

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 Michellini — 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 — Bairo — 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 — Gonet — Iosti — Jacquier — La Marmora — Lachenal — Louaraz — Malan — Marco — Martini — Mazza — Mongellaz — Mezzena — Michellini — 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

copie d'una sua operetta che ha per titolo: *Il Nuovo Euclide in campagna, ossia l'Agrimensura a colpo d'occhio, ridotta all'atto pratico e coordinata colle misure metrico-decimali.* Saranno depositate nella biblioteca della Camera.

PROGETTO DI LEGGE PER PERMUTA DI TERRENI COLLA CITTÀ DI TORINO E PER LA COSTRUZIONE DI UN PALAZZO PER LA PINACOTECA E L'ACCADEMIA DI BELLE ARTI.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge portante l'approvazione della convenzione in data 29 maggio scorso, seguita tra le finanze dello Stato e la città di Torino per la cessione del terreno della Piazza Bodoni, ove il Governo avrebbe intenzione di elevare il palazzo della nuova Pinacoteca e dell'Accademia di belle arti. (Vedi voi. *Documenti*, pag. 1877.)

Spero che la Camera vorrà occuparsene d'urgenza, poichè sarebbe necessario che fosse votato in questa Sessione per preparare i piani, massime che questo terreno venne acquistato dal demanio quasi senza nessun sacrificio; altrimenti sarebbe inutile far procedere ad un piano definitivo.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge. Se non vi sono opposizioni sarà dichiarato d'urgenza.

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO ALLA CONVENZIONE COLLA COMPAGNIA TRANSATLANTICA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione del progetto di legge per lo stabilimento di una linea di navigazione a vapore tra Genova e l'America.

La discussione generale essendo stata chiusa, darò lettura del progetto della convenzione modificato dalla Commissione.

Ogni articolo letto che non darà luogo a contestazioni od osservazioni, s'intenderà approvato.

« Art. 1. La compagnia si obbliga a stabilire un corso regolare di viaggi fra Genova e New-York con partenze fisse e periodiche una volta al mese da Genova per detto porto e viceversa.

« Art. 2. A stabilire un corso egualmente regolare fra Genova ed il Brasile fino a Montevideo con partenze fisse una volta al mese tanto da Genova quanto da Montevideo.

« Art. 3. I bastimenti della società potranno fare scalo nei seguenti porti intermedi, compresi fra i punti estremi delle loro destinazioni, cioè, per quelli sulla linea di New-York, Marsiglia, Barcellona, Malaga, Gibilterra e Madera.

« Per quelli sulla linea del Brasile, Marsiglia, Barcellona, Malaga, Gibilterra, Madera, Fernambuco, Bahia, Rio Janeiro, Montevideo.

« Gli scali intermedi del Mediterraneo sovraccennati potranno anche essere cambiati, previo accordo col Governo del Re.

« Qualora però il reddito netto della compagnia ripartito fra gli azionisti superasse in media nel periodo di tre anni il 7 per cento, sarà in facoltà del Governo di escludere dai viaggi sia della New-York, sia del Brasile, lo scalo di Marsiglia. »

Il signor ministro aderisce alla variazione introdotta in quest'articolo 3 ?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Aderisco.

DEVIRY. J'aurais une observation à soumettre à la Chambre sur cet article. J'avoue qu'en lisant le contenu, j'ai été étonné de voir figurer l'échelle de Marseille parmi les ports de relâche. Je crois, messieurs, que le but essentiel de cette loi est de favoriser avant tout l'intérêt général qui peut résulter pour l'Etat de l'établissement de cette nouvelle voie de communication entre nos Etats et l'Amérique, et d'assurer en second lieu les avantages plus directs qui doivent dériver pour Gênes de cette navigation.

Or, quant à l'avantage que l'Etat pourra en retirer, hier monsieur le président du Conseil disait qu'il consisterait surtout dans le transit des marchandises qui aurait lieu par nos Etats et dans le plus grand nombre de voyageurs qui viendraient s'embarquer à Gênes pour l'Amérique.

Mais je remarque une chose: si nous maintenons le port de Marseille comme échelle de relâche, il est douteux que ce transit ait lieu par nos Etats. D'abord, le commerce avec l'Amérique du nord doit être, je crois, entièrement exclu de ce projet; car, pour l'Amérique du nord, la ligne sera desservie par les vapeurs qui partent du Havre, qui sont plus nombreux, et dont les voyages sont plus rapides et offrent plus d'avantages.

En outre, le commerce a déjà choisi ce port comme point de départ et il est très-difficile qu'il en adopte un autre, au moins de longtemps, et qu'il prenne dès à présent la route de Gênes.

Mais voyons maintenant si le maintien de l'échelle de Marseille peut nous conserver le transit pour l'Amérique du sud? La France et la Suisse, qui sont les deux puissances qui font le plus d'expéditions pour l'Amérique du sud, sont celles qui pourraient expédier par le port de Gênes; mais si elles savent qu'elles peuvent faire ces mêmes expéditions par l'échelle de Marseille, il n'y a pas de doute qu'elles préféreront toujours ce dernier port à celui de Gênes, puisqu'elles auront quelques jours de plus pour faire ces mêmes expéditions et surtout parce qu'elles auront plus de facilités pour faire leurs transports par Marseille que par Gênes.

Ainsi, je trouve que nous n'avons pas, en maintenant l'échelle de Marseille, à espérer ce transit, et par conséquent cet avantage direct pour l'Etat.

D'un autre côté, si nous voulons conserver à Gênes cette importance que son commerce doit avoir, si nous voulons en faire un entrepôt général pour tout le commerce de l'Amérique du sud, je crois qu'il est de tout notre intérêt de ne pas laisser subsister l'échelle de Marseille, qui ne tardera pas à devenir, au lieu d'un simple point d'embarquement, un vrai port rival. Or, je le demande, ne sera-t-il pas dangereux pour nous de voir favoriser par la loi actuelle une telle concurrence?

Je vois bien que la Commission elle-même a pressenti ces difficultés en ajoutant l'alinéa de l'article 3, c'est-à-dire la condition que ces échelles intermédiaires de la Méditerranée pourront être supprimées ou changées selon que le Gouvernement le croira avantageux pour le commerce: mais cela sera-t-il possible? Je le demande, une fois que le commerce aura pris cette voie, si nous devons venir plus tard supprimer un des points où les bâtiments relâcheront, ne sera-ce pas beaucoup plus difficile que de le faire dès à présent?

Je demanderai à la Commission quelques explications à cet égard, et lorsqu'elle aura bien voulu me faire connaître

les avantages que le commerce doit retirer du maintien de cette échelle de Marseille, alors je verrai si je dois proposer la suppression de l'échelle de Marseille ou si je dois en approuver le maintien.

TORRELLI, relatore. L'osservazione fatta or ora dall'onorevole deputato Deviry, è pur stata mossa tanto nella Commissione istituita dal Ministero per esaminare questa legge, quanto nella Commissione nominata dalla Camera medesima; furono pur anche sentiti i direttori della società; essi fecero presente che sarebbe pericoloso, sul primo avviarsi di questa società, il volere escludere Marsiglia, e ciò appunto perchè molti affari sono già in corso per questa via verso l'America, segnatamente verso l'America del nord, e l'escluderla totalmente sarebbe un voler privare la società di risorse sulle quali la medesima ha pure anche calcolato; l'annuncio che questo scalo non sarà che momentaneo fino a tanto che si raggiunga il 7 e mezzo per cento di guadagno, d'altronde veramente mediocre per chi viaggia in mare e si arrischia in simili imprese è già tornato dannoso alla società perchè ha prodotto moltissima freddezza in quelli che volevano prendere parte a questa società in Marsiglia. Il commercio di transito, e poi specialmente quello della Svizzera, finita che sia la nostra strada, verrà a Genova a preferenza di Marsiglia, per la ragione che Genova è molto più vicina, quindi è già un guadagno. La Commissione ha dovuto arrendersi a questa ragione, tanto più che reputa che i punti da toccarsi preferibilmente debbono essere lasciati alla scelta della società. Se vogliamo che la società ritragga vantaggi, lasciamo che sia dessa il giudice dei propri affari. Del resto, se si escludesse interamente Marsiglia, sorgerebbe facilmente colà una società che ci farebbe concorrenza.

Per queste ragioni prego la Camera di adottare la proposta fatta dalla Commissione relativamente allo scalo e non altre aggiunte.

PRESIDENTE. Il deputato Deviry intende di fare qualche proposta?

DEVIRY. Je répondrai quelques mots seulement aux observations de l'honorable rapporteur.

D'abord, s'il est vrai qu'il y ait à Marseille un certain nombre des actionnaires de l'entreprise, il n'est pas étonnant que ces actionnaires aient été effrayés à l'idée qu'on voulait enlever cette échelle, parce que leurs intérêts auraient pu être compromis par ce changement dans le parcours à suivre. Mais je ne crois pas que ce soit là un intérêt assez majeur pour maintenir une échelle qui peut être désavantageuse pour notre Gouvernement.

Quant au transit du commerce de la Suisse je doute fort que ce transit ait jamais lieu par nos Etats en se dirigeant sur Gênes, si l'on maintient l'échelle de Marseille; parce que, soit à cause du chemin de fer d'Avignon, soit à cause du Rhône, dont la navigation est très-facile pour descendre à Marseille, et qui offre toujours des facilités de communication plus grandes pour la Suisse, il est, selon moi, certain que les marchandises de la Suisse iront de préférence à Marseille qu'à Gênes.

D'un autre côté, laisser à la société la faculté d'être seule juge de ses propres intérêts, c'est là une thèse que je n'admets que jusqu'à un certain point. Quand je vois le Gouvernement concourir pour un subside aussi fort que celui qui figure dans la convention, il me paraît que, si le Gouvernement veut surveiller les intérêts de la compagnie, il ne doit pas oublier non plus de garantir les siens, qui me semblent assez graves pour mériter une telle surveillance, et qui, sans elle, pourraient en plus d'un cas être compromis, si l'on

maintient cette disposition de la convention passée avec la société.

Quant à moi, je proposerais la suppression de l'échelle de Marseille, et cela dans l'intérêt de Gênes; car je ne voudrais pas que notre commerce vint à souffrir du maintien de cette échelle.

Je soumets cette observation à la Chambre. Si elle ne croit pas devoir approuver ma proposition, elle la rejettera; mais j'ai cru devoir faire cette observation, parce que je pense qu'elle a une certaine importance, et plus tard nous verrons que notre commerce et surtout celui de Gênes, au lieu de gagner, trouvera une concurrence redoutable dans le port de Marseille.

Tout à l'heure, monsieur le rapporteur disait que, si l'on ne maintient pas l'échelle de Marseille, il est possible qu'il s'établisse à Marseille d'autres compagnies en concurrence avec la nôtre. Comme je disais tout à l'heure, pour l'Amérique du nord je crois que nous n'avons rien à craindre, attendu que le commerce par nos bateaux à vapeur transatlantiques pour l'Amérique du nord sera minime, et que la voie du Havre et de Liverpool sera toujours la ligne préférée. Il n'est personne de nous qui puisse douter de ce fait, qui me paraît incontestable. Nous n'aurons donc, à proprement parler, pour alimenter notre commerce transatlantique, que les voyages pour l'Amérique du sud.

Or, quant aux expéditions pour ces Etats, je le dis franchement, lorsqu'on saura que les bateaux relâcheront à Marseille, le transit aura lieu par la France plutôt que par nos Etats, et cela à cause de la facilité de communications par ce pays. Car ne songeons pas à mettre en avant la ligne du chemin de fer qui doit nous relier à la Suisse, puisque cette ligne est encore un problème loin d'être résolu, en tout cas, plus loin encore d'être mis en exécution.

Si la Commission m'avait prouvé que les intérêts de la compagnie pourraient être gravement compromis dans le principe, si l'on ne maintenait pas l'échelle de Marseille, cette raison pourrait me faire désister de ma proposition; mais jusqu'à présent, dans ce qu'a dit l'honorable rapporteur, je ne vois pas en quoi les intérêts de la compagnie soient si gravement liés au maintien de cette échelle, ni comment ils seront compromis par sa suppression. Croit-on donc que, si l'on ne maintient pas cette échelle, la compagnie se séparerait et qu'elle ne voudrait plus adhérer à ces conventions? Pour moi, je ne le pense pas, et c'est pour ce motif que j'insiste sur ma proposition.

PRESIDENTE. Domanderò prima di tutto se è appoggiato quest'emendamento del deputato Deviry.

(Non è appoggiato.)

Allora s'intenderà approvato l'articolo 3, se niuno domanda la parola.

(La Camera approva.)

« Art. 4. Ove in progresso di tempo si riconosca conveniente l'aumento di questi viaggi per ciascheduna linea, saranno al riguardo presi fra la compagnia ed il Governo del Re gli opportuni concerti in proposito. »

MICHELINI. Chieggo di parlare.

Io credo debito mio di chiamare l'attenzione della Camera sopra le conseguenze che possono nascere da questo articolo. All'indomani che sia sancita per legge questa convenzione, il Governo del Re, vale a dire il Ministero, può capovolverla; aumentando il numero dei viaggi è naturale si aumentino i sussidi. Ora io domando alla Camera se essa voglia abdicare il suo potere a favore del Ministero.

Quanto a me, non sarei disposto a ciò fare; credo anzi

che noi non ne abbiamo nemmeno il diritto; non abbiamo il diritto di concedere ad altri la facoltà di disporre dei danari dei contribuenti. Che se per avventura si dicesse per Governo intendersi i tre poteri legislativi, allora quest'articolo sarebbe inutile. Dunque, o come nocivo o come inutile, si deve sopprimere.

TORELLI, relatore. Io credo che l'onorevole deputato Michelini prenda equivoco ammettendo che *ad libitum* del Ministero si possano aumentare i viaggi e i relativi sussidi. Ma gli farò osservare che i sussidi dipendono da una legge, e la legge è formulata come la formuliamo noi; in essa si stabiliranno questi determinati sussidi, che portano la complessiva somma a 624 mila lire. Quando quest'aumento di viaggi si faccia con aumento di spesa, egli è naturalissimo che il Ministero dovrà venire di nuovo alla Camera a chiederne l'autorizzazione.

