svizzera, cioè cambiare tutti i pali, perchè troppo deboli. Anche in quella circostanza il vostro coraggio vi ha servito bene, e tanto più che quella spesa frutta al giorno d'oggi circa il 20 per cento all'erario. Per ultimo, o signori, vi rammenterò come lo scorso anno, in occasione della discussione della strada ferrata da Torino a Novara, non mancarono quelli che non volevano che si accettasse quel contratto, per il timore che il Governo, che aveva svincolato i privati dall'obbligo delle azioni iscritte, fosse in definitiva chiamato a sostenere i tre

quarti della spesa, ma, confidando nella bontà della linea anzitutto, non avete avuto riguardo a quelle ragioni ed approvate la legge, quantunque quel pericolo non fosse impossibile, ed ecco che ora il pericolo è scomparso, il Governo non è e non può venire in alcun imbarazzo di sorta per mancanza di aspiranti ad azioni richieste oltre il numero disponibile, e voi siete certi che la strada si farà, e quanto prima. Tutti questi sono esempi che accennano ad un solo spirito che domina, quello di creare e confidare anche un poco nella vita innata nella nostra nazione, che è più attiva di quanto forse si crede; ed infatti il primo esempio soprattutto ne dà la prova più chiara. Lo stesso avverrà della presente concessione, essa è, lo ripeto, un'anticipazione destinata a promuovere lo spirito di associazione per quanto riguarda gli effetti immediati, è destinata poi ad estendere le vostre numerose linee di strade ferrate sino alle Americhe, se è permessa la iperbole, e se questa prima compagnia sorgerà sotto buoni auspicii, non andrà guari che si sentirà il bisogno di promuovere una anche per l'Oriente, e sarà allora un vero sistema completo, del quale gli sforzi già fatti ne costituiscono la massima parte, il corpo principale. Noi creeremo una marina mercantile degna di quella fama che ebbe sempre la Liguria, ma che, appunto le nuove invenzioni che attirarono altrove questo genere di attività, non avendo potuto prendere piede finora fra di noi, ci costituirono in arretrato in confronto alle altre nazioni, e mentre al giorno d'oggi si contano da circa 150 vapori ad elice che si stanno costruendo sui cantieri d'Inghilterra e di Francia, non un solo se ne costruisce sui nostri. Questo cumulo di benefici attende la nazione dalla presente legge; il passato di altre analoghe parla in suo favore, ed io che ebbi la ingrata missione di dover difendere anche leggi meramente onerose ma indispensabili, difendo ora con tanto maggior calore la presente, perchè ho la convinzione che l'onere è passeggero, il beneficio invece sarà grande e duraturo. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Il deputato Demarchi ha facoltà di parlare.

DEMARCHI. Eletto commissario per questa legge da un ufficio che credette di doverla respingere all'unanimità, io ho necessariamente portato nel seno della Commissione un mandato negativo, al quale non ha cessato di essere conforme la mia personale convinzione.

Per quanto mi sia spiacevole il prendere parte a questa discussione, nella quale debbo mostrarvi ancora una volta opponente ad un Ministero che ha in generale la mia simpatia, sento che è per me un dovere impretebibile lo spiegare, non tanto il mio proprio voto, quanto quello dell'ufficio di cui sono commissario, acciò si vegga che il nostro dissenso è fondato sopra motivi che ci parvero gravi e convincenti.

Due sono le ragioni principali del nostro voto negativo. La prima è il peso gravissimo che s'imporrebbe alle esauste finanze, senza giusta aspettazione di un adeguato corrispettivo. Infatti, non ostante i chiarimenti chiesti al ministro delle finanze, che intervenne in seno della Commissione, e che vi portò alcuni dati statistici ricavati dall'amministrazione delle poste, io dovei rimanere persuaso che il principale, per non dire l'unico corrispettivo che si aspetta da questa istituzione di una società di navigazione transatlantica è quasi un'illusione, imperocchè il trasporto delle lettere per mezzo di navi direttamente veleggianti da Genova alle due Americhe non avrà luogo se non una volta al mese per ciascuna di quelle parti, e pel rimanente converrà pure continuare a servirsi dei mezzi presenti per la via della Francia e dell'Inghilterra. E però io domando quale speranza possiamo noi nutrire che

queste nuove comunicazioni con l'America siano per produrre 600 o 500 mila lire di diritti postali, quando un facilissimo calcolo di proporzione ci prova evidentemente che non potranno mai eccedere le 100, e forse nemmeno le 50 mila lire.

La direzione delle poste spera di vederli giungere a 60 mila lire, ma quando si osserva che il prodotto brutto delle nostre poste consegnato nel bilancio attivo (compreso il trasporto de' viaggiatori nelle così dette *malle*) ascende a soli *tre milioni e cento mila lire*, e che, deducendone le spese portate nel bilancio passivo rilevanti a un di presso a *due milioni*, ci rimane poco più di un milione e cento mila lire di vera rendita postale in tutto lo Stato, chi potrà persuadersi che due corse al mese, od anche qualunque numero di corse a traverso l'Atlantico, possano mai dare 624 mila lire all'anno, che è l'ammontare del sussidio che si domanda per la futura compagnia della navigazione transatlantica? Chi potrà esagerarsi cotanto le nostre relazioni postali con le Americhe da indursi a sperare che si arrivi mai a trarre da esse più della metà del presente prodotto delle poste del regno?

Eppure tale è la persuasione del Ministero che si potrà toccare questo altissimo punto di rendita postale, che nell'articolo 13 della convenzione con la futura società, le si promette di farla godere del beneficio d'ogni somma che fosse per ricavarci dai diritti di posta al di là dell'assicurato sussidio di annue lire 624 mila.

Sono certo che la compagnia, da accorta e saggia qual è, senza dubbio non farà gran fondamento su questo segnato eccedente di prodotto, contenta di assicurarsi dell'egregio sussidio, cosa assai più palpabile e vera.

