

TORNATA DEL 31 MARZO 1856

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MOFFA DI LISIO.

SOMMARIO. *Appello nominale — Congedi — Presentazione di quattro progetti di legge del deputato Sineo — Comunicazione del ministro dell'interno della sottoscrizione del trattato di pace — votazione ed approvazione dei progetti di legge per una spesa provvisoria pel catasto, e di un'aggiunta al bilancio passivo del 1855 per la formazione di due cavetti alla roggia demaniale di Tricerro — Discussione generale del progetto di legge per riforma della convenzione colla società transatlantica — Obbiezioni dei deputati Corsi, Michelini G. B., e risposte del relatore Farina P. e del ministro dei lavori pubblici in difesa del medesimo — Considerazioni del deputato Cavour G. — Repliche del deputato Farina P. relatore.*

La seduta è aperta alle ore 4 1/2 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata ed espone il seguente sunto di una petizione:

6102. Dieci causidici sostituiti, esercenti in Torino, premesse alcune considerazioni sul progetto di legge per la soppressione e liquidazione delle piazze privilegiate, affinchè col medesimo non venga pregiudicata la questione relativa alla nomina dei sostituiti, eccitano la Camera a far sì che nel progetto d'ordinamento dei procuratori sia dichiarato libero l'esercizio della loro professione.

(Si procede all'appello nominale.)

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera non essendo ancora in numero, anche oggi sarà pubblicato nella *Gazzetta Piemontese* il nome degli assenti (1).

(Dopo un quarto d'ora d'aspettazione la Camera si fa in numero, e il processo verbale è approvato.)

ARRIGO. Chiedo la parola.

Ieri l'altro fu riferita una petizione portante il numero 6100 colla quale un tipografo d'Oneglia porge rimostranze a questa Camera per una tipografia stabilita per ordine del Governo in quel penitenziario.

Siccome esiste un'altra petizione sporta da 25 tipografi di questa capitale, avente lo stesso subbietto e lo stesso scopo, la quale venne dichiarata d'urgenza, così crederei che quella del tipografo Ghilini venisse riferita contemporaneamente alla petizione dei tipografi di Torino.

(1) L'elenco dei signori deputati assenti al presente appello nominale pubblicato nella *Gazzetta Piemontese* del 1° aprile 1856 è il seguente:

Agnès, Annoni, Ara, Beldi, Benintendi, Biancheri, Bianchi, Bo, Borella, Botta, Brunati, Brunier, Buraggi, Buttini, Cabella, Cambieri, Carta, Casaretto, Cassinis, Castelli, Chambost, Chapperon, Chiò, Cobianchi, Correnti, Costa di Beauregard, Costa della Torre, Crosa, Delfino, Delitala, Demartinel, Depretis, Falqui-Pes, Fara, Ferracciù, Frescot, Gallisai, Galvagno, Garibaldi, Genina, Geymet, Ghiglini, Gianoglio, Gilardini, Ginet, Giovanola, Girod, Graffigna, Grixoni, Jacquier, Lanza, Mamiani, Mantelli, Martinet, Mazza A., Miglietti, Minoglio, Mongellaz, Musso, Naytana, Oytana, Pareto, Peyrone, Pescatore, Polto, Pagioni, Riccardi E., Roux-Vollon, Sanguinetti, Sanna-Sanna, Sauli, Scano, Scapini, Sineo, Sommeiller, Spinola D., Tecchio, Tegas, Tola A., Tola P., Tuveri.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario si intenderà la proposta dell'onorevole deputato Arrigo approvata.

(È approvata.)

Siccome è presente l'onorevole deputato Laurenti-Robaudi, o invito a prestare giuramento.

(Il deputato Laurenti-Robaudi presta giuramento.)

Il deputato Bianchetti chiede, per ragioni di famiglia, un congedo di 15 giorni.

(È accordato.)

Il deputato avvocato Gastinelli, per circostanze di famiglia, chiede un congedo di 50 giorni. (*Movimenti di sorpresa*)

(È accordato.)

Debbo annunziare alla Camera che il deputato Sineo ha presentato quattro progetti di legge. Essi verranno inviati agli uffizi, perchè prendano le opportune deliberazioni.

COMUNICAZIONE DEL GOVERNO.

RATTAZZI, ministro dell'interno. Domando la parola. (*Udite! udite!*)

Ho l'onore di annunziare alla Camera che nel giorno di ieri fu dai plenipotenziari, in Parigi, sottoscritto il trattato di pace. (*Movimento generale*)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA SPESA PROVVISORIA DEL CATASTO.

PRESIDENTE. La Camera nella tornata di sabato passava allo squittinio segreto sul progetto di legge per le spese provvisorie del catasto (Vedi vol. *Documenti*, pag. 934); ma la votazione essendo rimasta senza effetto, perchè la Camera non era più in numero, è dunque necessario di procedere ad una seconda votazione.