Così si pratica in Inghilterra, poichè si portano continuamente alla Camera nuovi contratti anche prima che siano spirati. Ultimamente la compagnia Cunard stipulò un nuovo contratto, ancorchè ne esistesse un primo che aveva durato solo da due anni sopra 10; con questo nuovo contratto aumentò la cifra dei sussidi. Ma potrebbe benissimo avvenire il caso che si aumentasse il numero dei viaggi senza aumentare la cifra, ed ecco la ragione per la quale è bene che vi sia quest'articolo, e che rimanga tal quale è nella convenzione; articolo che io prego la Camera di accettare.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini.

MICHELINI. Se l'assicurazione che mi vien data dall'onorevole relatore la udissi dal signor ministro, forse io potrei fare sopra di essa maggior fondamento. Se non che non sarei nemmeno molto rassicurato se penso alla instabilità dei Ministeri. Io temo che, votato questo articolo, il Governo possa aumentare i sussidi senza l'intervento degli altri due poteri legislativi. Sussiste adunque in tutta la sua forza, non ostante le spiegazioni date dall'onorevole relatore, la mia argomentazione tendente a sopprimere quest'articolo.

In tutto il resto io sono disposto a concedere al Governo del Re le necessarie facoltà; così non mi sono opposto all'aggiunta che è stata fatta dalla Commissione riguardante il cambiamento degli scali; ma quando si tratta dei danari della nazione, io credo che la Camera debba procedere con più di rigore.

TORELLI, relatore. Io persisto ancora nella mia opinione: altra cosa sono i rapporti fra il Ministero e la compagnia, e altra quelli fra il Ministero e il Parlamento. Il rapporto fra questi è, che per questa compagnia non si devono spendere più di lire 624 mila; quanto poi al rapporto fra il Ministero e la compagnia, se il Ministero ha tanta forza da indurre la compagnia a fare un viaggio di più, tanto meglio, lasciamogli questa facoltà.

Io prego quindi la Camera di mantenere quest'articolo.

PRESIDENTE. Metterò dunque ai voti l'articolo 4.

(La Camera approva.)

« Art. 5. L'itinerario, ossia i giorni di partenza tanto per New-York, quanto per il Brasile e viceversa, sarà fissato dalla compagnia d'accordo col regio Governo per quanto si può riferire al servizio postale.

« Art. 6. I bastimenti della compagnia saranno costrutti secondo le migliori regole dell'arte; non potranno essere inferiori a tonnellate 1500 (misura di costruzione), muniti di macchine ad elice di forza non minore di cavalli 250, determinata sul diametro dei cilindri, e non sull'effetto segnato dallo indicatore.

« Art. 7. Essi dovranno avere i comodi convenienti per

alloggiare almeno 80 passeggeri di camera, oltre 100 passeggeri di prora, più l'equipaggio. »

PINELLI. Comincerò col dire alla Camera che io non sono persuaso della grande utilità di questa convenzione, ma almeno l'unica ragione che possa renderla accettabile si è di acquistare qualche bastimento alla nostra marina in caso di guerra. Mi pare adunque che in quest'articolo si dovrebbe aggiungere la condizione che questi bastimenti siano atti a portare almeno due pezzi di grosso calibro.

Ieri l'onorevole relatore diceva che, se questi bastimenti non serviranno in linea, potranno servire fuori linea, per avvisi e per altri servizi. Veramente io non capisco come una marina come la nostra, la quale non conta più di quattro legni di qualche riguardo, capaci di essere posti in linea, abbia bisogno di sette legni per agire fuori linea: mi pare che la sproporzione sia evidente.

Adduceva l'onorevole Torelli l'esempio dell'Inghilterra, la quale fece fabbricare piroscafi in ferro per servirsene in caso di guerra. Io concedo che l'Inghilterra abbia ciò fatto, ma essa oltre questi piroscafi di ferro, ne avrà altri 150 o 200 di legno; per noi invece che ne abbiamo pochi in legno, sono pressochè inutili questi bastimenti in ferro.

Io credo dunque che bisognerebbe che questi battelli fossero costrutti in modo da poter prendere una parte secondaria almeno in un combattimento navale.

L'onorevole Cadorna ci diceva che la nostra marina trarrà grandissimo vantaggio da questi bastimenti. Io non so quale vantaggio ne potrà avere, poichè i battelli che non possono entrare in linea di combattimento, non possono servire che per trasporti. Ora, signori, noi non siamo una potenza da poter operare uno sbarco di un corpo di truppe, massime con un'armata ridotta ai minimi termini, come l'abbiamo votata pochi giorni sono; dimodochè io non vedo come questi sette bastimenti potranno esserci di grandissima utilità.

Dirò poi ancora che, a parer mio, colla somma che si tratta di corrispondere a questa compagnia in due anni (io non potrei precisare la somma, perchè non sono nè ufficiale di marina nè ufficiale costruttore), ripeto che credo che con un milione e duecento mila lire, che sarebbero il sussidio di due anni, potremmo costruire un battello apposito per la guerra, e che rimarrebbe di nostra proprietà assoluta.

Per conseguenza io propongo, come già dissi, che all'articolo 7 si aggiunga « che siano atti a portare almeno due pezzi di grosso calibro. »

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Quaglia.

QUAGLIA. Io credo che, nel progetto di cui qui si tratta, la considerazione del servizio militare de' battelli a vapore sia stata di un ordine affatto secondario, e che l'utilità del medesimo progetto non possa ricercarsi che dal lato politico ed economico, e solo accessoriamente da quello militare.

Io credo che tale sia pure stato il concetto del ministro nell'accettare il progetto medesimo di convenzione.

Nè certamente ignorava il Ministero che, ovunque si è trattato di dare sussidi col pubblico denaro a compagnie incaricate del servizio stesso di cui qui si tratta, si esigettero condizioni ben più gravi che non sono quelle apposte nel presente.

La prima fra tutte è quella della forza delle macchine, da cui dipende poi quella delle sue bocche a fuoco. Questa forza si può dire che fu tuttora ovunque prescritta di oltre i 400 cavalli di forza, mentre noi la riduciamo a 250.

La Francia sino dal 1846 voleva una forza di 450 almeno, poichè già aveva con ordinanza 10 marzo 1842 stabilita la forza delle sue fregate a vapore da 450 a 540; quella delle

corvette da 220 a 320; quella dei brigantini a 160; e, meno simili esigenze, rinnovava nelle successive trattazioni, di cui l'ultima nel corrente anno voleva la forza di 607 cavalli.

In Inghilterra, a contare dal primo suo *Great Western* di 450 cavalli, e ad elice, di portata di 1340 tonnellate, al *Great Britain* di 1000 cavalli, sino ai battelli della compagnia Cunard, che esercisce ed è sussidiata dal Governo dal 1838, della forza di 500 a 800 cavalli, sino all'altra della compagnia Collins, americana, di 1000 cavalli e 3000 tonnellate di portata, e al'ri non minori di 400, tutti, dico, sono di portata assai superiore, e atti alla guerra.

Se il Governo avesse avuto seriamente in pensiero di farne, all'evenienza di guerra, vapori militari e combattenti accanto ai propri legni, avrebbe stabilito una portata analoga a quella delle altre potenze.

Egli avrebbe, prima di concludere la convenzione, consultata la regia marina per la materia, le forme per l'armamento, per le disposizioni in caso di guerra relative alle installazioni delle artiglierie; avrebbe agli articoli 6 e 15 prescritto il concorso della medesima nell'approvazione dei disegni e collaudazione di quelle costruzioni. Egli avrebbe altresì consultato il Consiglio superiore di guerra.

Egli fece nulla di ciò, o almeno non ne appare dalle fatte comunicazioni. Egli dunque non vuol fare veramente legni da guerra da schierare in battaglia innanzi ai vari legni da guerra nemici.

Da questa deduzione io ritraggo l'altra di minore importanza, della questione sulla materia di questi battelli, di legno cioè o di ferro.

Benchè quelli di quest'ultimo metallo abbiano avuto in principio un gran favore, che poi venne scemando presso i militari, essi però hanno alcuni vantaggi reali; qual è lo spazio maggiore, e, ciò che è in guerra importante non meno, il volume minore.

Io credo però che, non ostante la piccola loro portata, questi battelli potranno essere utilissimi in guerra, come già disse il relatore, per rimorchiare, per trasportare truppe e munizioni rapidamente da un punto ad un altro delle coste, anche quando una parte ne è invasa dal nemico, e così soccorrere inopinatamente le nostre truppe e fortezze soverchiate dal nemico. Possono essere utilissime per attaccare convogli marittimi del nemico. Possono in fine, sotto la protezione de' forti di terra, armati di grosso calibro, allontanare flotte nemiche, o infine impedire uno sbarco, o, se fatto, concorrere ad annientarne l'effetto: vantaggio immenso a difesa sì delle coste di terraferma che della Sardegna.

La prima condizione, per rapporto al servizio militare è che siano ad elice, e non a ruote; questa condizione è assicurata dall'articolo 6.

Io credo che il vero, l'unico punto di vista sotto il quale si deve ravvisare ora la proposta, egli è quello politico ed economico. Perciò io aderisco pienamente alle idee del deputato Cadorna e del relatore.

Noi, stretti dalla politica alla nostra contraria dal lato nostro naturale di comunicazione, cioè verso l'Italia, noi dobbiamo cercare di supplirvi con uno sfogo verso più lontane regioni.

Economicamente, avendo noi inaugurato il sistema di libertà commerciale, dobbiamo compierlo per ottenerne i vantaggi.

O che bisognava restar nazione agricola, o manifatturiera per protezione, o dare un pieno sviluppo all'idea della libertà.

L'attuale progetto è una conseguenza di quest'idea; e so-

rella di quelle che crearono le strade ferrate e le nuove tariffe doganali, e i trattati internazionali.

Certamente, se avessimo potuto ottenere una flotta di vapori di 500 a 600 cavalli di forza caduno, armata di grossi cannoni alla Paixhans, atti alla guerra, a combattere in linea un avversario di simil forza; se i medesimi avessero in tempo di pace fatto il servizio postale marittimo, saremmo stati condannevoli a non far ogni sforzo per averla: ma vi si oppone l'impossibilità; il signor ministro ce lo ha dimostrato, ed io ne sono intimamente persuaso, nè vale ripetere quanto egli disse.

Dobbiamo rassegnarci alla necessità, e accettare il buono, l'utile, poichè non possiamo ottenere l'ottimo, che esigerebbe da noi sacrifici pecuniari enormi, impossibili.

La presente legge è un corollario di tutte le nostre precedenti leggi economiche, non vi è probabilità di ottenerne l'effetto a condizioni migliori; dobbiamo accettarla; anche qui il progresso sta nel non perdere il tempo. Anche alla militare marina si ottiene un potente ausiliario, benchè non potentissimo, come potremmo desiderare piuttosto che ottenere.

Per queste ragioni, alle quali per brevità non do il necessario sviluppo, io approvo il presente articolo 7, non riconoscendo affatto probabile che si possa ottenere dalla compagnia intraprenditrice, che essa voglia fare ai suoi legni le essenziali modificazioni che sarebbero necessarie, affinchè si potesse applicare sopra una scala assai estesa e di un effetto efficace l'armamento in cannoni alla Paixhans o simili, che vi si propone.

TORELLI, relatore. Io vorrei pregare gli onorevoli deputati Pinelli e Quaglia di permettere che si giunga all'articolo 15, perchè là precisamente è la sede della discussione e sono determinate le principali condizioni del contratto.

Mi trovo però in obbligo di rettificare un'asserzione che getterebbe un grave dubbio su tutta la convenzione, cioè quello che noi avessimo stabilita una forza di cavalli minore di quella che sarebbe necessaria.

A tale proposito il deputato Quaglia è incorso in errore.

Egli ha istituito il paragone tra la forza che si dà ai battelli a ruota e a quelli ad elice, equiparandoli. Quanto a questi ultimi convien dire che, sotto il nome della forza di un cavallo in realtà ne rappresentano due, talchè nessun elice si fa ora nella proporzione antica dei vapori a ruota, ed un cavallo di un battello a vapore a elice corrisponde a 6 tonnellate di peso a trascinare, mentre la relazione della macchina a ruota sta come 1 a 4.

Ne darò alla Camera una prova desunta da una dissertazione molto assennata, in proposito fatta da un capitano di nave ed inserta nel giornale di Marsiglia detto *Nouvelliste*.

« Sur la ligne d'Afrique (cito quell'autore) de Toulon à Alger, nous avons un bateau à hélice de la force de 220 chevaux, le *Rolland*, qui pendant tout l'hiver a deservi la ligne en compagnie des grandes frégates à vapeur à aubes de la force de 500 chevaux et au-dessus; le *Rolland* mettait de 30 à 40 heures dans ses traversées, lorsque les frégates prenaient habituellement 60 à 72 heures pour effectuer le même nombre de lieues. »

Dunque vede la Camera, che nel tragitto da Tolone ad Algeri, le fregate della forza di 500 cavalli venivano superate dall'elice della forza di 220 cavalli; del resto poi, molti dei viaggi che si fanno adesso da Liverpool all'America, ed anche all'America del sud, si fanno con battelli a vapore ad elice della forza da 250 a 300 cavalli, anzi l'attuale compagnia che fa il servizio tra Liverpool ed il Canada, si serve di

un battello a vapore ad elice della forza di 120 cavalli, e questo io lo dico unicamente per dimostrare quanto sia superiore la forza dell'elice a quella delle ruote; una macchina a ruota della forza di soli 120 cavalli sarebbe ben difficile che traversasse l'Oceano, nè così facilmente vi sarebbe chi volesse arrischiarsi, mentre invece coll'elice, come ho dimostrato coll'esempio addotto della compagnia del Canada, lo si fa.

QUAGLIA. Io credo che la differenza notata dall'onorevole relatore tra l'elice e la ruota, nel modo di determinare la forza, non sia accettabile. Prima di tutto dirò che qui non si è parlato che della forza dei cavalli, non si è tenuto conto della differenza della forza del meccanismo, cioè dell'elice e della ruota. Io sostengo che qualunque sia il materiale cui si applica una forza, la misura del suo risultato non deve variare. Vedo in tutti i fogli ad esempio, che il *Great Western* è detto della forza di 400 cavalli, eppure è un bastimento ad elice.