Ma ci si adduce l'esempio dell'Inghilterra che sussidia parecchie compagnie per mantenere relazioni regolari con le Indie occidentali e col Canada, coll'India e con le molte sue possessioni nel Pacifico per mezzo dell'istmo di Suez o pel Capo di Buona Speranza; ma che paragone si può mai stabilire tra l'Inghilterra e noi, tra una potenza colossale che ha territori vastissimi e stabilimenti in tutti i continenti e in tutti i mari, e noi che non possediamo un palmo di terreno fuori del regno?

Gli Stati Uniti d'America, ci si dice pure, sussidiano anche essi compagnie per avere relazioni periodiche coll'Europa, dove non hanno possessione alcuna. È vero che siamo pari con gli Stati Uniti in questa parte del non possedere colonie e stabilimenti all'estero, ma noi non abbiamo sterminate solitudini da popolare come quelli, e come essi non abbiamo interesse di mandare navi attorno a raccogliere emigranti per accrescere la popolazione del paese, la quale, aumentandone poi le ricchezze e la potenza, viene a procurare in breve tempo un corrispettivo inestimabile della spesa fatta per queste marittime relazioni.

A me pare adunque evidente che noi versiamo in circostanze ben diverse da quelle che si pongono innanzi per lusingare le nostre speranze. Nè meno speciosi mi paiono gli altri argomenti per cui il signor relatore della Commissione si mostra volentoso ad imbarcarsi in questa navigazione transatlantica, siccome è quello degli Svizzeri che, al creder suo, scenderanno un giorno in gran numero le Alpi per recarsi a Genova, onde fare vela di là colle loro mercanzie pel Nuovo Mondo, quasi che essi non potessero con eguale comodo rivolgersi per le strade ferrate della Francia verso Marsiglia o l'Havre, e partire da quei porti pel loro destino.

Ma io abbandono queste eccessive speranze del signor relatore e di chi fu del suo avviso nella Commissione, e passo a dire brevissimamente del secondo motivo per cui e il mio

ufficio ed io non abbiamo avuto il coraggio di consentire a questa legge.

Noi abbiamo temuto, o signori, che, creando con questa convenzione e con questo sussidio una società privilegiata, si arrecherebbe un grave nocumento all'industria privata.

E come avverrebbe altrimenti? Fin qui vi furono patroni o capitani di navi mercantili che, senza protezione speciale, in maggiore o minor numero, intrapresero viaggi per le Americhe, e particolarmente per la Plata, dove molte migliaia di nostri concittadini hanno fissato temporariamente o in modo permanente la loro stanza.

Questi liberi speculatori si aspettano giustamente che il nostro paese nulla faccia che deteriori la loro condizione nel navigare con piroscafi o a vela a quella solita loro meta, e se è vero ciò che poco fa ci disse il signor relatore che il nostro commercio coll'America monta già adesso a più di 40 mila tonnellate, potremo noi indurci a sussidiare una compagnia che di necessità ridurrebbe in sue mani il monopolio di questo commercio, e colla quale sarebbe altrui impossibile di entrare in concorrenza? Quale sarebbe la giustizia di questa protezione?

Qui pongo fine alle mie osservazioni, senza trattenermi sulle minori difficoltà, come sono quelle di cui altri uffici si sono particolarmente preoccupati, cioè della poca convenienza di costruire tutte le navi della compagnia in ferro, e della lontana probabilità di potersi servire di queste navi di ferro o di legno in una contingenza di guerra marittima. Questo contingente è troppo problematico perchè noi potessimo farvi sopra tal fondamento da autorizzare senza un sufficiente e sicuro corrispettivo il pagamento di milioni nel corso di quindici anni, onde aver poi, quando che fosse, il diritto di comperare un piccolo naviglio più commerciante che altro, che Dio sa a qual prezzo ci sarebbe poi venduto.

Su queste cose non insisto, persuaso che le prime ragioni sono più che bastanti a provare che per noi non si poteva annuire a questa nuova spesa che, nel presente stato dell'erario, ci è parsa esorbitante.

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Cadorna.

CADORNA. Prego la Camera di volermi permettere di esprimere brevemente le ragioni per le quali appartengo alla minoranza della Commissione. Non entrero nei singoli dettagli della questione, imperocchè l'onorevole relatore mi pare che abbia già abbondantemente soddisfatto a questo scopo. Non vi entrero per un'altra ragione, ed è che in questioni di questa natura parmi che, assai più che non la questione di cifre ristretta entro brevi confini, abbiano influenza altre generali e grandi considerazioni, per le quali, secondo le tendenze politiche, le opinioni e i desiderii preconcepiti, gli individui si accostano piuttosto all'uno che all'altro partito.

Perciò non risponderò al discorso dell'onorevole deputato Girod, nè mi fermerò alle sue ragioni, colle quali io credo che per avventura esso avrebbe potuto combattere comodamente anche il progetto di legge relativo alla strada ferrata della Savoia. Parimente io non mi fermerò alla proposta dell'onorevole mio amico il deputato Bonavera, ed una sola osservazione farò intorno alle medesime. Io penso che non si possa contestare che, ove nel contratto si potessero introdurre tutte quelle variazioni che egli desidererebbe, esso sarebbe di gran lunga migliorato, di ciò io credo che nessuno di coloro che seggono in questa Camera possa muovere dubbio alcuno. Ma la questione non deve essere, parmi, recata sopra questo terreno.

Noi abbiamo la proposta di un contratto, col quale, da una

parte il Ministero, e la società dall'altra, sono venuti agli ultimi termini, ai quali, dopo lunghe discussioni, credettero di poter venire, ciascuno per la propria parte; noi abbiamo una società, la quale dichiara che patti più gravosi non li potrebbe accettare. La questione adunque non consiste nel decidere se siano o no utili le variazioni proposte dall'onorevole deputato Bonavera, ma se si debba rifiutare assolutamente questo contratto coll'imporre condizioni che la società non vuole accettare; poichè, allo stato attuale delle cose, la pretesa assoluta di introdurre queste condizioni nel contratto equivale assolutamente ad un voto di reiezione del contratto stesso.

Or dunque, compendiando le ragioni generali che mi hanno fatto favorevole alla proposta del Ministero, le riduco a due classi: le une politiche, le altre economiche.