Risultamento dello squittinio:

Presenti	102
Votanti	101
Maggioranza	52
Voti favorevoli	88
Voti contrari	13
Si astenne	1

(La Camera adotta.)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA FORMAZIONE DEI CAVETTI ALLA ROGGIA DI TRICERRO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la spesa destinata alla formazione di due cavetti alla roggia demaniale di Tricerro. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 758.)

Se non si domanda la parola sulla discussione generale, porrò ai voti gli articoli.

Leggo l'articolo 1:

« È approvata la spesa straordinaria nuova di lire centoseimila per la formazione di due cavetti da denominarsi *Trumpero* e *Mulo*, destinati alla condotta delle acque della roggia demaniale di Tricerro ed al raccoglimento dei colti dispersi delle acque demaniali per l'irrigazione dei territori di Costanzana, Pertengo, Stroppiana e Caresana.

• Tale spesa sarà stanziata nel bilancio del Ministero delle finanze pel 1855, in apposita categoria, sotto il numero 142 *ter*, e colla denominazione *Apertura di due cavetti da denominarsi l'uno Trumpero, l'altro Mulo.* »

Lo pongo a partito.

(È approvato.)

« Art. 2. Alla suddetta spesa di 106,000 lire si farà fronte coi fondi disponibili del bilancio attivo del 1856. »

(È approvato.)

Si passa allo squittinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	102
Maggioranza	52
Voti favorevoli	89
Voti contrari	15

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONE ALLA CONVENZIONE COLLA SOCIETÀ TRANSATLANTICA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiamerebbe la discussione sui progetti di legge per approvazione di spese in aggiunta ai bilanci 1853, 1854 e 1855, ma non essendovi presente il ministro incaricato del portafoglio delle finanze, se non vi sono opposizioni, si passerà alla discussione sul progetto di legge portante modificazione alla convenzione stipulata colla compagnia transatlantica di Genova. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 746.)

La discussione generale è aperta.

CONSI. Domando la parola.

La proroga di cui si tratta nel progetto di legge che ora è sottoposto alla discussione della Camera corrisponde in sostanza alla deliberazione della spesa a carico dell'erario di un'annua somma di 624,000 lire, e ciò per 15 anni; per cui forma un totale di 9,300,000 lire. Stabilendosi una somma così grave a carico dell'erario, pare che meriti la spesa si faccia in proposito dalla Camera un serio esame. Colla legge dell'11 luglio 1853 veniva approvata la convenzione che il Governo faceva colla compagnia transatlantica di Genova, colla quale convenzione la compagnia si obbligava di mettere in attività una navigazione su due linee da Genova a Nuova Yorck e da Genova a Montevideo, con scali intermedi, mediante la costruzione di sette piroscafi, tre dei quali si

obbligava a fabbricarli in legno e mediante traversate mensili e periodiche; il Governo per altra parte si obbligava a corrispondere alla società un'annua sovvenzione di 624,000 lire in ragione di 22,000 lire per i viaggi di Nuova Yorck, e di 50,000 lire per quelli di Montevideo.

Il termine concesso alla compagnia, perchè fosse in grado di attivare completamente la sua navigazione, era stabilito, credo, a tutto il 1854. Ma la compagnia non si trovò in grado di attivarla nel termine stabilito, per cui chiese una nuova proroga la quale venne sancita dal Parlamento colla legge 10 febbraio 1855, cioè a tutto il 10 gennaio 1856. Essa però neppure a quest'epoca fu in grado di attivare la navigazione, ed ora chiede una nuova proroga, ed inoltre domanda di essere esonerata dall'obbligo della costruzione dei tre piroscafi in legno. Il Governo chiese un corrispettivo e, secondo è detto nella relazione ministeriale, pare che la compagnia abbia riconosciuta giusta questa domanda nei favori che aveva ricevuti dal Governo, quindi si è stabilito per i tre primi viaggi che avrebbe fatti fare la compagnia il Governo non sarebbe stato tenuto a corrisponderle che la metà della somma stabilita, ossia 55 o 57 mila lire. La maggioranza della Commissione, più generosa del Ministero e della compagnia stessa, propose un articolo addizionale che sarebbe l'articolo 4 del progetto, con cui è detto che le disposizioni dell'articolo precedente (che è quello che stabilisce il corrispettivo) cesseranno di aver effetto nel caso che la società attuasse l'intero servizio di navigazione prima dell'anno 1857.

Ora egli è certo che questa navigazione dovrà essere attivata a quell'epoca, altrimenti la società decadrebbe dai privilegi stabiliti nella convenzione e dal diritto di avere la sovvenzione importantissima di 624,000 lire dal Governo; per cui è in dubbio se questa navigazione dovrà essere attivata, oppure resterà sciolta la compagnia.