Io niego il principio del relatore, che la forza del cavallo-vapore in un bastimento ad elice superi la forza di un cavallo pure vapore a ruota; e che fra due piroscafi della forza di uno, supponiamo del doppio, lo sarà effettivamente.

E la denominazione tanto serve per l'uno quanto per l'altro. Io non credo quindi che la maniera di determinare la forza dei battelli a vapore, qualunque sia la macchina, la loro causa movente, sia che il meccanismo motore consista in palette, sia che consista in un'elice, sia che al meccanismo si applichi la forza del vapore, sia che si applichi la forza dell'aria compressa, o del magnetismo, la forza si calcola ragguagliandola alla pressione atmosferica. Si sa che la misura della forza è un'unità che dicesi dinamica, si sa che un centimetro cubo di base sopporta una colonna d'aria del peso di un chilogramma che nel barometro regge 76 centimetri di mercurio e diciamo tal peso un'atmosfera.

Dietro a questa norma si stabilisce la forza di un cavallo vapore, qualunque sia il meccanismo cui si applichi, nè regge l'esempio del confronto citato della velocità di due legni, di cui uno ad elice; si può confrontare la velocità, senza che perciò si cambi il modulo o base della misura.

Se poi il signor relatore ha voluto parlare dei cavalli viventi, è d'uopo osservare che un tal cavallo non può lavorare che 8 ore su 24, mentre il cavallo a vapore può lavorare 24 ore di seguito, dimodochè il lavoro fatto in un dato spazio di tempo da un cavallo-vapore equivale a quello di tre cavalli zoologici.

Ma, lasciando queste considerazioni, ripeterò che qualunque sieno i produttori della forza e qualunque sieno gli strumenti che la trasmettono, l'unità dinamica è sempre espressa colla stessa denominazione. Tutti gli autori parlando di legni ad elice delle compagnie di navigazione transatlantica, sieno americani, sieno inglesi, scrivono 400, 500, 800 cavalli: ciò vuol dire che saranno in ogni modo superiori ai nostri che diciamo di 250, i quali così sono, come dissi, veramente inferiori a quelli, benchè io non ne faccia motivo per rigettare la proposta, ma solo perchè la realtà delle cose sia ben nota.

PINELLI. Ho dimenticato di dire che la mia mozione riguarderebbe solo i piroscafi costrutti in legno.

Io pure avevo poi benissimo avvertito che questa mia aggiunta avrebbe dovuto trovare il suo posto all'articolo 15 dove si parla di costruzione; ma mi pareva piuttosto che l'aggiunta proposta dalla Commissione all'articolo 15 doveva trovare luogo all'articolo 6 o 7, e veramente io avrei aspet-

tato di prendere la parola a questo riguardo quando la discussione fosse giunta a quell'articolo, ma lo feci ora per evitare che mi si obiettasse non essere più in tempo quando avessi aspettato che fossimo giunti a quel punto. Però, se rimane inteso che la mia proposta venga riprodotta quando verremo all'articolo 15, io non ho difficoltà a votare questo articolo 7 quale ci viene proposto.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Martini; se però vuole riservarsi a parlare quando saremo giunti all'articolo 15 sarà più al caso.

MARTINI. Mi riservo.

POLLERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su questa questione?

POLLERI. Vorrei fare un'osservazione circa la forza dei cavalli...

PRESIDENTE. Ciò rifletteva l'articolo 6 che è già stato votato; non si può più rivenire sulla deliberazione presa.

S'intenderà adunque approvato l'articolo 7 con la riserva fatta.

« Art. 8. La compagnia si obbliga a ricevere, e trasportare la valigia postale, pieghi e pacchi che le verranno consegnati dall'amministrazione delle regie poste sarde per tutte le destinazioni a cui approderanno i suoi bastimenti, e viceversa nei viaggi di ritorno riceverà in ogni porto le lettere e corrispondenze dirette per i regi Stati ed oltre.

« Art. 9. La compagnia destinerà in ogni bastimento un luogo apposito e sicuro onde custodirvi le lettere, le quali saranno sotto la responsabilità del rispettivo comandante, sottomettendosi in questa parte a tutte le discipline prescritte dai regolamenti in vigore.

« Ove il Governo del Re lo riconosca conveniente, la società sarà tenuta a ricevere a bordo gratuitamente, escluso però il vitto, un impiegato delle regie poste, onde abbia ad adempiere alle incombenze inerenti al servizio postale, nel qual caso il comandante del bastimento rimane esonerato dalla responsabilità suaccennata.

« Ad esso impiegato sarà destinato un posto conveniente pel suo alloggio e per le operazioni postali.

« Per il trasporto e la consegna dei pieghi, plichi e dispacci, dovrà il comandante del bastimento fornire all'impiegato delle regie poste un'apposita imbarcazione.

« Art. 10. Rimane proibito ai direttori e soci della compagnia di ricevere e trasportare lettere, pieghi, giornali e simili, fuorchè col mezzo postale, sotto le pene stabilite dalle vigenti leggi.

« Art. 11. La tariffa del trasporto delle lettere da un punto all'altro sarà esclusivamente regolata dal Governo del Re a seconda delle leggi dello Stato.

« Art. 12. In compenso degli oneri che la compagnia si assume col presente servizio, il Governo del Re accorda alla medesima pel periodo di 15 anni:

« 1° Per la linea di New-York la sovvenzione fissa di lire 22,000 per ogni viaggio completo d'andata e ritorno; 2° per la linea del Brasile la sovvenzione fissa di lire 30,000 per ogni viaggio completo di andata e ritorno. Queste somme saranno pagate alla società a mese scaduto.

« Qualora le recenti scoperte, od altre che si verificassero, avessero a procurare alla società lucri vistosi, essa dovrà addivenire ad un equo ribasso sulla sovvenzione che si accorda colla presente legge.

« La misura di tale ribasso dovrà essere determinata da arbitri scelti da ambe le parti, ed avuti i debiti riguardi alle spese di cambiamento, che avrà dovuto o dovrà sostenere la società per rendere i suoi bastimenti atti a ricevere le inno-

vazioni o cambiamenti qualsiasi, richiesti dalle nuove scoperte. »

Il deputato Michelini propone un'aggiunta a quest'articolo che è così espressa: « In ogni caso la sovvenzione annua non potrà eccedere le lire 624,000.

Il signor ministro accetta l'aggiunta fatta all'articolo 12 dalla maggioranza della Commissione?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Non l'accetto.

PRESIDENTE. Allora è meglio che si esaurisca la questione tra il Ministero e la Commissione, poi darò la parola al deputato Michelini per svolgere il suo emendamento.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. La maggioranza della Commissione propone di vincolare il voto di approvazione della legge all'adozione di due condizioni: una relativa all'ipotesi di una scoperta, che producesse un ribasso notevole nelle spese di locomozione, la seconda relativa alla natura dei bastimenti da impiegarsi in questo servizio. Non vi ha dubbio che questi due cambiamenti costituiscono un miglioramento alla convenzione; tutto sta nel vedere se le due condizioni sieno conciliabili alla convenzione stessa. Il Ministero le aveva nel primitivo suo progetto introdotte entrambe, e fece ogni suo sforzo per vederle approvate dalla società; ma non vi riuscì, perchè la società è composta in gran parte di capitalisti forestieri, i quali non vollero aderirvi.

In quanto alla prima, a quella cioè che porterebbe una riduzione, ed una riduzione notevole, nella sovvenzione nel caso della scoperta di un nuovo motore, che diminuisse le spese di locomozione, la compagnia pretende che questa scoperta sarebbe ben lungi dall'esserle vantaggiosa, poichè se invece del vapore si adopererà o l'aria rarefatta, o il sistema Carrosio, o la scomposizione dell'acqua, o ancora un altro mezzo qualsiasi per procurarsi la forza motrice, nè seguirà naturalmente la necessità per la compagnia di dover rifare in gran parte il suo materiale. Ora notate, o signori, che, per attivare questo servizio, la compagnia deve costruire sette bastimenti di un costo medio di un milione o un milione e duecento mila lire caduno, e così deve spendere dagli 8 ai 10 milioni.

Quando venisse fatta una scoperta che producesse una rivoluzione nel meccanismo della navigazione, questo materiale scapiterebbe immediatamente in una grandissima proporzione. Non scapiterebbe forse del tutto, perchè senza dubbio quelle navi avrebbero sempre un certo valore, ma mettete solo che scapitassero del 30 per cento (ed in verità io credo che non sarebbe questo calcolo esagerato, premesso che si introducesse un nuovo sistema che non avesse relazione alcuna col vapore), le navi costrutte col vapore scapiterebbero di valore, e dato che perdessero del 30 per cento, la compagnia subirebbe pel fatto di questa scoperta una perdita di 3 milioni.

La società quindi annovera questa tra le eventualità sfavorevoli a cui può andar incontro in questa impresa; ma se questo caso, che le è sfavorevole, lo fate causa di una riduzione notevole nella sovvenzione, cioè ad una perdita ne aggiungete un'altra, od almeno impedita che la società si compensi della perdita sul proprio capitale mediante l'economia che potrà fare sulla forza motrice. Se il nuovo sistema procurerà un'economia del 25 o del 30 per cento sul combustibile, nel rimanente periodo della sua concessione la società potrà compensarsi di quei tre o quattro milioni che avrà perduto a ragione del minor valore del suo capitale.

Per verità non vedo come si possa rispondere a questo

argomento. Tuttavia, vedendo l'insistenza della Commissione, il Ministero ha ancora cercato di ottenere qualche concessione sulla compagnia. I direttori, dopo aver consultato i loro soci e fatto ogni sforzo per indurli a fare qualche concessione, onde dimostrare il loro desiderio di secondare i voti della maggioranza della Commissione, i direttori, dico, mi hanno questa mattina dichiarato che era loro impossibile di aderire a questa prima aggiunta della Commissione, ma che non avrebbero difficoltà di acconsentire che nell'articolo 15, nel quale viene indicata la natura dei bastimenti, venisse adottato l'emendamento proposto dalla maggioranza della Commissione. Soltanto in vece di quattro bastimenti in legno, la compagnia aderirebbe a costruirne tre.

Con questa modificazione si avrebbe un miglioramento notevolissimo alla convenzione, perchè si sarebbe raggiunto lo scopo di avere un potente aiuto per la nostra marina da guerra. Diffatti, se noi avremo tre bastimenti di legno e quattro di ferro, potremo dire d'aver raddoppiato la forza della nostra marineria. A' miei occhi questa concessione è molto più importante di quella che si sarebbe potuto ottenere meno ragionevolmente all'articolo 12.

Per questi motivi io spero che la maggioranza della Commissione non vorrà porre in forse l'attuazione di questa convenzione, e che vorrà accontentarsi di quanto è stabilito all'articolo 15.

E poichè ho parlato dell'articolo 15, mi occorre di far osservare agli onorevoli preopinanti che hanno parlato dell'impiego di questi bastimenti in tempo di guerra, e che hanno rimproverato il Governo di non aver sottoposto i piani di costruzione all'ammiragliato ed al Consiglio superiore di guerra, e di non aver imposto alla compagnia l'obbligo di far sorvegliare le costruzioni dagli ufficiali della nostra marina, che questo sarebbe stato lo stesso che mandare a monte il contratto, giacchè se si fosse dovuto consultare e la marineria mercantile e il Consiglio superiore di guerra e il Genio terrestre e il Genio navale, non si sarebbe mai condotta a termine la convenzione.

Essendosi stabilita poi la portata di questi bastimenti a 1500 tonnellate, sarà sempre facile di collocarvi non solo due, come chiedeva l'onorevole Pinelli, ma almeno dieci o dodici cannoni. Se non si potranno mettere nelle batterie inferiori, si potranno sempre collocare in coperta sei cannoni a poppa e sei a prora: se fosse costruito appositamente per la guerra, un bastimento di 1500 tonnellate potrebbe portare almeno 40 cannoni alla *Paixhans*: ma non essendo costruito colla solidità necessaria ai bastimenti da guerra, non sarebbe prudente cosa collocarvi più di dodici cannoni, ma una fregata a vapore con 12 cannoni alla *Paixhans* sarà già un grandissimo aiuto in guerra.

PINELLI. Domando la parola.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Nè vale l'argomento dell'onorevole Pinelli (poichè ha domandato la parola voglio dargli materia di discorrere), che colla somma che ci costa questa convenzione, in due anni avremmo potuto ottenere una fregata: signori, noi abbiamo fatto costruire una fregata in Inghilterra la quale è stata varata l'altro giorno, ed è stata riconosciuta una delle migliori che siano uscite dei cantieri inglesi, ma invece di costare un milione e duecento mila lire, costerà due milioni. È vero, che porterà 34 o 35 cannoni alla *Paixhans*, e che potrà gareggiare anche con un vascello di linea di primo ordine, ma invece di un milione e duecento mila lire, ripeto, ne costerà due.

Quando avremo due di queste grandi fregate e sette altre,

delle quali tre potranno portare almeno dodici cannoni e le altre serviranno per rimorchiare, pel trasporto del carbone e delle munizioni e per mantenere le comunicazioni, io son convinto che noi avremo la prima tra le marine secondarie del Mediterraneo.

Per ottenere questo scopo, mi pare sia forza essere un po' più facili sopra le altre condizioni, e quindi, a mio avviso, dovrebbe la maggioranza della Commissione, oppure l'onorevole deputato Bonavera (che in ciò costituisce la maggioranza, poichè è quello che ha posto la condizione, gli altri tre non essendo convertibili) (*Si ride*) aderire al voto dei suoi tre colleghi consenzienti col ministro, e così spostare la maggioranza per ciò che riflette l'articolo 12.

PINELLI. Io voleva osservare all'onorevole presidente del Consiglio che in quanto a me non ho detto che si dovesse consultare nè la guerra nè la marina nè alcun corpo di Genio: dirò però che Ministero di guerra e marina è un solo, e che nè io poi e neanche l'onorevole Quaglia abbiám parlato di Genio militare, ma osserverò che riguardo a costruire navi da guerra non basta dar loro la capacità per portare otto o dieci pezzi in coperta, ma conviene che la costruzione della tolda sia adattata a questo fine, dimodochè bisognerebbe introdurre almeno questa condizione.