Il Piemonte ha un dovere verso di sè e verso Italia tutta, il cui avvenire, come tutti sanno, è cotanto legato alle nostre sorti. Esso è quello di sviluppare ed accrescere, il più che sia possibile, la propria forza morale e materiale. Che il Piemonte, col progetto del quale si tratta, attui un'impresa la quale avrà l'effetto immediato di aggrandire la sua forza morale, parmi che nessuno lo possa contestare. Invero l'attuare un'impresa, la quale non fu sinora se non da grandi e potenti nazioni mandata ad effetto, e che non fu neppure da tutte le grandi e potenti nazioni attuata, pare a me debba ridondarci a lode di saviezza, di previdenza e di coraggio, e che debba sollevarci nella opinione di nazioni colte; imperocchè tale è il concetto che danno di sè quei paesi che sentono e danno cotanti indizi di vita e fiducia viva nel proprio avvenire. Con ciò noi non faremmo altro che continuare l'opera già incominciata felicemente ed arditamente di quei grandi lavori pubblici, nei quali non guardammo nè a spese, nè a sacrifici, per la certezza di esserne esuberantemente compensati.

Ho pur detto che questa impresa ci deve procacciare dei grandi vantaggi materiali, e quindi un aumento di forza.

Anche questa asserzione ha bisogno di poche dimostrazioni. Io non scenderò a calcoli per istabilire il transito dei viaggiatori e delle merci nel nostro paese; per ispecificare l'aumento di commercio al porto di Genova, tanto per l'importazione che per l'esportazione, tanto per i passeggeri che per le merci. Si potrà discuterne la misura; ma chi può negare che quell'aumento non sia per essere assai ragguardevole? Soggiungerò cosa che mi pare di grande importanza, ed è che noi attualmente nella nostra marina mercantile abbiamo dei bastimenti, la cui massima portata non eccede, secondo le notizie statistiche pubblicate, ed anche per le informazioni da me assunte, le 600 tonnellate. Che anzi credo di poter asserire, sopra dati abbastanza certi, che la media delle navi che attualmente fanno il nostro commercio colle Americhe non eccede la portata di 300 tonnellate.

Ora vede la Camera quale immensa differenza vi sarà nei nostri mezzi di comunicazione dopochè la società sia costituita; imperocchè noi avremo certamente 7 piroscafi i quali saranno della portata di 1500 tonnellate e della forza di 250 cavalli, la quale equivale, nei piroscafi ad elice, ad una doppia forza di piroscafi a ruote. Chiunque sia alquanto pratico dei mezzi di comunicazione marittima sa quale importanza acquisti un commercio allorquando egli giunge ad avere di questi potenti mezzi di trasporto e di comunicazione diretta coll'altro emisfero. Per essi il commercio si esercita sopra una grande scala, con maggiore efficacia, economia ed utilità. Essi assicurano, nelle lotte commerciali, la preferenza sopra quei paesi che ne vanno sorniti.

Un'altra considerazione, che riguarda pure la nostra forza materiale, si riferisce alla nostra marina militare.

Non andrò ora esaminando se si potranno piuttosto caricare 5, 10, 15 o 20 cannoni sopra i piroscafi nel modo che saranno costrutti. Asserisco soltanto che il possedere sette piroscafi di questa natura, in caso di guerra, è di altissima importanza. Basterebbe l'indicare per ciò i vantaggi del rimorchio, della traslazione delle truppe, degli approvvigionamenti, per l'invio di ordini o di notizie, e per altre operazioni, le quali sono indipendenti dall'azione di un bastimento in una fazione navale.

Io reputo adunque che, sebbene si potrebbe con altri patti stipulare una convenzione che rendesse tali piroscafi ancora più utili nel caso di guerra, nullameno, anche accettandola quale è, non v'ha dubbio che essa migliora grandemente la nostra condizione anche per tale rispetto.

Questa considerazione, lo dico francamente, è per me di immensa importanza, imperocchè in tal guisa il Piemonte soddisfa non solo ad un sentimento d'amor proprio, ma provvede assai saviamente al suo avvenire.

Ho detto che vi sono pure delle considerazioni economiche che esporrò brevemente.

Come di già ho indicato, noi siamo entrati in un sistema di opere pubbliche, il quale accenna ad un avvenire. Ora, allorchando uno Stato si avvia in una tale strada, è d'uopo compierla, o pentirsi inutilmente di averla cominciata.

Io credo che noi non ci pentiremo mai d'aver iniziato e portato innanzi quelle opere pubbliche, e massime le strade ferrate, e di aver accordato appoggio e sovvenzioni alle società private, che si presentarono per mandar ad effetto simili imprese. Ebbene, o signori, io affermo che, o non si doveva metter mano a siffatte opere, o che si deve condurle a fine. Accade per ciò, ed arredo qui un esempio volgare, quel che avverrebbe al costruttore di una casa che la elevasse sino al terzo piano, e poi ne interrompesse la fabbricazione, il quale, in tale caso, come è evidente, avrebbe gettato il proprio danaro.

Le opere cominciate, lo ripeto, è dunque necessario di compierle; è d'uopo far sì che il porto di Genova continui quelle grandi linee di vie che abbiamo incominciate.

Noi abbiamo voluto stabilire relazioni dirette dal porto di Genova e dal Piemonte colla Svizzera; noi abbiamo voluto stabilire comunicazioni dirette colla Francia, noi andiamo sul Ticino: ebbene, signori, perchè interrompere questa linea a Genova? Io stimo che, ciò facendo, faremmo opera indegna di un popolo che sente nascere il vigore della propria esistenza, e che ha fede nelle sue sorti, e che noi mancheremmo evidentemente a quello scopo che ci siamo proposti così sovente nei nostri voti.

Queste sole considerazioni, che ho esposte concisamente, sono quelle che hanno determinato il mio voto nella presente questione, perchè, in cose di tal natura, io stimo che esse valgano assai più che non le cifre.