In quanto alla fregata *Carlo Alberto*, di cui ha parlato il signor ministro, so anch'io che costa due milioni e mezzo, ma io ho parlato di battelli a vapore, non di fregata; e fra fregata che porta 54 pezzi e semplice battello a vapore passa una grande differenza nella spesa.

Io non mi dilungherò maggiormente, perchè queste ragioni verranno poi alla discussione dell'articolo 13.

MANTELLI. È meglio dividere la questione.

PRESIDENTE. Il deputato Pinelli ha parlato su quanto ha detto il ministro, e non si può in altro modo...

MANTELLI. Ma l'articolo che cade in discussione è questo, non quello dei bastimenti; diversamente s'intralciano le discussioni.

MARTINI. Chiedo la parola sull'ordine della discussione. Appunto se si vuole essere liberi di porre nuove condizioni sulla capacità e solidità dei bastimenti, bisogna discuterne prima di fissare irrevocabilmente la sovvenzione, giacchè se le nuove prescrizioni sulle condizioni di costruzione dei bastimenti fossero più onerose, conviene serbarci il mezzo onde renderle possibili ad accrescere nonchè diminuire la sovvenzione. Non convengo dunque nell'ordine di discussione che sembrava preferire l'onorevole preopinante.

Io mi accordo col signor ministro nel dire che promovendo la formazione di tali compagnie non solo si favorisce il commercio e l'economia generale del paese, ma si provvede con efficacia alla difesa del paese. Ed è erroneo di dire, secondo me, che colla sovvenzione di due anni si potrebbe con maggior profitto far costruire una fregata. Credo, anzi tutto, che vi è errore di calcolo: con due annualità non si avrebbe una fregata, ma quand'anche si avesse, lo Stato andrebbe incontro a nuove spese pel mantenimento di quella e non si troverebbe nella posizione di averne 7 invece di una, come lo potrebbe con poco sacrificio per mezzo di contratti analoghi a questo, quando fossero fatti con condizioni analoghe. Per me non esito a dirlo, se l'emendamento proposto dall'onorevole deputato Pinelli fosse conseguibile senza porre a pericolo il contratto, io lo appoggierei, e parmi che la Camera dovrebbe prenderlo in considerazione; ma se il presente contratto non può essere alterato senza perdita di tempo e maggiori pericoli, so troppo che il meglio è *Pen-nemí du bien*, per voler insistere; ma se non ostante si

potesse ottenere che questi bastimenti (parlo di quelli in legno, perchè quelli in ferro non sono mai propri agli usi di guerra) avessero coperte abbastanza solide per sostenere una batteria, si arricchirebbe lo Stato di una forza considerevole.

Perocchè vapori ad elice di questa capacità e forza, se fossero robusti a sostenere una batteria, sarebbero tra' più forti bastimenti nostri e tra i maggiori del Mediterraneo. Il *Carlo Alberto*, con 400 cavalli, porta 50 pezzi di cannone. Vegga la Camera se con 250 cavalli di forza, questi bastimenti non potrebbero rendere grandi servizi alla difesa nazionale.

Mi riassumo: se senza pericolo di ritardo si può aggiungere la condizione suggerita dall'emendamento Pinelli, io mi vi associo; se invece pone in pericolo il contratto che ci occupa, anche, ripeto, di solo ritardo, io pregherei l'onorevole deputato a volerlo ritirare.

CADORNA. Faccio presente che a quanto pare si scambia il soggetto del contratto. Questo non ha per iscopo di creare dei bastimenti da guerra, ma bensì di stabilire una navigazione transatlantica e di valersene anche per quanto è possibile in caso di guerra. Dalla discussione che ora si agita, appa- risce invece che si suppone che lo scopo principale del contratto sia quello di creare bastimenti da guerra. Se questo fosse l'unico intento che il Ministero si è proposto, sarebbe stato non pur utile, ma necessario il provvedere a parecchie altre condizioni. Ma qui è d'uopo por mente che si debbe invece coordinare lo scopo secondario al principale.

Quanto allo scopo principale si è già a lungo discusso. V'ha una società composta di tanti azionisti che impiegano dei fondi in quest'impresa sotto determinate condizioni. Ora, suppongasì il caso che queste si mutino in una parte così essenziale, come è quella di cui si discute, è evidente che bisognerà tornar da capo a richiedere un nuovo assenso da tutti gli azionisti, i quali dalle condizioni aggiunte si troverebbero liberati. In altri termini, bisognerà ricostituire da capo la società, perchè, dal momento che se ne variano le basi, la società non può più sussistere.

Or dunque, è vero o non è vero che, oltre all'utilità principale che si ritrae dallo stabilimento di una navigazione transatlantica, da questo contratto vengono anche dei vantaggi alla nostra marina militare?

Io son d'avviso che ciò non si possa contestare; non nego che questi vantaggi potrebbero essere maggiori, ma noi non possiamo conseguire questi vantaggi, senza compromettere lo scopo principale della convenzione, che è di stabilire la navigazione transatlantica, e se per tal modo la compromettiamo, allora noi scambiamo evidentemente lo scopo secondario collo scopo primario. Tengasi dunque sempre dinanzi agli occhi lo scopo principale; non introduciamo variazioni, le quali compromettano il contratto e che mandino a vuoto lo scopo medesimo. Quest'osservazione mi pare che conduca alla conseguenza, che le variazioni che si verrebbero ad introdurre, se non si possono combattere dal lato della loro assoluta utilità, si debbono però combattere dal lato della loro utilità relativa a questo contratto, in quanto che condurrebbero sempre a mandare a vuoto la navigazione transatlantica che è il suo scopo principale.

BONAVERA. Mi rincresce di dover fare delle obiezioni, ma io debbo esprimere il mio voto coscienzioso, e debbo parlare secondo le mie convinzioni.

L'onorevole deputato Cadorna nella tornata di ieri considerava la mia proposta come utile, come vantaggiosa: la stessa cosa venne ripetuta dal signor presidente del Consi-

glio, ma l'onorevole deputato Cadorna nell'atto che riconosceva la giustizia, in certa maniera metteva avanti una questione pregiudiziale, cioè diceva che bisogna rassegnarsi ed accettare puramente e semplicemente il convegno presentato dalla compagnia, o per meglio dire sotterrava la mia proposizione in un letto di rose. (*Risa*)

Mi si diceva: il vostro scopo era che il contratto fosse efficace e non illusorio. Ebbene, bisogna pensarvi sopra. Voi chiedevate quattro piroscafi almeno in legno per adeguare lo scopo del loro servizio in guerra. Ebbene contentatevi d'averli in ferro, inservibili per l'uso succitato.

Finalmente voi volevate migliorare il corrispettivo del contratto e ridurlo a giuste basi. Ebbene, anche questo non importa e bisogna passare sotto le forche caudine del convegno proposto dalla compagnia.

Tale è il sunto del discorso pronunziato ieri dal deputato Cadorna; ma esaminiamo, signori, se le ragioni addotte sieno veramente sussistenti, esaminiamo se, quando si adottino dalla Camera le modificazioni proposte e specialmente quella sulla quale si discute, sia da temersi che la compagnia voglia ritirare il suo partito, oppure se non vi sarà motivo plausibile di credere che possa presentarsi qualche altra compagnia. Ora, io sostengo che non è da sperare che la compagnia possa accostarsi alle modificazioni proposte: e diffatti, non ostante il reciso rifiuto che era stato fatto dalla compagnia di accettare alcuna delle proposizioni fatte, vedo ciò nullameno che si è già operata una transazione, cioè una di esse è già stata accettata. Dunque non stava che la compagnia non fosse disposta ad accettare tutto quello che possa essere giusto ed equitativo. Ora, se io mi accingo a dimostrare che la proposta modificativa la quale è stata introdotta dalla maggioranza della Commissione in questo articolo è accettabile per essere giusta ed equa, in questo caso, se cioè riesco a dimostrarlo, devo sperare che, se la Camera userà fermezza, se imporrà questa condizione, anche la compagnia l'accetterà. E questo, o signori, non sarebbe il primo esempio di compagnie che hanno fatto dei contratti col Governo e che fecero in seguito delle concessioni: ne abbiamo veduti degli esempi anche recentemente in occasione che si discuteva il bilancio delle gabelle.

Per conoscere adunque se questa proposizione sia giusta ed equa io l'esaminerò in brevi termini.

Quando venne fatto il contratto, quale era il mezzo di locomozione? Era quello conosciuto e praticato, cioè l'attuale del vapore, ma ora si fecero nuove scoperte, alcune delle quali sono realizzate, come quella di Erikson, altre poi sono ancora in nube, ed è possibile che si realizzino.

In questo caso, quando si è fatta la convenzione colla compagnia, la prospettiva della nuova scoperta non era ancora attuata. Allora si potevano nutrire delle speranze, ma adesso abbiamo dei fatti.

Ora, dato che in questo contratto si supponesse che la spesa di locomozione debba costare 100, se venga dimostrato, come credo di aver fatto nel mio discorso di ieri col citare le cifre che furono anche ammesse dal signor relatore, che le nuove scoperte porterebbero la diminuzione della metà della spesa, cioè a 50, io non vedrei perchè, anche mantenute le stesse basi, la compagnia debba pretendere 100, quando invece la sua spesa resta ridotta a 50. Io vorrei che mi si dimostrasse con buona logica perchè la compagnia non potrebbe accettare questa condizione.

Il signor ministro mi ha fatto una osservazione a cui bisogna che io dia una risposta. Egli ha detto che la compagnia era soggetta ad una eventualità, cioè che nel caso che dessa

avesse intrapreso la costruzione dei piroscafi, e che, per effetto delle nuove scoperte si dovessero fare dei cangiamenti, questo recherebbe una perdita sui legni che fossero già costrutti, almeno del 30 per cento.

Siccome si fece molta insistenza su questo argomento, io credo conveniente di darvi una risposta.

In primo luogo dirò che io non ammetto che i legni possano ricevere alcuno scapito per cangiamenti che venissero introdotti, perchè questi cangiamenti non sarebbero mai introdotti nella costruzione dei piroscafi a vapore, ma sibbene nel meccanismo. Erikson non ha fatto che sostituire alla macchina a vapore la macchina ad aria riscaldata, che è sempre un'altra macchina, e che è applicabile a qualunque bastimento. Dunque lo scapito di cui parlava l'onorevole signor ministro non sarebbe sussistente. Inoltre la Camera riterrà che noi concediamo alla compagnia una dilazione di 18 mesi per la costruzione ed attivazione della linea; ed in questi 18 mesi, massime nei tempi attuali, in cui le scoperte si fanno in un giorno, rapide come il lampo, qualche scoperta si farà, e potrà essere favorevole alla compagnia medesima.

Una terza ragione è quella, che la stessa clausola aggiunta, a cui forse la Camera non ha fatto attenzione, porta seco il rimedio.

Cosa esprime in fatti questa clausola? Si dice che, nel caso in cui la compagnia abbia quest'evidente vantaggio, l'abbuono che essa dovrà fare sarà giudicato da arbitri, avuti ad ogni cosa gli opportuni riguardi. Dunque, quando anche avvenisse il caso (che io non ammetto) accennato dal signor ministro, questo non porterebbe mai nessun pregiudizio alla compagnia, perchè essa potrebbe far risultare agli arbitri di questo scapito, e chiedere che ne sia tenuto conto.

Mi pare pertanto di avere brevemente dimostrato come la clausola aggiunta sia fondata sopra i più ovvii principii di equità, e che non potrebbe assolutamente ricusarsi, salvo nel caso che vi fosse qualche cosa disotto le carte, e che si volesse profittare del prezzo che il Governo ha offerto, credendo che si dovesse spendere 100, quando invece non si verrebbe a spendere che 50.

Io per conseguenza in vista di queste ragioni non posso abbandonare l'aggiunta che è stata proposta dalla maggioranza della Commissione.

FARINA PAOLO. Mi pare che la questione attuale si divida in due parti, che, sebbene fra loro correlative, come ottimamente osservava l'onorevole Martini, pure sono tra loro intieramente distinte. L'una si riferisce alla costruzione ed alla preferenza da darsi piuttosto ai battelli a vapore in ferro che ai battelli a vapore in legno; l'altra alla diminuzione della sovvenzione nel caso che le recenti scoperte, che però non sono ancora del tutto giustificate, lasciassero luogo ad una diminuzione della spesa di locomozione.

Quanto alla prima questione io credo che sia innegabile la preferenza, sotto il rapporto commerciale, da accordarsi ai vapori in ferro sui vapori in legno. Questa cosa è tanto vera e tanto riconosciuta che, da un prospetto che ebbi occasione di osservare attualmente, risulta che nei cantieri inglesi vi sono in costruzione più di 90 battelli in ferro per uso del commercio, mentre non ve ne sono che 7 od 8 in legno.

Questa dunque è una prova evidente che per uso del commercio sono a preferirsi i battelli in ferro, come è anche naturale per il minor spazio che occupa il materiale di costruzione nella dimensione dei battelli.

Ma si dice: la compagnia, che da principio rifiutava di costruire battelli in legno, ha poi acconsentito, come ci ha annunciato il signor ministro, che tre si facessero in legno. Qui debbo dire prima di tutto che vi è un po' di confusione, perchè vi è molta differenza fra i vari battelli in legno. Ed è ben diverso che i battelli in legno siano veramente costrutti come se fossero battelli da guerra, altro che siano costrutti come se fossero battelli da commercio. Nè basta, come diceva l'onorevole Martini, per fare che i battelli di commercio possano fare compiutamente il servizio di battelli da guerra, che si rinforzino di legnami che sostengano il ponte; bisogna costruire tutta la chiglia con legnami molto più grossi e molto più pesanti, i quali per conseguenza cagionano un dispendio inutile di costruzione per bastimenti di commercio; bisogna, dico, costruire con questi legnami più grossi e più pesanti non solo il ponte, ma tutta l'ossatura del bastimento, altrimenti per la scossa cagionata dagli spari delle batterie e dei cannoni alla *Paixhans* ne viene sconnessa la chiglia del bastimento medesimo.

Non basta adunque rinforzare soltanto i legnami del ponte, ma, se si vuole che questi battelli servano a tutti gli usi della guerra, bisogna costruirli appositamente, senza di che non potranno mai rendere tutti i servigi che dai bastimenti di guerra si richiedono. Ma se non possono renderli tutti questi servigi, possono però renderne alcuni, e molto maggiori di quelli che potrebbero rendere i battelli in ferro, i quali certamente con un sol colpo di cannone si rendono affatto inservibili.

È con questa distinzione che la compagnia ha accettata una specie di transazione. Essa ha bensì acconsentito di fare alcuni di questi battelli in legno, ma non ha inteso con questo di fare dei bastimenti atti a portare tutte le batterie ed i cannoni alla *Paixhans*, come se fossero veri bastimenti da guerra.

Per conseguenza non si può dedurre da questa prima concessione fatta dalla compagnia, che essa possa farne delle ulteriori nel senso di costruire veri battelli da guerra come da taluno si vorrebbe.

Vengo ora a quanto concerne la diminuzione della sovvenzione in forza delle recenti scoperte. Tutti quelli che hanno parlato che si facesse una diminuzione della sovvenzione sono partiti dal raziocinio che la compagnia potesse economizzare nelle spese di trasporto, e non si sono fatto carico contemporaneamente di osservare se la compagnia dovrà o no sostenere la concorrenza di altre compagnie, per cui, ribassandosi i prezzi di trasporto dalle altre compagnie, la compagnia attuale sarà pure obbligata a ribassarli anch'essa. Sotto questo rapporto, diminuendosi i prezzi, la compagnia non potrà più reggersi senza una sovvenzione; poichè, se non può sostenere la concorrenza essendo alti i prezzi di trasporto, ed ha bisogno di una sovvenzione di lire 625,000, così non lo potrà neppure quando la diminuzione delle spese di locomozione profitteranno non alla società ma ai viaggiatori ed a coloro che spediscono le merci.

Dunque il ribasso delle spese che si potrà ottenere mediante le nuove scoperte, darà un utile che non profitterà, stante la concorrenza, alla compagnia, la quale non potrà certamente quindi rinunciare alla sovvenzione che il Governo è disposto ad accordarle.

Per questi motivi io credo che si debba accettare l'offerta fatta, perchè tre di questi bastimenti siano costrutti in legno, ma che non si debba insistere a che siano fatti da servire in modo assoluto per uso di guerra, come pareva il volesse

l'onorevole deputato Martini. E ritengo altresì che non si debba pretendere una diminuzione della sovvenzione, mentre la diminuzione delle spese di locomozione non può andare in lucro della società, ma va in ribasso di noli, acciò la compagnia possa sostenere la concorrenza delle compagnie rivali che fanno lo stesso tragitto.

Per questi motivi io credo che si debba mantenere l'articolo 12 quale venne dal Ministro presentato, e che non si debba insistere per riforme oltre a quelle che lo stesso signor ministro ha annunciate.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Martini.

MARTINI. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Allora spetta al deputato Torelli.

TORELLI, relatore. Dopo quanto hanno detto gli ultimi oratori, poco mi rimane ad aggiungere, tuttavolta devo combattere uno degli argomenti posti innanzi dall'onorevole Bonavera, il quale ha detto che, se anche la Camera tien fermo e ammette il suo emendamento, è molto probabile che la convenzione stia ancora, perchè la direzione ha già dato l'esempio di recedere sopra un altro punto questionabile, cioè quello di costruirne alcuni in legno piuttosto che in ferro.

L'onorevole Bonavera, il quale passava con tanta facilità dalla tomba di rose nella quale diceva seppellirsi le sue ragioni dal deputato Cadorna alle forche caudine sotto cui diceva dovessimo passare, poneva innanzi questo dilemma: o la società era realmente ferma, ed allora non doveva recedere in nulla; o la società non è ferma, e allora come ha receduto in un punto può recedere in un altro. Questo argomento non regge...

BONAVERA. Domando la parola.

TORELLI, relatore. (*Rivolto al deputato Bonavera*) Se non sono state queste le sue parole, mi pare abbia detto qualche cosa di simile.

BONAVERA. Io non ho detto questo.

TORELLI, relatore. *Mutatis mutandis*, questa idea fu espressa.

Quando la Commissione ha chiamato nel suo seno il direttore, gli fece tutti questi quesiti, anzi sono riportati in modo preciso nella relazione. Il direttore non rispose già: signori, noi non vogliamo assolutamente fare nessun bastimento in legno. Egli disse solo: lasciateci la libertà, poichè vi ha una circostanza che forse ci obbligherà a farli in legno. Egli disse pure che in legno costano di più.

Io, che aveva l'obbligo di verificare questa cosa anche indipendentemente dall'asserto del direttore, ho rilevato dalle deposizioni dei testimoni del comitato inglese, che veramente costano il 25 per cento di più; siccome tuttavolta, aveva detto il direttore, tutti i bastimenti in ferro per ogni viaggio che fanno hanno d'uopo di riparazione, e per queste riparazioni è necessario un bacino, e questo bacino non vi è, ecco, come noi, a fronte di questo vantaggio di farli in ferro, potremo venir costretti dalla necessità a farli in legno, altrimenti dovremo costruire un bacino apposito.

Ed iavero non saprei se pel vantaggio del commercio non sarebbe stato meglio l'obbligare la compagnia a costruire questo bacino a Genova.

Qui voglio far osservare come corra una grande differenza fra il rifiuto netto e la dichiarazione del direttore suddetto che non rifiutava, ma voleva solo la libertà, perchè la cosa dipendeva anche da lontani. Egli non escluse assolutamente il legno e le ragioni che ho detto anche nella relazione dove trovansi queste parole: « A fronte però di queste circostanze sfavorevoli alla società non era dalla medesima stabilito in

modo assoluto che non si dovesse anche costruirne in legno, non avremmo potuto accettarlo come obbligo, poichè tale è in oggi la scarsità del legname da costruzione che non avremmo potuto garantire anche la buona riuscita da questo lato. »

Ecco dunque che non vi era un rifiuto assoluto, e che non si domandava altro che si lasciassero liberi; venendo poi ad una definitiva risposta, hanno detto: « vogliamo essere liberi; » ma, quanto all'altra condizione dell'accettare o no la proposta di dover ribassare in caso di nuove scoperte la tassa, senza esitanza dissero che assolutamente ciò avrebbe annullato la convenzione; dissero che sotto questo rapporto avevano i più positivi e precisi ordini dai loro colleghi inglesi, poichè convien sapere che questa società viene alimentata quasi per gli otto decimi da capitali inglesi; che a quest'ora sottoscrissero per 6 milioni, ma alla stretta condizione di stare al limite del sussidio accennato e non ad altro.

Ora, se la direzione accettò quella che tre bastimenti sieno da costruirsi in legno, tanto meglio, vuol dire che accontenterà una parte di quelli che volevano questa condizione; su questo avevano chiesta la libera scelta, ora vi rinunziano; ma quanto all'altra condizione, si espressero sempre in modo assoluto, ed io devo ripeterlo, poichè, come a me interessa che si stabilisca questa società perchè la credo utile, deve interessare a non mettere condizioni che l'annullino.

CASARETTO. Signori, se vi sono qui persone interessate a respingere questa legge, credo che siamo io e l'onorevole mio amico il deputato Polleri, a cagione della non poco molesta concorrenza che questa navigazione sussidiata farà certamente alla navigazione a vela. Tuttavia le considerazioni dell'interesse generale del commercio non solo, ma per l'interesse di tutte le industrie del paese, e le sagge osservazioni generali fatteci l'altro giorno dall'onorevole deputato Cadorna, ci consigliavano ad accettarla di buon cuore. Ora poi, la nuova proposta fatta dalla Commissione per bocca del signor ministro delle finanze, mi pare che sia di tal peso da fare interamente traboccare la bilancia, e da far passar sopra a quelle maggiori perfezioni che si desidererebbero forse nel contratto; se con un eguale sussidio si potessero ottenere migliori condizioni che meglio assicurassero l'aiuto alla nostra marina militare, non io di certo le vorrei respingere. Anzi, lo dico francamente, io sarei propenso ad aumentare la sovvenzione acciò siffatti bastimenti fossero costrutti in modo tale che potessero riuscir più proficui per uso di guerra. Ma voi forse non sareste disposti a votare simile aumento: ed intanto tre vapori costrutti in legno saranno in guerra di un ragguardevole vantaggio. Ed io, piuttosto che correre il rischio che vada a cadere questa navigazione a vapore tra Genova e l'America, io credo che sia savio partito di passare oltre, quand'anche non si potessero ottenere le modificazioni che taluni bramerebbero, poichè mi rammento del proverbio che dice: chi tutto vuole, niente ha.

RONAVERA. Io intendo soltanto di dir brevi parole onde replicare a ciò che fu asserito dall'onorevole relatore e dal deputato Farina.

Comincerò a dire all'onorevole Torelli che io non ho mai fatto alla compagnia il dilemma di accettare o di ricusare, ma affermai soltanto che siccome essa aveva di già accettata una modificazione, era probabile che assentirebbe anche ad un'altra, purchè fosse fondata sui principii di giustizia. Che la mutazione da me proposta poggiasse realmente in siffatti principii, io l'ho chiarito confrontando le basi che servirono di fondamento al contratto, colle variazioni che possono essere introdotte dal nuovo progresso. Se questo contratto era

buono sulle basi sulle quali venne stabilito (come fu detto altresì dal ministro nella sua relazione), sarà anche vantaggioso per la compagnia nel caso in cui il cangiamento di basi rendesse la chiesta riduzione innocua.

Inoltre aveva dimenticato di dire che, nel caso che si venisse a realizzare l'indicata variazione, vi sarebbe il vantaggio dell'aumento considerevole della portata del bastimento a favore della compagnia, perchè quando si sminuisce il combustibile, tanto più si acquista per la maggior portata del bastimento, in conseguenza vede la Camera che anche da questa parte vi sarebbe un utile grandissimo per la compagnia. Relativamente poi a ciò che ha detto l'onorevole deputato Farina, l'unico argomento che parmi degno di considerazione si è quello della diminuzione della tariffa portata dalla concorrenza; egli ha detto che, se vi saranno progressi che portino economia, si abbasseranno le tariffe, ed in questo caso la compagnia non godrà di verun vantaggio. Io rispondo brevemente a quest'osservazione, che in genere non credo che le nuove scoperte abbiano subito a far luogo ad abbassamento di tariffa, perchè quelli che hanno dei buoni contratti vogliono usufruttuarli; io non vedo che quando una mercanzia sale di prezzo nelle mani di un negoziante, voglia subito sbarazzarsene a prezzo vile, perchè vi possa essere la concorrenza. Quando si fanno dei buoni contratti, ripeto, si vogliono usufruttuare; in secondo luogo, nelle compagnie che possono stabilirsi nello Stato non vi può essere concorrenza, perchè, chi vorrà fare una seria concorrenza ad una compagnia che gode di 624,000 lire all'anno? In quanto poi alle società estere è impossibile che entrino in lizza colla transatlantica, perchè non si trovano nelle stesse condizioni, e non godono degli stessi comodi.

Per imbarcar le loro merci e passeggeri, non esistendo simili società nel Mediterraneo, dovrebbero andare in Inghilterra.

Ma per andare a Londra bisogna fare dei trasporti, dei viaggi, dei trasbordi, delle spese, oltre mille altri inconvenienti. Vede adunque la Camera che questa concorrenza e questo ribasso di tariffa è uno spauracchio di cui io punto non mi sgomento.

POLLERI. Ho chiesto la parola per far osservare alla Camera che io sono pure dell'avviso di coloro i quali credono che siavi maggior vantaggio a costrurre i bastimenti in legno. Se non che trovo assolutamente impossibile che la compagnia di cui si tratta possa incaricarsi di far costrurre questi bastimenti in legno.

PRESIDENTE. Non si tratta ancora di questo. Ne sarà poi questione quando si venga all'articolo 15.

POLLERI. Si è parlato della materia con cui dovrebbero essere costrutti i bastimenti, quindi io ho chiesto appunto la parola per fare osservare che, da informazioni assunte, mi risulta che un battello a vapore in legno della portata di 1500 tonnellate verrebbe a costare non meno di 150,000 lire; inoltre si richiederebbe una maggior forza di 150 cavalli, per ottenerne lo stesso cammino; locchè porterebbe un maggior consumo di carbone che si potrebbe ragguagliare ad un sovrappiù di 4 chilogrammi per ora, quali sarebbero 200 chilogrammi per ogni 24 ore, cosicchè per tutta la durata del viaggio di andata e ritorno una maggiore spesa pel solo carbone di lire 12,000. Vi sarebbe poi anche una perdita di spazio nel bastimento che equivarrebbe a 200 tonnellate di merci le quali fra andata e ritorno si possono calcolare a 400 tonnellate, che al prezzo di 60 lire per tonnellata produrrebbe per ogni viaggio un'altra perdita di 24,000 lire, quindi si avrebbe per ogni viaggio una perdita di 36,000 lire. In

tal modo ben vede la Camera che il sussidio se ne andrebbe in canfora. (*ilarità*)

È poi da osservarsi che fabbricando in ferro questi bastimenti si arrecherebbe all'industria manifatturiera del paese un gran vantaggio. Per queste ragioni io raccomando alla Camera il progetto di legge come venne proposto dal Ministero.

PRESIDENTE. Porrò dunque ai voti l'aggiunta all'articolo 12 proposta dalla maggioranza della Commissione, e respinta dal Ministero, così concepita:

« Qualora le recenti scoperte, od altre che si verificassero, avessero a procurare alla società lucri vistosi, essa dovrà addivenire ad un equo ribasso sulla sovvenzione che si accorda colla presente legge.

« La misura di tale ribasso dovrà essere determinata da arbitri scelti da ambe le parti, ed avuti i debiti riguardi alle spese di cambiamento, che avrà dovuto o dovrà sostenere la società per rendere i suoi bastimenti atti a ricevere le innovazioni o cambiamenti qualsiasi, richiesti dalle nuove scoperte. »

(La Camera rigetta.)

Viene ora l'aggiunta proposta dal deputato Michelini, la quale consiste nelle seguenti parole:

« In ogni caso la sovvenzione annua non potrà eccedere le lire 624,000. »

Il deputato Michelini ha la parola per isvolgere il suo emendamento.