Però non ho neppure ommesso di esaminare i sacrifici che si fanno dallo Stato in questo contratto, poichè egli è pur certo che, ove fossero esorbitanti a dismisura ed eccedenti le nostre forze, si dovrebbero bilanciare coi vantaggi che ci sono dal contratto offerti. Ma, vedendo che i sussidi che da altre nazioni sono concessi per simili imprese, sono in proporzioni assai maggiori, considerando che il sussidio che noi concediamo ci sarà in parte considerevole rimborsato da altri vantaggi speciali che sono conseguenti dal contratto stesso, io non ho dubitato tra il sacrificio e l'utilità, ed ho riputato che l'utilità del contratto fosse immensamente maggiore del

sacrificio. Conchiudo adunque, e dico che se si trattasse di giudicare unicamente dell'utilità, e non delle condizioni e variazioni proposte dall'onorevole deputato Bonavera, io le accetterei, ma questo voto importando il rifiuto del contratto, respingo le condizioni ed accetto il contratto.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io non posso lasciar chiudere questa discussione generale senza prendere la parola, quantunque io debba sin da principio confessare che poco mi hanno lasciato a dire su questo argomento gli onorevoli preopinanti che sostennero con tanta eloquenza, con tanta copia di ragionamenti e di calcoli il progetto ministeriale. L'onorevole relatore avendo dunque in un certo modo esaurita la parte economica, e l'onorevole deputato Cadorna avendo poste in chiara luce le considerazioni politiche le quali non sono meno potenti delle economiche, mi restringerò a pochissime considerazioni.

Il principale appunto che si fa alla legge, l'appunto il più grave, quello che necessariamente deve produrre una maggiore impressione sull'animo dei deputati, si è il sacrificio che per essa legge s'impone al pubblico erario in un momento in cui le finanze non sono in molto prospera condizione. Difatti primo oratore che prese a combattere questa legge, l'onorevole deputato Girod, fece le grandi meraviglie che, mentre il ministro delle finanze è costretto a venire di continuo chiedendo alla Camera la facoltà di contrarre imprestiti e di stabilire nuove imposte, abbia il coraggio, direi quasi, la temerità di venire proponendo che s'imponga alle finanze un aggravio così pesante, come è quello che risulterebbe dal contratto fatto dalla compagnia transatlantica. Egli ricordava al ministro quello che il ministro ben sa, essere cioè le nuove imposte molto sentite dal paese; ed aggiungeva che dell'effetto che i nuovi balzelli sarebbero per produrre, il Governo e la Camera avrebbero potuto giudicare, quando il Parlamento ed i ministri, anch'essi come i deputati, avrebbero dovuto presentarsi innanzi agli elettori.

Io non voglio in verun modo anticipare sul giudizio che porteranno gli elettori intorno alla condotta ministeriale.

Se dovessi stare a quanto mi fanno presagire le parole dell'onorevole deputato Girod, dovrei credere che questo giudizio abbia ad essere pel Ministero poco favorevole. Tuttavia mi permetterò, se non di avere un'opinione assolutamente contraria, almeno di nutrire una fiducia opposta alle sue parole, poichè, affidandomi ad un indirizzo che abbiamo ricevuto non più tardi di ieri, firmato da migliaia di cittadini della Savoia, e particolarmente di Ciamberì, io ho argomento di credere che nella città a cui appartiene l'onorevole Girod, nella provincia che egli rappresenta, la politica ministeriale non è poi giudicata con tutta quella severità che parrebbe risultare dalle parole dell'onorevole preopinante. (*Risa di approvazione*) Voglia l'onorevole preopinante leggere la *Gazzetta Piemontese* di quest'oggi, e vedrà se questa mia dichiarazione è troppo presuntuosa.

Ciò nullameno, io riconosco la gravità dell'argomento, riconosco che, se la spesa che vi proponiamo con questa legge fosse, come egli diceva, una spesa di lusso che non dovesse aver altro risultato che dare soddisfazione ad una specie di amor proprio, di vanità nazionale, non sarebbe questa spesa, nella circostanza attuale, giustificabile. Noi non possiamo fare opere di lusso, ed io credo che la Camera mi renderà questa giustizia, di riconoscere non essere io mai venuto a chiederle danaro per opere di lusso; che anzi, ogniqualvolta vi furono proposizioni per monumenti e per palazzi, io non le ho combattute, ma non le ho nemmeno propugnate.

MELLANA. E il palazzo di Ciamberi?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. So che siamo in condizioni tali da dover concentrare tutti i nostri sforzi nell'impredere opere produttive.

MELLANA. E il palazzo di Ciamberi?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi si parla del palazzo di Ciamberi; non sono io che l'ho autorizzato; ho trovata la spesa già incominciata, ed anzi inoltrata. (*ilarità*) Io sostengo adunque essere il dispendio, di cui si ragiona, altamente produttivo.

Non voglio qui entrare in discussione su quanto potrà fruttare la corrispondenza colle due Americhe. Si tratta di stabilire dirette comunicazioni con paesi coi quali non ne avremmo ancora nel passato, cosicchè è impossibile il determinare il futuro sullo stato presente delle cose; solo ricorderò come le facilitazioni concesse alla corrispondenza abbiano in tutti i paesi prodotto risultati straordinari. L'onorevole deputato Torelli vi ha riferito la cifra delle lettere trasportate dal *Lloyd* austriaco; io vi ricorderò quanto è accaduto nel nostro Stato. Noi, in circostanze difficilissime, anche un po' temerariamente, al dire di parecchi, abbiamo operato una riforma larghissima nella tariffa postale. Pareva pure assurdo allora di venirvi a proporre, in un momento in cui il bilancio era in *deficit*, una riduzione quasi del 40 per cento sulla tassa delle lettere.

I fautori del progetto dicevano: ma l'aumento della corrispondenza compenserà l'erario del sacrificio che esso fa; e loro si rispondeva che la perdita di 700 od 800 mila lire era certa, mentre l'aumento non era che probabile.

La Camera, la Dio mercè, diede ragione alla politica un po' avventurata del Ministero, ed i fatti sono venuti a giustificarla pienamente, poichè avete veduto dal resoconto pubblicato nella gazzetta di ieri l'altro che il primo trimestre di quest'anno ha dato un prodotto assai maggiore del primo trimestre dell'anno antecedente alla riforma postale.