MICHELINI. La Camera deve ritenere che, approvata questa convenzione per legge, avrà la convenzione stessa forza di legge. Ora negli articoli 1 e 2 della convenzione è detto che la compagnia si obbliga di stabilire un corso regolare di viaggi fra Genova e New-York, e fra Genova e Montevideo, una volta al mese; all'articolo quarto poi è facoltà tanto al Governo quanto alla compagnia di aumentare il numero delle corse; finalmente coll'articolo 12, che cade ora in discussione, è stabilito il prezzo di queste corse non in complesso, ma per ogni corsa. È chiaro adunque, combinando questi tre articoli, che il Governo potrà aumentare il numero delle corse, e per conseguenza il sussidio che deve retribuirci alla società.

Qui m'aspetto che l'onorevole Torelli ponga in campo quelle osservazioni che faceva quando io proponevo la soppressione dell'articolo 4, dicendo essere massima di diritto costituzionale non avere il potere esecutivo facoltà di aumentare le spese dello Stato senza il consenso dei rappresentanti della nazione. Io l'ammetto, ma non è men vero che, ora che la Camera ha approvato l'articolo quarto, potrebbe il ministro credere che noi gli abbiamo delegata la facoltà di fare quest'aumento senza che sia necessario una nuova nostra approvazione.

Questo per lo meno è dubbio. Ora abbiamo pur troppo avuti esempi in cui, quantunque non ci fosse dubbio, tuttavia il Ministero non si è tenuto strettissimamente nel cerchio delle sue attribuzioni.

Rammerò l'esempio delle fortificazioni di Casale, rammerò il contratto dei sali, rammerò la diminuzione dei dazi d'entrata prima che essa avesse ricevuta la sanzione del Parlamento.

Se adunque in cose non dubbie il Governo è andato oltre la cerchia delle sue attribuzioni, io temo lo stesso possa addivenire in questo caso, il quale presenta qualche dubbietà.

I Governi costituzionali, che già lo sono da lunga pezza, non hanno per verità bisogno di così minute prescrizioni: vi supplisce la consuetudine, perchè la libertà essendo, per così

dire, incarnata in tutta la nazione, avendovi messe profonde radici, il Governo è obbligato a rispettarla. Ma ciò non accade nel nostro paese: bisogna che tuteliamo le nostre libertà novelle con tutte le possibili cautele. Quella che io propongo è pur troppo dimostrata necessaria dall'esperienza, perchè non sempre il potere esecutivo si è tenuto nelle sue attribuzioni.

Spero pertanto che la Camera accetterà il mio emendamento.

PRESIDENTE. Domando alla Camera se la proposta del deputato Michelini sia appoggiata.

(È appoggiata.)

La parola spetta all'onorevole relatore.

TORELLI, relatore. Bene si apponeva l'onorevole deputato Michelini quando affermava che io avrei nuovamente invocate le ragioni già addotte all'occasione della discussione dell'articolo 4. Ed infatti non ho che a ripeterle, e credo che varranno a dimostrare come l'aggiunta che egli propone sia quanto meno inutile. Egli voleva già farla all'articolo 4, non l'ottenne. Ora la ripropone sotto altra forma, ma essa è sempre la stessa. Per tranquillizzare l'onorevole deputato Michelini gli ricorderò come nessun'aggiunta di nuova spesa possa farsi dal Ministero, se non si mette nel bilancio preventivo. Ora, e noi, e quanti verranno dopo di noi che conosceranno questa legge (ed ogni stanziamento deve sempre essere ragionato ed appoggiato a motivi, e non si potrà a meno di appoggiarlo a questa medesima legge) potranno rifiutare quest'aumento, che del resto sarebbe tutt'affatto incostituzionale. Nè vale il dire che il Ministero altre volte ha fatto ciò che non deve fare in casi indubbi, perchè io gli potrei rispondere che allora sarebbe inutile il mettere questa aggiunta, perchè, se il Ministero in casi non dubbi ha fatto quello che ha voluto, non saprei cosa valga l'aggiunta. E poi gli osserverò ancora che allora trattavasi di casi straordinari, come appunto le fortificazioni di Casale, circa alle quali il soprassedere non poteva essere senza inconvenienti.

Ora parliamo dopo gli avvenimenti, e dopo il fatto, dice il proverbio, è molto facile il pronosticare, ma in quei momenti si era forse più profeta nel paventare l'avvenire che nel fidarsi troppo, ed il Ministero diede delle ragioni tali, che la Camera ha poi adottata la legge. Danque, quell'esempio, a parer mio, non calza, perchè quel provvedimento fu preso nel senso di voler tutelare lo Stato contro avvenimenti minacciosi. Ma qui non c'è nulla a temere. Prima che si venga ad un aumento occorreranno delle lunghe trattative, occorreranno cambiamenti di viaggi, e per far tutto questo ci vuole naturalmente della pubblicità, e non si può sorprendere la Camera con un tratto di penna.

Io quindi prego la Camera a non ammettere quest'emendamento, perchè assolutamente inutile.

MICHELINI. Io non credo inutile quest'emendamento in quanto che tende per lo meno a spiegare un dubbio. Io ho recato alcuni esempi, dei quali l'onorevole relatore ha afferato un solo, di cui egli ha discusso. Ma ora non cade in discussione il merito del fatto che io accennava: il fatto è accaduto, ciò basta, a nulla giova ricercarne i motivi. Ad ogni modo quel fatto e gli altri che ho citati dimostrano che non sono mai troppe le precauzioni; ed io confesso che se col tempo il Ministero venisse a mettere in bilancio una spesa maggiore di quella portata da questa legge, troverei cosa dubbia se egli abbia tal diritto. Il Ministero potrebbe pretendere avere ricevuta anticipatamente tale facoltà, ed una docile Camera potrebbe menargli buona la sua pretesa.

Nè mi rassicurerà la legge del bilancio che votiamo tutti

gli anni. Sappiamo d'altronde che le spese di qualche riguardo, e questa sarebbe tale, devono essere sancite da leggi anteriormente alla loro presentazione nel bilancio; questo è stabilito dalla legge sull'organizzazione centrale che è stata votata ultimamente dal Parlamento.

CADORNA. Mi permetta la Camera una sola osservazione. Io credo che la proposta Michelini sia non solo inutile, come diceva l'onorevole relatore, ma che sarebbe dannosa.

Noi abbiamo da una parte lo Statuto, il quale espressamente prescrive che le spese dello Stato non si possono fare senza un voto del potere legislativo. D'altra parte abbiamo un articolo di una legge il quale autorizza unicamente il Ministero a concertarsi colla compagnia per l'effettuazione di un maggior numero di viaggi, ma che non dà veruna facoltà di fare una nuova spesa.

Se noi ammettiamo che possa esservi dubbio che solo con un articolo di questa natura la Camera abbia abdicato al diritto costituzionale di votare tutti gli anni le spese dello Stato, noi introduciamo un dubbio che non è ammissibile, poichè si farebbe prevalere alla espressa disposizione dello Statuto un semplice argomento di induzione.

È evidente che solo coll'ammettere questo dubbio si toglierebbe forza a quelle prescrizioni dello Statuto, le quali dobbiamo mantenere intatte in tutta la loro efficacia.

MICHELINI. Io desidererei che l'onorevole deputato Cadorna avesse ragione. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Il deputato Michelini persiste nella sua proposta?

MICHELINI. La ritiro.

PRESIDENTE. Allora s'intenderà approvato l'articolo 12. (*Vedi sopra*)

Ora viene l'articolo 13.

TORRELLI, relatore. Domando la parola.

Osservo alla Camera che per svista dello stampatore è stata omissa la parola *annui*, che fu introdotta dalla Commissione e acconsentita dalla direzione della società. Bisogna dunque dire *negli annui incassi postali, ecc.*

PRESIDENTE. « Art. 13. Il Governo si riserva di corrispondere alla compagnia oltre la sovvenzione suddetta il maggior prodotto che fosse per risultare negli annui incassi postali unitamente per le due linee.

« Art. 14. I bastimenti della compagnia saranno riguardati come bastimenti dello Stato, e perciò godranno dell'esenzione delle tasse di navigazione e consolari nei porti esteri e del regno, a cui vanno soggetti i legni della marina mercantile in forza delle vigenti leggi dello Stato.

« La compagnia si obbliga a trasportare, esenti di nolo, gli ufficiali diplomatici e consolari del Governo, ed altri ufficiali dello Stato incaricati di speciali missioni per qualunque delle destinazioni nei viaggi che saranno percorsi dai suoi piroscafi.

« Art. 15. La compagnia si obbliga, tosto che sia definitivamente accettata dal Governo la presente convenzione, a mettere in costruzione entro i primi sei mesi numero sette bastimenti, ed entro l'anno immediatamente successivo a detta epoca, ad attivare il servizio mensile sulle due linee.

« L'inadempimento di questa condizione renderà nullo il presente contratto, a meno che la società non provi che il ritardo è proceduto da casi di forza maggiore, e così da circostanze indipendenti dalla sua volontà o fatto proprio.

« Nel caso poi che nello stabilito termine di sei mesi per mettere in costruzione i sette bastimenti, una crisi politica o finanziaria portasse una perturbazione grave sui mercati europei, il tempo concesso alla società sarà protratto di tre

mesi in tre mesi, sino a che vengano a cessare le anzidette circostanze, con che però queste dilazioni non eccedano il periodo di un anno.

« Per crisi s'intenderà quegli avvenimenti che avessero fatto cadere alla Borsa di Londra per 10 giorni la media dei corsi del 3 per cento consolidato, e del 5 per cento ridotto al disotto del 94, e il corso della rendita 5 per cento sardo al disotto dell'85.

« Sopra il suddetto numero di 7 bastimenti, 4 almeno dovranno essere costrutti in legno. Aumentando il numero nel progresso del tempo, la proporzione fra quelli da costruirsi in legno, e quelli che si lasciano alla libera scelta della società, sarà di due terzi dei primi, e un terzo dei secondi. »

Il Ministero accetta l'ultimo paragrafo con che si modifichi nel seguente modo:

« Sopra il suddetto numero di sette bastimenti, tre almeno dovranno essere costrutti in legno, ecc. »

BONAVERA. La maggioranza della Commissione per dimostrare il suo spirito di conciliazione aderisce all'emenda-zione proposta dal Ministero.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io vorrei però anche si sopprimesse la seconda parte del paragrafo proposto dalla maggioranza della Commissione.

Evidentemente questo caso non potrà verificarsi se non aumentando il servizio, o quando la compagnia assumesse servizi intermedi anche per proprio conto.

Suppongasi che alla compagnia convenga di stabilire un servizio fra Rio Janeiro e Buenos Ayres, o che volesse avere piroscafi sulle coste del Brasile, certamente non si potrebbe imporle l'obbligo di costruirli piuttosto in legno che in ferro. Se vorrà aumentare le corse fra Genova e l'America, allora sarà il caso d'imporle questa o quell'altra condizione; ma ora questo sarebbe di aggravio alla compagnia senza recare nessuna utilità a noi, e potrebbe accrescere le difficoltà, e porre in forse l'adozione della convenzione.

Dell'accettazione di questa condizione non siamo sicuri, non lo siamo delle conseguenze che se ne ritrarrebbero in un avvenire incertissimo. Prego pertanto la Camera di ridurre quest'aggiunta ai seguenti termini:

« Sopra il suddetto numero di sette bastimenti, tre almeno dovranno essere costrutti in legno » sopprimendo il resto.

PRESIDENTE. La Commissione consente a questa soppressione?

BONAVERA. Consente anche a questa soppressione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Pinelli.

PINELLI. Io proporrei, come già aveva l'onore di dire alla Camera, che dopo le parole « tre almeno dovranno essere costrutti in legno » si aggiungesse:

« I piroscafi costrutti in legno dovranno avere il ponte costruito abbastanza solidamente per poter sopportare la batteria. »

Io non mi dilungherò in questa discussione dopo le ragioni che ebbi già l'onore di esporre; osserverò soltanto che forse mi si potrebbe opporre che non basta che abbiano le tolde fabbricate per sopportare batterie, ma bisogna che abbiano anche i fianchi capaci a resistere tanto alle scosse degli spari che fanno, quanto ai proiettili nemici.

Io ammetto che sarebbe molto meglio stabilire che fossero fabbricati in modo conforme ai legni che debbono esclusivamente servire ad uso di guerra; ma poichè ciò non è possibile, credo dover insistere che si inserisca la condizione da me espressa, perchè questi legni così costrutti serviranno almeno a riempire imperfettamente il molo di legni da guerra.

Osserverò poi che, se non si adottasse quest'aggiunta, mi pare che sarebbe assurdo di esigere che fra i sette bastimenti tre almeno debbano essere costrutti in legno; poichè l'onorevole Polleri ci ha fatto toccare con mano che pel commercio vi è danno a farli costruire in legno perchè costano di più, e riescono meno capaci a trasportar merci. Se dunque noi non possiamo ottenere che siano costrutti in modo da servire in tempo di guerra, tanto vale costruirli tutti in ferro.

TORELLI, relatore. La Commissione non può accettare quest'aggiunta la quale, come ben vede la Camera, verrebbe in realtà a risolversi in una reiezione del contratto.

Il preopinante cominciò col dire che egli non era favorevole in genere a questa convenzione, non trovandovi quei vantaggi che prima la minoranza, ed adesso la maggioranza della Commissione vi ravvisava.

È quindi naturale che egli voglia ora, in altro modo indiretto ottenere il suo scopo; ma è certo che corre non una lieve, ma una grandissima differenza tra la costruzione di un legno ad uso di guerra, e la costruzione di un legno ad uso mercantile, e tale differenza non è solo nel costo, ma è nella struttura; il bastimento all'uso di guerra ha per iscopo principale la solidità per resistere ai proiettili; quindi la leggerezza è scopo secondario; i legni da guerra, in ispecie le fregate, hanno una dimensione nelle pareti di 80 centimetri, e persino di un metro, mentre quei mercantili non l'hanno che di 50 centimetri; vi è la differenza del doppio e più.

Ora non venne mai in mente alla Commissione di pretendere dalla società che costruisca legni nella forma di quelli da guerra.

Il dire poi che un bastimento in legno non vale nulla di più che uno in ferro per uso secondario, non è esatto, perchè il proiettile fa minor breccia nel legno che nel ferro, ed ammesso uno scontro inevitabile, una superiorità l'ha di certo per ciò solo che è di legno; ma se per averlo in questa materia già s'impone alla società un sacrificio del 25 per cento in più, non si può spingere l'esigenza a voler aver legni da guerra.

Prego perciò la Camera a che si accontenti di quest'articolo quale è stato formulato ed accettato dalla Commissione, e venendo il caso di guerra, il Governo che s'impadronisce dei bastimenti penserà a rinforzare i ponti per mettervi sopra quel numero di cannoni che saranno ritenuti atti a poter portare.

POLLERI. Io intendo solo di dichiarare che le mie parole furono mal comprese dall'onorevole deputato Pinelli.

Io non ho detto che i battelli in ferro siano meno utili al servizio del commercio, ma ho detto bensì che pei battelli in legno vi vorrà maggior forza di cavalli per ottenere il cammino che hanno quelli in ferro, e quindi maggiore spesa pel consumo di carbone, che un battello della portata di 1500 tonnellate non potrà essere meno di 56,000 per ciascun viaggio. Del rimanente, pel servizio del commercio sono tanto utili i battelli in ferro, quanto quelli in legno.

PINELLI. Io volevo chiedere all'onorevole deputato Torelli a che cosa avrebbero servito questi tre piroscafi in legno se non si può disporre di essi in caso di guerra; ma egli già ha risposto col dire che il Governo avrà cura di farli riparare in modo che possano servire per l'uso testè mentovato. Io gli replicherò che se il Governo al momento che si romperà la guerra dovrà far riparare siffatti piroscafi, sarà costretto ad appigliarsi al partito di non valersene.

Dirò poi al deputato Polleri, il quale soggiunse che io non ho ben comprese le sue parole, che egli piuttosto non ha ben comprese le mie.

Egli aveva detto che i piroscafi di ferro erano più vantaggiosi per la compagnia, e che il costruirli in legno, oltre al cagionare spesa maggiore, diminuiscono di 200 tonnellate la loro capacità, e che per soprappiù cagionano maggiore spesa di combustibile.

Dietro di questo io conchiudo che se questi tre piroscafi di legno non si fanno costruire in modo che possano tornar utili per la guerra, è assai miglior partito che siano tutti costrutti in ferro. Io insisto quindi nel mio emendamento.

TORELLI, relatore. Io risponderò al deputato Pinelli citando il fatto della *Costituzione* che è la seconda fregata a vapore che abbiamo.

La *Costituzione* era un legno mercantile, e fu trasformata in legno da guerra riformando i ponti. Questa non è opera di tanta difficoltà che non si possa fare anche alla vigilia di una guerra, che del resto non irrompe d'ordinario da un'ora all'altra. Certo che per essere stato un legno mercantile, la *Costituzione* non è il miglior legno da guerra, e ciò sta in relazione a quanto ho già detto, che diversa è la struttura; ma tuttavia il fatto è che si è potuto trarne anche questo partito mediante lavori posteriori, e ciò prova che anche i legni mercantili possono essere suscettibili di queste trasformazioni, alle quali però non conviene fidarsi troppo.

PRESIDENTE. Metterò ai voti l'emendamento del deputato Pinelli.

(La Camera rigetta.)

Ora darò lettura degli emendamenti proposti dal deputato Bonavera.

Primieramente egli propone che al primo numero dell'articolo 15, dove è detto *sei mesi*, si debba dire *tre mesi*.

Poscia aggiungerebbe le seguenti parole: « L'inadempimento di questa condizione renderà nullo il presente contratto, e passibile la società di una multa di mezzo milione, a meno che la società medesima, ecc. » (come nell'alinea).

« Per garanzia della detta promessa dovrà la compagnia fornire una cauzione di 200 mila lire con ipoteca in beni stabili, o con deposito di cartelle del debito pubblico. »

Il deputato Bonavera ha facoltà di parlare per isvolgere questi suoi emendamenti.

BONAVERA. Per parte del Ministero e per parte della Commissione si sono svolti e magnificati i grandi vantaggi che noi dobbiamo riportare dal presente convegno, che anch'io ho ammesso nel mio discorso.

Se non che è ora d'uopo di assicurarli, ed il mio emendamento non tende ad altro, che se noi ammettiamo l'articolo 15 tal quale si trova proposto nel convegno della società, succederà quello ch'io avvertiva, cioè che il Governo resterà vincolato per 18 mesi, e che in questo frattempo la compagnia rimarrà libera. Io aveva già fatto osservare che questa sarebbe una cosa esorbitante da non tollerarsi in un contratto fra privati, e quindi men tollerabile ancora in un contratto fatto dallo Stato, e soggetto alla sanzione dei corpi legislativi. Sembrerebbe in certa maniera che non si fossero per parte della Camera adottate le cautele, le garanzie che sono necessarie ad oggetto di dare effetto a questo contratto che ci si dice essere tanto vantaggioso.

Il signor relatore della Commissione rispondendo ai miei eccitamenti ha ammesso che il convegno si presentava in forma irregolare, che non aveva tutti i requisiti soliti a trovarsi in tutti gli altri contratti, e noi abbiamo già avuto occasione di riconoscere che, in tutte le altre convenzioni, anche di minor importanza, si sono dappertutto prese le opportune cautele ad oggetto di assicurare l'esecuzione delle medesime.

Ma cosa disse il signor relatore per difendere l'articolo

del convegno? Disse che si trattava di una compagnia la quale non era ancora completa, e che per conseguenza non le si potevano imporre condizioni le quali venissero poi a pregiudicare il suo complemento. Dunque, risponderò io: noi contrattiamo con una compagnia la quale non ha ancora un'esistenza? che è, per così dire, un'essere immaginario? Noi intanto, perchè questa compagnia si possa completare siamo obbligati a fare i primi passi, a sottoporre il Governo a condizioni le quali terranno la cosa in sospeso pel termine di 18 mesi. Ciò parmi non sarebbe della dignità del Governo, e nemmeno del suo interesse; sarebbe il caso di voler mettere, come si suol dire, il carro davanti ai buoi. Noti la Camera le conseguenze che possono nascere da un tale stato di cose; il Governo resta obbligato pendente 18 mesi, la compagnia resta libera. In questo frattempo, in vista anche dei progressi dell'arte che furono ammessi per parte del Ministero, alcuni dei quali sono già constatati, se si presentasse un'altra compagnia la quale proponesse delle condizioni assai più vantaggiose, tanto per la durata dei viaggi, quanto anche per una somma minore, noi non potremmo accettarle, perchè siamo vincolati in faccia a questa compagnia. Invece la compagnia resta libera: ed infatti cosa si dice nell'articolo 15 combinato col 24? Che la compagnia sarà decaduta. Ecco tutto il vantaggio che verrebbe ad avere il Governo: l'annullamento del contratto. Io domando dunque se vi sia una garanzia a questo riguardo.

Ma, si disse anche per parte dell'onorevole relatore, osservate che voi protraete il termine a 18 mesi, quando invece realmente non si estende che a 6, poichè nei primi 6 mesi la compagnia deve mettere in costruzione i sette piroscafi. Ma, signori, questa condizione non mi appaga in veruna maniera, poichè non mette per nulla al coperto gl'interessi del Governo, nè viene a sminuire il termine, e lo vado a provare. Se la compagnia nei primi sei mesi principierà la costruzione dei sette piroscafi, può farlo con un semplice simulacro. La costruzione è principata, si dirà, e non essendovi alcuna garanzia relativamente alla prosecuzione, dai primi sei mesi noi andiamo ai diciotto.

Inoltre, quando la compagnia avesse compiuta la costruzione dei sette piroscafi, se non li mette in linea di esecuzione, qual è la conseguenza? Se occorresse alla compagnia un'occasione più favorevole di collocare i suoi piroscafi o con altre compagnie, con privati, oppure con altri Stati, essa è libera, e non potrà sottostare ad altra pena che a quella della decadenza. Ora vegga la Camera in che posizione si troverebbe lo Stato. Mi pare pertanto che a questo riguardo si dovrebbe fare qualche cosa. Io aveva presentato un emendamento per rimediare a questo inconveniente, e non veggo perchè questa compagnia non voglia assumersi un'obbligazione seria, come non veggo ragione per cui noi dobbiamo lasciarla così in sospeso. Questo sarebbe il primo esempio nei fasti parlamentari di un contratto fatto così alla leggiera. Per conseguenza io persisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Domando se l'emendamento del deputato Bonavera sia appoggiato.

(Non è appoggiato.)

Allora s'intenderà approvato l'articolo 15 secondo l'emendamento proposto dal Ministero.

« Art. 16. La compagnia potrà far capo della linea del Brasile il porto di Rio Janeiro, qualora essa stabilisca un proprio bastimento destinato a mantenere la regolare corrispondenza tra Rio Janeiro e Montevideo, il quale coincida tanto all'arrivo quanto alla partenza col servizio stabilito fra Rio Janeiro e l'Europa.

« Art. 17. La compagnia si obbliga di mantenere nel migliore stato di navigabilità i suoi bastimenti, ed il Governo del Re potrà in ogni tempo per mezzo de' suoi agenti procedere a quelle visite che crederà, per accertarsi della buona condizione in cui siano tenuti i bastimenti e le macchine.

« Art. 18. Il Governo si obbliga durante il periodo di 15 anni dalla presente convenzione a non accordare sovvenzioni e vantaggi ad altre compagnie che fossero per assumere la stessa navigazione od anche una parte di essa.

« Art. 19. Il Governo del Re interporrà i suoi buoni uffici per quanto possibile presso i Governi esteri onde ottenere alla compagnia i maggiori vantaggi nella diminuzione delle spese di approdo de' suoi bastimenti, e, ove d'uopo, appoggiare pure presso essi Governi tutte quelle altre ragionevoli domande che la società fosse per avanzare nel suo interesse.

« Art. 20. Avvenendo il caso di guerra marittima, il Governo del Re avrà diritto di disporre dei bastimenti della compagnia, pagando alla stessa quelle giuste indennità e compensi che verranno d'accordo previamente stabiliti per mezzo di arbitri nominati dalle parti.

« Art. 21. Quando nel caso contemplato nel precedente articolo si trovasse compromessa la bandiera nazionale, la compagnia potrà sospendere il servizio, e quando piacesse al Governo che abbia a continuare, esso garantirà la stessa dai danni che potessero derivarle per gli eventi della guerra.

« Art. 22. La compagnia non potrà cedere il servizio contemplato in questo capitolato, nè in tutto, nè in parte senza il consenso esplicito del Governo del Re.

« Ove la compagnia ciò facesse, la cessione sarà nulla, ed il Governo del Re sarà in facoltà di rompere il contratto senza che la compagnia possa avere diritto ad indennità di sorta.

« Art. 23. La compagnia non dovrà fare elezione di domicilio in Genova, ed i direttori della medesima dovranno sempre essere nazionali, ed i bastimenti addetti al servizio delle due linee di esclusiva proprietà di essa compagnia. Essi dovranno perciò essere coperti della bandiera nazionale.

« Art. 24. La compagnia, dopo scorsi i periodi di tempo stabiliti all'articolo 15 per procurarsi i sette bastimenti, dovrà assumere il servizio delle linee da Genova a Nuova York, e da Genova a Montevideo, a seconda di quanto viene in detto articolo stabilito, sotto pena di decadere dai favori che le sono concessi.

« Non potrà quindi per nessun caso mancare o ritardare nessuna delle stabilite partenze da Genova, salvo che per casi di forza maggiore, od infortuni di mare due de' suoi bastimenti non fossero in grado d'eseguire il viaggio. In questo caso però dovrà la compagnia porsi in grado, entro lo spazio di tre mesi, di riassumere il regolare suo servizio.

« Del pari le partenze dalla Nuova York e da Montevideo non potranno essere ritardate se non per causa di avarie, impedimenti di forza maggiore, o sinistri sofferti nel viaggio di andata che ponessero i suoi bastimenti nell'impossibilità di tosto riprendere il mare.

« Nei casi di non giustificati ritardi la compagnia subirà una ammenda di lire nuove mille al giorno.

« Se questo ritardo si prolungasse al di là di sei giorni, sarà l'ammenda ragguagliata sulle basi di lire nuove 5000 per ogni sei giorni di ritardo fino al momento dell'effettuata partenza.

« Ritenuto poi che la compagnia non sarà responsabile dei ritardi alle partenze da Montevideo e da Nuova York, quando giustifichi che il bastimento abbia dovuto per giusta causa ritardare la partenza da Genova, dovrà però far ripartire da quei punti il bastimento fra cinque giorni successivi all'arrivo.

« Art. 25. I casi di quarantena imposta dalle leggi sanitarie in Genova o in America, saranno considerati casi di forza maggiore per giustificare la mancanza o il ritardo dei viaggi.

« Non lo saranno però quelle imposte in qualche scalo intermedio, a cui la compagnia potrà sopprimere l'appulso.

« Art. 26. La traversata da Genova a Nuova York e viceversa dovrà, compresi gli approdi autorizzati dal Governo del Re, compiersi nel termine di ventidue giorni.

« Quella da Genova a Montevideo e viceversa dovrà, compresi i convenuti approdi col Governo del Re, compiersi nel termine di trettotto giorni.

« Nel caso che i bastimenti partiti da Genova facessero capo della loro navigazione Rio Janeiro e viceversa, la corsa dovrà essere compiuta in trentadue giorni.

« Art. 27. Ove le traversate sovra espresse non fossero compiute dai bastimenti nello stabilito tempo, la compagnia pagherà una multa di lire 1000 per ogni giorno di ritardo, multa però da cui andrà esonerata ove il ritardo suddetto venga giustificato da cause di forza maggiore.

« Art. 28. La durata della presente convenzione a maggior chiarezza di quanto è disposto negli articoli 12 e 20, rimane stabilita in 15 anni dal primo viaggio che verrà effettuato dalla compagnia.

« Art. 29. È fatta facoltà alla compagnia, in aggiunta ai suoi statuti, di stabilire le sue azioni al valore di lire 1000, come pure di esitarle all'estero, alla condizione di pagare sul luogo agli azionisti esteri gl'interessi, e dividendi, e quella quota di estinzione che fosse ammessa dai suoi annuali bilanci.

« Art. 30. Il presente contratto sarà sottoposto all'approvazione del Parlamento.

« Il rifiuto di questa non darà diritto alla società a veruna indennità. »

Ora darò lettura dell'articolo unico di legge per l'approvazione di questa convenzione.