I nostri concittadini, che abitano sulle sponde del Rio della Plata, e che sono in un numero notevolissimo, nel numero di 60 mila circa, non possono corrispondere coi loro parenti, o coi loro amici, se non o col mezzo di bastimenti a vela che impiegano un tempo lunghissimo, tre mesi e più, o col mezzo di piroscafi inglesi, i quali non impiegano sicuramente tre mesi, ma ne occupano quasi due, ed inducono in una gravissima spesa.

Quindi è naturalissimo che le corrispondenze siano poco numerose fra quei cittadini sardi stabiliti in America ed i loro parenti. Fate che vi sia una corrispondenza diretta, pronta, e che non sia ad un prezzo esorbitante, e voi vedrete il numero delle lettere crescere in grandissima proporzione.

Io non potrei dirvi per certo che crescerà del doppio o del triplo; non ho elementi per stabilire in modo matematico quest'aumento, ma evidentemente quest'aumento ci dovrà essere, giacchè vi è una circostanza da notare, circostanza che onora altamente questi nostri concittadini che emigrano e vanno a stabilirsi nelle Americhe, e si è che conservano vivissime affezioni e per i loro parenti e per il loro paese. Di ciò siano prova le somme notevolissime che ogni anno essi spediscono ai parenti, che hanno lasciati a casa in condizione meno lieta. Si è calcolato che più di un milione è mandato annualmente nella riviera di Genova dai Genovesi stabiliti nel Rio della Plata. Ma, qualunque possa essere l'accrescimento della corrispondenza postale, sicuramente non verrà a pareggiare la sovvenzione che daremo alla società. Questa sovvenzione è di 600 e qualche mila lire, e le corrispondenze

non potranno per alcuni anni certamente raggiungere la metà di questa somma. Rimane un disavanzo di 300 mila lire. Ma, o signori, se lo stabilimento di questa linea di vapori, la quale (notatelo, perchè è questa la circostanza la più importante) sarà la sola tra l'America e il Mediterraneo, e che per molto tempo non avrà concorrenza, se questo stabilimento, dico, conduce, come deve condurre inevitabilmente nel porto di Genova una parte del commercio della Svizzera e del mezzogiorno della Germania colle due Americhe, questo commercio darà alle finanze indirettamente non dispregevoli prodotti indiretti.

Non si fa operazione commerciale, e gli onorevoli oppositori lo sanno, che, in un modo o nell'altro, non dia un benefizio al tesoro. Una mercanzia, che traversi il nostro Stato, paga un brevissimo diritto di transito; tassa di transito non vi è, ma vi sono le bolle e le lettere di vettura, e l'erario percepisce qualche cosa per questo lato; passeranno sicuramente le mercanzie sulle nostre strade di ferro, e, arrivate a Genova, daranno luogo a delle transazioni commerciali; con queste transazioni commerciali si combinano operazioni commerciali, si tirano cambiali, si fanno contratti d'assicurazione, cose tutte che sono colpite dal fisco; queste transazioni finalmente producono un lucro. Questo lucro aumenta la rendita generale, e di questa rendita il fisco non manca mai di prenderne una parte. (*ilarità*) Se questo stabilimento aumentasse il commercio di transito di 6 o 7 milioni (e non è che io creda lusinga troppo esagerata), io ritengo che il fisco su questo commercio di transito verrebbe a profittare forse di un centinaio di mila lire. Vi è poi inoltre un transito che è importantissimo, ed è il transito delle persone.

L'onorevole deputato Torelli vi ha già colle cifre dimostrato quale sia l'emigrazione dalla Svizzera e dal mezzogiorno della Germania verso l'America; se noi attrarremo una parte di questo transito per Genova, allora aumenteremo i guadagni del paese, e conseguentemente anche i guadagni del fisco, perchè il fisco ha un profitto maggiore sull'individuo che traversa il paese, che sulle mercanzie, per il motivo che l'individuo, mentre è nel paese, consuma tabacco, consuma sale, consuma vino, consuma insomma delle mercanzie che sono tassate, passa sulle strade ferrate, ecc., cose tutte sulle quali lo Stato preleva la sua parte.

Ma lo stabilimento di questi vapori avrà un effetto salutare non solo pel commercio di transito, ma altresì pel commercio del paese, e, lungi dal nuocere al commercio a vela, come parve crederlo l'onorevole deputato Demarchi, gli sarà anzi di molto giovamento.

Noi facciamo grandissime esportazioni nelle Americhe, ma le nostre esportazioni non sono senza qualche importazione, e sono appunto di generi i quali richiedono anzitutto un mezzo di trasporto accelerato. Diffatti noi trasportiamo nelle Americhe oggetti manufatti, vi trasportiamo delle stoffe di seta, e in una quantità considerevole, delle paste, degli olii (è bensì vero che questi potrebbero andarvi anche con bastimenti a vela), infine noi potremo trasportarvi frutta fresche, e questo commercio è suscettibile di acquistare un immenso sviluppo.

Coi bastimenti a vela le frutta fresche non possono essere trasportate, o non lo sono che a carissimo prezzo, perchè il commerciante deve ricavare un premio di assicurazione pel pericolo dell'avaria; le frutta fresche, se fanno il viaggio in breve tempo, giungono alla loro destinazione in buono stato, e si vendono con qualche profitto; ma, se invece stanno mesi e mesi in viaggio, giungono in America avariate, e sono as-

solamente perdute. Gli onorevoli preopinanti sanno che nelle nostre riviere le frutta fresche sono un prodotto importantissimo, prodotto ancora suscettibile di un aumento notevolissimo, e non ignorano che quello che forse impedisce l'incremento di questo ramo di commercio, si è appunto il difetto di un mercato, ed io credo che, per questo commercio, lo stabilimento di una linea di battelli a vapore sia veramente una questione di vita o di morte. Io spero che anche la Sardegna parteciperà a questo commercio, e quando l'attività siasi in quell'isola maggiormente suscitata, potrà gareggiare colla terraferma nel produrre le frutta fresche, per le quali il suo clima è ancora più adattato di quello del continente.