« Il Governo del Re è autorizzato a dare piena esecuzione alla convenzione stipulata il giorno 5 aprile anno corrente dal ministro delle finanze colla compagnia transatlantica costituita in Genova con atto del 4 ottobre 1852, ed approvata con regio decreto del 7 novembre successivo, per lo stabilimento di una linea di navigazione a vapore tra Genova e l'America del nord e del sud. »

TORELLI, relatore. Domando la parola per proporre una aggiunta, la quale sarebbe concepita in questi termini: « con che però sieno inserite nella stessa convenzione le aggiunte fatte agli articoli 3, 15 e 15. »

MICHELINI. Domando la parola.

L'aggiunta proposta dall'onorevole relatore della Commissione rende sicuramente meno peccante la redazione di questa legge. Per verità era cosa affatto irregolare l'approvare una convenzione alla quale si sono fatti cambiamenti, poichè in questo caso non si può più dire che esiste una convenzione.

Fratanto per ovviare a questo inconveniente io aveva pur redatto un articolo, il quale sarebbe così concepito:

« Il Governo del Re è autorizzato a stipulare la seguente convenzione colla compagnia transatlantica costituita in Genova con atto del 4 ottobre 1852, ed approvata con decreto reale del 7 novembre successivo. »

Faccio osservare che con questa redazione non occorre più di ricordare quali degli articoli siano stati cambiati e quali no; quindi mi pare che si dovrebbe preferire la mia proposta a quella dell'onorevole relatore della Commissione, tanto più che non esiste più la convenzione del 7 aprile. Del resto, la Camera giudicherà quale sia più semplice e concisa.

TORELLI, relatore. Faccio osservare all'onorevole Michelini che la convenzione esiste ancora in questo senso, che i tre cambiamenti che abbiamo introdotti sono assentiti dalla società medesima per mezzo del suo direttore; quindi può stare benissimo, anzi, secondo me, è migliore la dizione or letta dal signor presidente, tanto più che essa è analoga a quella adottata per la strada ferrata della Savoia, alla quale noi non abbiamo avvertito di far quest'aggiunta, per cui ci venne di ritorno dal Senato.

MICHELINI. Mi pare che ieri si asseriva tutto il contrario...

PRESIDENTE. Ma questa è una questione di parole...

MICHELINI. No che non è questione soltanto di parole, ma di cose.

Ieri si diceva che la compagnia non era rappresentata, che si trattava con delegati della compagnia officiosamente e non ufficialmente; quindi, se ciò è vero, regge sempre la mia osservazione che la convenzione del 7 aprile non esiste più, in quantochè le si sono fatti cambiamenti, i quali potrebbero non essere dall'altra parte contraente consentiti.

Fratanto io non posso a meno di cogliere questa occasione per congratularmi colla maggioranza della Commissione la quale ha introdotti dei cambiamenti essenziali nel progetto, e mi duole di dover dire che i membri che compongono la minoranza sono uomini di poca fede. (*Oh! oh! — Rumori*)

MICHELINI. Non c'è motivo di offesa.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. (*Ridendo*) È Jetto nel senso della Sacra Scrittura.

MICHELINI. Appunto. Essi speravano di ottenere cambiamenti; eppure questi cambiamenti sono stati proposti, assentiti dal Ministero, ed assentiti anche, se non dalla compagnia, almeno dai delegati della medesima; sia dunque lode alla maggioranza della Commissione, mercè di cui si è migliorata la convenzione.

BONAVERA. Io ho cercato d'introdurre tutte quelle modificazioni che nella mia convinzione credeva poter migliorare il contratto, e dichiaro che darò la mia palla bianca al presente progetto di legge.

PRESIDENTE. Porrò prima di tutto ai voti la proposta del deputato Michelini che è la seguente:

« Il Governo del Re è autorizzato a stipulare la seguente convenzione colla compagnia transatlantica costituita in Genova con atto del 4 ottobre 1852 ed approvata con decreto reale del 7 novembre successivo. »

(Non è approvata.)

Metto ai voti l'articolo coll'aggiunta della Commissione.

(*Vedi sopra*)

(La Camera approva.)

Si procede alla votazione per scrutinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti 115

Maggioranza 57

Voti favorevoli 85

Voti contrari 30

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER AUTORIZZARE LA DIVISIONE DI TORINO A CONTRARRE UN MUTUO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per autorizzare la divisione amministrativa di Torino a contrarre un mutuo di lire 71,964 89. (*Vedi vol. Documenti, pag. 1840.*)

La discussione generale è aperta.

La parola spetta al deputato Bottone.

BOTTONE. Io mi associo alla Commissione nell'esprimere un voto perchè il signor ministro dell'interno voglia provvedere all'esigenza che qui ci venne rappresentata da questo progetto di legge.

Ognuno ha potuto osservare sia nel progetto che nella relazione della Commissione che il mutuo di cui si chiede l'autorizzazione è stato proposto dal Consiglio divisionale di Torino per coprire una deficienza nel bilancio di quest'anno relativa all'ospizio dei trovatelli.

Questa deficienza ascende alla somma di lire 71,964 89, ma non è la sola a cui occorre di sopperire.

Il bilancio divisionale, a compiere la deficienza arretrata, dovrebbe ancora sopperire alla somma di lire 74,418. La Camera dunque può scorgere quanto sia aggravata la condizione dell'erario divisionale e sia saggio l'avviso espresso dalla Commissione a questo proposito, acciò si provveda in modo consentaneo al bisogno, onde alleggerire la divisione di un peso divenuto omai insopportabile.

La legge, da cui al presente è retto il bilancio degli ospizi dei trovatelli, è stata emanata sino dal 1822. In quel tempo veniva statuito che ai bisogni dei medesimi dovessero sopperire in primo luogo gli ospizi stessi colle proprie rendite, quindi gl'istituti di beneficenza, poscia l'erario con un sussidio di lire 425,000, da ripartirsi fra gli ospizi stessi, e per ultimo che le provincie dovessero coprire la deficienza che sarebbe per risultare, con un articolo nel proprio bilancio. Dall'epoca trascorsa dall'emanazione della legge da me citata sino a questo tempo, l'aumento dei trovatelli nell'ospizio di Torino è stato tale che certamente il sussidio che si distribuisce presentemente dall'erario fra tutte le provincie è diventato affatto insufficiente. Nè d'altronde finora le disposizioni della legge provvedono bastevolmente per far concorrere gl'istituti di beneficenza a sovvenire ai bisogni di questi ospizi.

Quanto a quello della capitale, basti il dire che il numero degli esposti ivi accolto ascende presentemente a 3216, e che in seguito alla scarsezza dei fondi necessari per sopperire ai bisogni loro, gli stenti e la mortalità sono grandissimi.

Io non potrei al momento presentare alla Camera una statistica della mortalità manifestatasi negli ultimi anni in questo stabilimento, ma ho sott'occhio quella di cinque anni consecutivi, cioè dal 1840 al 1845 inclusivamente.

Il numero dei morti, non compresi quelli delle campagne, che, secondo credo, sono in maggior numero che non nella città, ascendeva nel 1841 a 561

Nel 1842 a 850

Nel 1843 a 837

Nel 1844 a 925

Nel 1845 a 905

Come ho già detto, io non saprei ben precisare la cifra degli ultimi anni, ma posso, senza tema d'esagerazione, dichiarare che essa è salita ad una proporzione veramente spaventevole. Solo da due anni a questa parte essa è diminuita in seguito a maggior cura adoperata dall'istituto. Tuttavia le cose da me esposte bastano, a creder mio, perchè si abbia ad insistere vivamente presso il signor ministro dell'interno onde riproponga alla Camera un nuovo progetto di legge inteso a provvedere più convenientemente ai bisogni dei disgraziati che trovansi accolti in questi ospizi. Già fu presentata alla Camera una proposta di legge a questo riguardo nel 1849; una Commissione riferiva intorno ad essa, ma la Ses-

sione essendosi chiusa prima che potesse fare il suo corso compiuto, andò perciò la medesima intieramente a vuoto.

Io prego adunque il signor ministro dell'interno a voler provvedere a quest'importantissimo bisogno.

DI SAN MARTINO, ministro dell'interno. Già ebbi l'onore di dichiarare alla Camera, credo in occasione della discussione del bilancio, che il Ministero stava preparando un progetto di legge relativo all'amministrazione dei trovatelli. Avendone perciò incaricato una Commissione composta di persone che si sono dedicate a questi studi, dopo la discussione del bilancio mi sono vivamente raccomandato ad essa, acciocchè compiesse celeremente il suo lavoro. Questo indica chiaramente come il Ministero sia d'accordo coll'onorevole preopinante nel riconoscere necessario, indispensabile, dirò, di modificare la legge attuale.

MELLANA. In che senso?

DI SAN MARTINO, ministro dell'interno. Lo vedrà quando si presenterà il progetto di legge. (Si ride) Egli è indubitato che attualmente il riparto delle spese riesce ineguale in sommo grado. Io non so se si potrà riparare intieramente a questa ineguaglianza. Dirò francamente anzi che dubito moltissimo che si possa introdurre un'eguaglianza di riparto dei fondi assegnati dal Governo, inquantochè mancherebbe ogni base onde stabilire quale sarebbe la differenza da farsi tra una provincia e l'altra.

Probabilmente il rimedio più ovvio si troverà nel richiamare anche questo ramo dell'amministrazione ad una maggiore larghezza, ammettendo nei Consigli provinciali che hanno da pagare le spese, una maggiore autorità sia nel determinare le norme di ricovero, sia nel determinare le norme di mantenimento che valgano a mettere in grado di fare tutti quei provvedimenti che sono necessari a riparare i mali che esistono. Per esempio, avvertirò semplicemente che, se il Consiglio provinciale di Torino, autorizzato a fare un regolamento pei suoi istituti, sopprimesse la ruota, forse da questo solo fatto questa provincia, la quale si trova onerata immensamente dagli esposti, verrebbe a trovarsi in una condizione perfettamente normale e simile a quella delle altre provincie, inquantochè egli è noto come una gran parte dei parti illegittimi che hanno luogo venga dalle provincie ad avere il termine in Torino, dove è più facile nascondersi, come, sempre per la stessa ragione, vengono pure trasportati in Torino molti degli infanti illegittimi nati fuori di questo circondario.

Io dico quindi che, se la provincia di Torino adottasse il temperamento che hanno adottato vari Consigli dipartimentali in Francia, quello cioè di sopprimere la ruota, forse con questo solo fatto verrebbe a porsi in una condizione perfettamente normale.

Pertanto a me pare che sarà forse conveniente venire ad un principio di autonomia provinciale anche a questo riguardo, inquantochè quello che più conviene in una provincia, in un'altra sarebbe forse trovato immorale. Io credo che, lasciando a questo riguardo una certa latitudine alle provincie ed ai loro rappresentanti, si potranno promuovere quei rimedi che maggiormente valgono a temperare i mali attuali. Ma, come ho già detto all'onorevole Mellana, io non mi credo in condizione da potermi impegnare finchè non abbia veduto i risultati degli studi fatti da persone di me più pratiche in questa materia, e finchè non mi sia fatta su questi studi un'idea più completa. Per conseguenza prego la Camera di lasciarmi in piena libertà di ben ponderare il progetto. L'impegno che prendo si è quello di presentare un progetto, perchè ne riconosco la necessità. Dirò ancora poche

parole in risposta alle osservazioni dell'onorevole deputato Bottone circa alla mortalità che si è notata nell'ospizio di Torino. Queste osservazioni, fino ad un certo punto, potrebbero lasciar supporre che sia mancata nei direttori dell'ospizio quella diligenza che richiedesi in tutti gli amministratori di opere pie.

Io posso accertare la Camera che mi auguro nulla di meglio che di vedere in tutte le amministrazioni di opere pie direttori zelanti quanto quelli della Maternità di Torino.

Se la mortalità è più forte di quello che sia altrove, conviene anche ripeterla dall'origine stessa degl'infanti illegittimi, i quali, prodotti del vizio, vengono al mondo con tanti mali, sicchè è impossibile che non vi sia una mortalità straordinaria. Il deputato Bottone egli stesso osservava che la mortalità era di qualche poco diminuita, e questo si deve alle cure che si dà quell'amministrazione onde ottenere tutti quei miglioramenti che sono possibili.

Io prego la Camera di accertarsi che quegli amministratori non meritano che lode e riconoscenza dalla nazione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Bottone.

BOTTONE. Prendo nuovamente la parola per unirmi al signor ministro nel dichiarare che io pure credo che gli amministratori dell'ospizio della Maternità di Torino non abbiano colpa alcuna della mortalità che ho fatto notare. Io penso di avere detto che l'attribuiva principalmente alla scarsezza dei mezzi necessari di questo ospizio; onde, per quanto gli amministratori siano zelanti, mancando questi per sostenere quelle sventurate creature nell'età debole in cui sono, non può a meno che risentirne la loro salute.

PRESIDENTE. Se niuno più domanda la parola, consulto la Camera se intenda chiudere la discussione generale e passare alla discussione degli articoli.

(La Camera passa alla discussione dei seguenti due articoli, i quali sono approvati senza discussione.)

« Art. 1. È approvata la deliberazione presa dal Consiglio

divisionale di Torino nella sua adunanza dell'11 marzo 1853, con cui fu votato un prestito di lire 71,964 89, da erogarsi nelle spese proposte nel bilancio della divisione per l'esercizio 1853.

« Art. 2. Per la restituzione rateata del mutuo predetto e pel pagamento dei relativi interessi è autorizzata la vincolazione dei bilanci avvenire della divisione dal 1854 al 1863 inclusivamente. »

(Si rimanda a domani la votazione segreta, perchè all'appello nominale fatto per lo scrutinio si riconobbe la Camera non essere più in numero.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA STRADA FERRATA DI PINEROLO.

BRIGNONE, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione del progetto di legge per la concessione della ferrovia di Pinerolo. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1867.)

PRESIDENTE. Questa relazione verrà stampata e distribuita.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Votazione del progetto di legge per autorizzare la divisione di Torino a contrarre un mutuo;
- 2° Discussione del progetto di legge per modificazioni alla tariffa doganale;
- 3° Discussione del progetto di legge per una ferrovia da San Pier d'Arena al porto;
- 4° Discussione del progetto di legge sulla caccia.