Evidentemente, se noi sviluppiamo questo commercio delle frutta fresche, se noi possiamo creare un valore che non esiste attualmente, aumentiamo la ricchezza nazionale, e quindi anche le risorse delle finanze.

Egli è per ciò che io ho l'intima convinzione che, lasciando a parte le considerazioni di interesse nazionale, calcolando la questione dal lato strettamente fiscale, si possa sostenere che, sia direttamente, sia indirettamente, il tesoro verrà a percepire una somma uguale a quella che verserà alla società transatlantica.

Come diceva opportunamente il deputato Cadorna, occorre di non dimenticare che noi abbiamo studiato una politica di azione, una politica di progresso, onde arrivare a ristabilire l'equilibrio delle finanze, invece di restringerci e di rinunciare a qualunque idea di miglioramento, a qualunque grande impresa, invece di cercare, con ogni maniera di economie, di pareggiare le entrate colle spese, noi abbiamo preferito di promuovere tutte le opere di pubblica utilità, di sviluppare tutti gli elementi di progresso che possiede il nostro Stato, di svegliare in tutte le parti del paese tutta l'attività industriale ed economica di cui sia suscettibile; ed io giudico che in questo sistema si sia fino ad un certo punto riuscito, grazie alla grande quantità di imprese che si sono suscitate presso di noi, mercè la quale attività generale, il paese ha sofferto con una certa pazienza le nuove tasse; non dico che le abbia accolte con soddisfazione (*ilarità*), ma le ha sopportate con pazienza.

Di più, abbiamo visto, ad onta dello stabilimento di nuove tasse, le antiche imposte crescere di prodotto, ed evidentemente, se non si fossero sviluppati questi elementi di ricchezza, lo stabilimento di nuovi carichi avrebbe cagionato una diminuzione nelle altre tasse indirette, quando, all'incontro, abbiamo visto i nuovi balzelli pagarsi con una certa facilità, e le tasse indirette aumentare di prodotto; e ciò, noti la Camera, quando queste imprese, da noi promosse con gravissimi sacrifici, non sono ancora compiute, quando non si sente ancora che il peso dei sacrifici che esse impongono al paese, e non producono che lievissimi vantaggi; ebbene, ciò malgrado, colla sola attività impressa al paese, ovunque intorno a noi già si manifestano segni non dubbi di miglioramenti finanziari.

Quello che abbiamo fatto per le comunicazioni interne conviene farlo pure per le comunicazioni estere; se facemmo larghissimi sacrifici per istabilire delle strade ferrate in quasi tutte le parti dello Stato, dobbiamo sottostare ad analoghi sacrifici per istabilire delle comunicazioni a vapore coi paesi esteri.

Noi siamo già entrati in questa via, or sono due anni, quando abbiamo affidato ad una compagnia privata il servizio delle corrispondenze postali colla Sardegna; ed invero, anche in allora pareva grave di dovere sborsare 250 mila lire

all'anno ad una compagnia per un servizio tra Genova e l'isola di Sardegna; eppure tuttavia io ho per fermo che, lasciando a parte tutte le considerazioni politiche e morali che militavano a favore di questo servizio, anche dal lato fiscale, noi ci abbiamo guadagnato.

Lo stabilimento del servizio Rubattino ha dato un grande impulso alle transazioni commerciali tra la Sardegna ed il continente, ed il Governo indirettamente ne trasse profitto, imperocchè i prodotti indiretti dell'isola andarono a mano a mano sempre crescendo.

Io mi limiterò a parlare del prodotto postale, il quale, sebbene per l'addietro fosse assai tenue, dopochè si applicò alla Sardegna il sistema del continente, salì quasi al doppio di ciò che era prima. Ora, tale aumento, a parer mio, si debbe in gran parte attribuire alle comunicazioni più frequenti tra la Sardegna ed il continente. Ed invero la Camera fu siffattamente persuasa di questo, che, non solo invitò, ma impose al Ministero di ristabilire il servizio postale tra Cagliari e Tunisi, e votò pressochè all'unanimità la convenzione a tale uopo stipulata col signor Rubattino, colla quale si pose una spesa di lire 60 mila annue a carico del tesoro.

Se quindi si stimò savio partito il sostenere tale dispendio per istabilire un servizio postale tra Cagliari e Tunisi, io penso che a più forte ragione si dovrebbero pagare lire 600 mila per ottenere una diretta e pronta spedizione della corrispondenza postale nell'America.

Ho detto che questo servizio gioverebbe alla marina ordinaria, in contrario di ciò che sosteneva il deputato Demarchi.

Siffatta questione fu ventilata più volte in Inghilterra. A favore dell'antico sistema dei diritti di navigazione, si allegava che la marina a vapore aveva cagionato un danno immenso alla marina a vele. Queste voci ebbero corso e credito per qualche tempo, ma, venutosi ad indagare sulla loro verità, ne risultò tutto il contrario. Alcuni giorni sono, io leggevo in un giornale inglese che il primo armatore della Gran Bretagna, di cui si stampa in quel giornale il nome, avendo avuto a ragionare, in un comitato della Camera dei comuni, sugli effetti dello sviluppo della navigazione a vapore e della sua influenza sulla navigazione a vele, affermò essere convinto che la navigazione a vapore aveva notabilmente favorito la navigazione in genere, e ciò si può facilmente provare.

La navigazione a vapore ha prese in Inghilterra estensioni colossali; partono infatti da quel paese ogni giorno battelli a vapore e per l'America e pel Mediterraneo e per l'Africa e persino per l'Australia, epperò, a malgrado di quest'immenso sviluppo, noi vediamo che la marina a vele non è mai stata in condizione migliore, secondo lo possiamo dedurre dal prezzo dei noleggi, i quali, da oltre un anno, sono elevatissimi in tutte le contrade marittime. E questo facilmente si capisce da chi considera che la navigazione a vapore non potrà mai fare vera concorrenza ai bastimenti a vela per le grosse mercanzie. I piroscafi trasporteranno sempre la mercanzia di maggior prezzo e meno voluminosa, ma (ed io qui non mi atterro ai calcoli dell'onorevole deputato Torelli) è certo che i bastimenti a vapore non possono trasportare la mercanzia al medesimo prezzo dei bastimenti a vela. Io credo che le spese di questa navigazione sono ben diverse da quelle calcolate dall'onorevole deputato Torelli. Se guarderà i conti resi pubblici ogni sei mesi dalle grandi compagnie inglesi, vedrà quante mila lire sterline si spendano da esse per operare i loro trasporti.

È cosa incontestabile che il nolo dei bastimenti a vapore è sempre più elevato del nolo dei bastimenti a vela; quindi i primi non possono far concorrenza ai secondi; che anzi, col rendere molto più celeri le comunicazioni, si aumentano di molto le transazioni commerciali, e le transazioni commerciali aumentando, si accrescono gli affari, e questi moltiplicano i trasporti. Se noi facciamo di Genova un emporio delle relazioni dell'America coi paesi stranieri; se facciamo che gli Svizzeri, che gli abitanti della Germania meridionale concorrano in questo nostro porto per l'acquisto delle mercanzie americane, noi faremo sì che Genova dovrà trarre dall'America una quantità molto maggiore di mercanzia, la quale certamente sarà per la massima parte trasportata da bastimenti a vela; quindi io tengo per fermo che lo stabilimento di questo servizio a vapore favorirà di molto lo sviluppo della nostra marina mercantile. Se fosse altrimenti, io sarei il primo a votare contro questo progetto, giacchè dobbiamo notare che la nostra marina mercantile costituisce uno dei principali elementi di ricchezza del paese. È vero che noi non possiamo, dal lato della massa dei capitali e dal lato della massa della popolazione, paragonarci alla Francia, e che quindi pare a prima giunta strano che, quando la Francia indietreggia innanzi allo stabilimento di questa linea di vapori, noi abbiamo l'ardire d'intraprenderla; ma, se noi paragoniamo la nostra marina mercantile colla marina mercantile francese, noi vedremo che vi è una differenza molto minore fra noi e la Francia, poichè noi siamo la settima parte della Francia in popolazione ed in ricchezza, ed essa non ha che tre volte più di bastimenti e di marinai di quello che abbiamo noi.

La marineria mercantile è quindi per noi un elemento ben più importante di quello che lo sia la marina mercantile francese per la Francia; conseguentemente noi possiamo, noi dobbiamo fare certi sacrifici che la Francia o non può, o non vuole, o non crede opportuno di fare.

Se noi sviluppiamo quest'elemento di prosperità, saremo largamente compensati, ne ho fiducia, dei sacrifici che facciamo per esso. Il Governo non vi ha mai chiesto premi, come esistono in Francia, per la navigazione, non vi ha chiesto diritti differenziali, chè anzi ve ne ha domandata l'abolizione, perchè è d'avviso che, per qualunque industria e commercio, la libertà sia il mezzo il più efficace di svolgimento.

Ma qui ci si dirà: voi non siete fedeli alle vostre dottrine; questa non è una proposta di libertà, è una proposta di privilegio, di monopolio. Qui, notate, o signori, si tratta di un servizio affatto speciale, di un servizio pubblico, il quale non si può ottenere senza un qualche sacrificio. Lo stabilimento di un servizio a vapore, ad ore e giorno fissi, è in certo modo come la costruzione di una strada ferrata in certe date condizioni. Voi non potete avere varie strade ferrate senza concedere loro un sussidio e fare un sacrificio. Diffatti voi avete, alcuni giorni sono, votato per la strada ferrata di Savoia una garanzia d'interesse, colla coscienza che questa garanzia v'imporrebbe probabilmente un annuo sacrificio; voi avete dichiarato essere pronti a votare 10 milioni per la strada del Lukmanier, senza speranza che questi vi fruttassero direttamente un conveniente interesse, ma solo perchè credevate essere questi servizi pubblici meritevoli di essere favoriti. Ebbene, lo stabilimento di comunicazione costante, celere, regolare colle due Americhe da noi considerato come una necessità, alla quale non si può soddisfare senza un qualche sacrificio. Se varie società si fossero a noi presentate per ottenere questo servizio, se vi

fosse stata la probabilità di veder sorgere la concorrenza fra varie compagnie, saremmo stati i primi a gridare: abbasso il privilegio; si tenti la concorrenza. Ma, signori, noi non abbiamo avuto alcuna seria offerta, se non quella che ci venne fatta dalla società transatlantica. Due anni or sono vennero bensì degli Americani a chiederci questa concessione; essi ebbero dal Ministero di agricoltura e commercio, a capo del quale io aveva l'onore di sedere, l'affidamento che si sarebbero concesse per la linea di New-York le stesse condizioni che furono stabilite in questo capitolato. Questi Americani presero una specie d'impegno, gettarono sulla piazza di Genova un programma, poi ritornarono a New-York, donde mi scrissero delle lettere, dalle quali appariva che abbondassero i capitali per questa impresa, poichè dicevano che fra tre mesi avrebbero mandato un agente per sottoscrivere il contratto definitivo. Due anni sono passati, e questa società di Americani non ha fatto assolutamente nulla. L'ultima lettera che ne ho ricevuto, pochi mesi or sono, mi diceva che veramente l'impresa era molto ben veduta negli Stati Uniti, ma che il sussidio di 50 mila dollari non bastava, e che ce ne volevano 100 mila, e che questi 100 mila sarebbero stati sufficienti, se il Congresso americano ne avesse forniti altrettanti; cosicchè, per questa sola linea, gli Americani volevano un sussidio di un milione. Nessun altro in seguito si è presentato.

Noi eravamo adunque nella condizione o di accettare la offerta della società transatlantica, o di rinunciare a questo servizio. Convinti della necessità, dell'opportunità del medesimo, abbiamo stimato miglior consiglio l'accettare il contratto.

Io non entrero nel particolare delle modificazioni proposte dalla Commissione, giacchè suppongo che faranno oggetto di speciali discussioni. Spero che quanto ho detto basterà a convincere la Camera dell'opportunità di questo contratto, ed a persuaderla che, se si impone un sacrificio pecuniario alle finanze, si procura ad esse un compenso larghissimo, e che deve questo servizio procurare al commercio e all'industria tali e tanti vantaggi, da poter determinare il vostro voto favorevole al presente progetto di legge.

Voci. A domani! a domani!

GIROD. Je demande la parole seulement pour un instant, pour un fait qui m'est personnel.

PRESIDENTE. Prego i signori deputati a volersi fermare ancora un momento, per poter chiudere la discussione generale.

GIROD. Monsieur le ministre des finances a eu devoir faire ressortir quelques passages de mon discours, pour avoir l'occasion de m'attribuer des idées que je n'ai réellement point émises. En effet, je n'ai point affirmé que les électeurs jugeraient le Ministère et la Chambre, aux élections prochaines, sur leur système politique; mais j'ai dit que je doutais fort qu'ils ne saisissent cette circonstance pour leur faire connaître l'opinion du pays à l'égard des nouveaux impôts, si l'on n'avait pas soin d'introduire dans le budget des dépenses toutes les économies possibles. Par conséquent, entre l'assertion émise par monsieur le ministre des finances et celle que j'ai avancée moi-même, il y a une bien grande différence.

Et puisque monsieur le ministre des finances a cité l'adresse que la ville de Chambéry vient d'envoyer au Ministère, je me permettrai de lui faire observer que le caractère distinctif des Savoyards étant d'être reconnaissants, ils n'ont pu s'empêcher de témoigner leur gratitude au Gouvernement et aux Chambres, et, pour ma part, je déclare que je

suis heureux de m'associer à cette preuve solennelle de reconnaissance.

PRESIDENTE. Consultarò la Camera se intende di chiudere la discussione generale e di passare alla discussione degli articoli.

(La Camera passa alla discussione degli articoli.)

La seduta è levata alle ore 5 e 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione sul progetto di legge per la approvazione della convenzione tra il Governo e la società transatlantica ;

2° Discussione del progetto di legge per autorizzare la divisione amministrativa di Torino a contrarre un mutuo.

TORNATA DEL 1° GIUGNO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Omaggi — Presentazione di un progetto di legge del ministro delle finanze per una convenzione tra il Governo e la città di Torino per la fabbricazione di un locale per la Pinacoteca nazionale, ed Accademia di belle arti — Seguito della discussione del progetto di legge per lo stabilimento di un servizio transatlantico — Approvazione degli articoli 1 e 2 della convenzione — Emendamento del deputato Deviry all'articolo 3 — Opposizioni del relatore Torelli e reiezione — Approvazione degli articoli 3, 4, 5 e 6 — Obbiezioni dei deputati Pinelli, e Quaglia all'articolo 7, e risposte del relatore — Approvazione degli articoli 6, 8, 9, 10 e 11 — Opposizioni del ministro delle finanze all'aggiunta della Commissione all'articolo 12 — Parlano i deputati Martini, Cadorna, Bonavera, Farina Paolo, Torelli relatore, Casaretto e Polleri — Reiezione dell'aggiunta — Emendamento del deputato Michelini — È ritirato — Approvazione degli articoli 12, 13 e 14 — Emendamento del deputato Pinelli all'articolo 15 — Opposizioni del relatore — Reiezione — Approvazione degli articoli dal 15 al 30 — votazione ed approvazione del progetto di legge — Discussione del progetto di legge per facoltà alla divisione di Torino di contrarre un mutuo — Osservazioni del deputato Bottone, e risposta del ministro dell'interno — Approvazione dei due articoli — Relazione sul progetto di legge per la concessione della ferrovia da Torino a Pinerolo.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

AIRENTI, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata ed espone il seguente sunto di petizioni:

5196. I sindaci d'Osasco e di Bibiana;

5197. I sindaci e consiglieri di Torre di Luserna, di Angrogna e di San Giovanni;

5198. Il sindaco e consiglieri di Villar Bobbio invitano la Camera ad adottare il progetto di legge concernente la concessione per la ferrovia di Pinerolo.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, si procederà all'appello nominale.

(Da questo risultano assenti i seguenti deputati):

Agnès — Angius — Avigdor — Baino — Barbavara — Barbier — Bellono — Berghini — Benso — Giacomo — Berti — Bertolini — Biancheri — Bianchetti — Bianchi Pietro — Blanc — Boyl — Bolmida — Bona — Bon-Compagni — Botta — Brignone — Brofferio — Bronzini — Brunier — Buraggi — Cambieri — Carquet — Castelli — Cattaneo — Chaperon — Chiò — Correnti — Cornero — Cossato — D'A-

vierno — D'Azeglio — Decandia — Deforesta — Decastro — Del Carretto — Demaria — De Martinel — Durando — Duverger — Falqui Pes — Farina Maurizio — Favrat — Ferracciu — Gallina — Gallo — Galvagno — Garibaldi — Garelli — Gerbino Carlo — Gerbino Felice — Gianoglio — Girod — Grixoni — Gonnat — Iosti — Jacquier — La Marmora — Lachenal — Louaraz — Malan — Marco — Martini — Mazza — Mongellaz — Mezzena — Michelini — Miglietti — Nieddu — Nicolini — Paleocapa — Pateri — Pernati — Pescatore — Petitti — Ponzà di San Martino — Radice — Ravina — Revel — Riccardi — Richetta — Robert — Rocci — Rosellini — Rulfi — Rusca — San Giust — Sanguinetti — Sanna-Sanna — Saracco — Sauli — Serra Francesco — Simonetta — Sineo — Spinola — Sulis — Talucchi — Tecchio.

La Camera essendo ora in numero, pongo ai voti il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

I signori Battaglia e De Filippi, membri della regia Accademia medico-chirurgica, fanno omaggio alla Camera di 20 esemplari d'un loro scritto intitolato: *Sul modo di applicare la pena della morte.*

Verranno distribuiti ai singoli uffici e depositati alla biblioteca della Camera.

L'intendente A. Milanese fa omaggio alla Camera di alcune