Quindi questo articolo annulla l'articolo 3, e tanto varrebbe sopprimerli amendue. Ma io domando qual titolo ha questa compagnia rispetto al Governo per imporre al paese un sacrificio e un onere così grave di nove milioni, trecentosessantamila lire, mentre la finanza pubblica è oberata. Ha essa arrecati al commercio od ai cittadini vantaggi diretti o indiretti? Finora, che io sappia, nessuno: so bensì che molti azionisti chiesero lo scioglimento della società e, se non tutti, la maggior parte rifiutarono di versare nelle casse di essa oltre al terzo decimo delle azioni. So eziandio che la direzione, vedendo troppo malagevole ed impossibile l'esigere dagli azionisti i decimi ulteriori, perchè si mostravano decisi a perdere i primi già sborsati, piuttosto che versarne dei nuovi, si limitò a costruire due bastimenti, non avendo i mezzi di costruirne altri, e appena usciti dal cantiere li noleggiò al Governo francese, per così costruirne altri due col prezzo del rilevante noleggio che ne avrebbe tratto. In tal modo la compagnia devì dal suo scopo.

Se la direzione fosse stata sollecita a compilare il suo debito, e avesse esatto senza difficoltà, ovvero forzatamente, i decimi dagli azionisti, essa si sarebbe trovata in grado di sopperire ai bisogni della società, e avrebbe potuto costruire, in tempo utile i sette piroscafi; se non ha fatto a tempo, è inutile che ora venga a domandare proroghe: in tre o quattro anni poteva esigere tutti i decimi e mantenere gli assunti impegni.

Si parla di crisi annonaria, di crisi commerciale e d'altre simili disgrazie avvenute alla società; ma io credo che queste non le abbiano arrecato danno, perchè da questa crisi i soli che abbiano profittato sono i naviganti e gli armatori di ba-

stimenti. Inoltre, in seguito ad essa crisi, si svegliò una emigrazione fortissima in tutto lo Stato, la quale, quasi tutta, si diresse verso l'America. Se pertanto la società avesse costruito in tempo i suoi piroscafi, avrebbe potuto profittare moltissimo da questa emigrazione, che ha risvegliata persino l'attenzione del Governo.

Si disse che i cantieri d'Inghilterra non potevano costruire bastimenti che pel proprio Governo; ma noi vediamo che l'Inghilterra trovò ad affittare bastimenti; la Francia ne ha fatti costruire e ne ha presi a nolo, ed il nostro stesso Governo ne comprò per la guerra d'Oriente. Ora, se li trovò il Governo sardo, poteva ben con maggior profitto e facilità averli la compagnia o in affitto o comperandoli.

Ma avvi di più. Se tutte le altre società dello Stato non hanno approfittato grandemente durante l'attuale crisi annuaria, vediamo però che nessuna di quelle che erano ben ordinate fu ridotta al punto da rimanere incagliata nelle sue operazioni; e presentemente tutte le società industriali hanno le loro azioni vantaggiate oltre al pari. La sola transatlantica fa eccezione.

Del resto, la società avrebbe ancora ottenuto un altro vantaggio dalla guerra d'Oriente, perchè non avrebbe avuto da sostenere la concorrenza delle società transatlantiche inglesi e francesi, imperocchè quelle avevano affittato i loro bastimenti ai rispettivi Governi, e non potevano, nell'anno ora scorso, farle la concorrenza che le faranno in avvenire.

E poichè ho pronunciata la parola *concorrenza*, mi permetta la Camera una brevissima digressione a questo riguardo.

A parer mio, in fatto di concorrenza, la società transatlantica genovese sarà sempre disturbata dalle compagnie inglesi per la ragione delle distanze. Essa avrà sempre a percorrere il lungo e pericoloso tragitto del Mediterraneo, mentre le inglesi non hanno a superarlo. Ed ancora vedesi nella convenzione che fa parte della legge 11 luglio 1853, che essa si obbliga di fare la traversata di Nuova Yorck in 22 giorni (intendendo essa di far presto), e quella di Montevideo in 38.

Ora tutti sanno che le traversate dei piroscafi inglesi e francesi, che si fanno dall'America all'Europa, non sono che di 15, 14 e perfino 11 giorni; per cui 11 giorni sarebbero la metà dei 22 che si propone la nostra transatlantica! E così è per quella di Montevideo. Vi è una diversità immensa in fatto di celerità dal lato delle distanze, in ispecie nella navigazione a vapore *Time is money*: come dicono gl'Inglesi, perchè, oltre il tempo che si perde, vi è la spesa del combustibile, che è enorme nei piroscafi; sicchè grandi vantaggi da questa impresa non ispero; li desidero, ma non li spero. Per ciò io credo che il Governo, che il Parlamento ed il paese, prima di deliberare una sovvenzione così rilevante, debba riflettervi.

Forse si potrebbe fare una buona navigazione e tenere una certa tal qual concorrenza alla navigazione inglese, con dei legni a vela, costruendo ed armando dei *clippers* così detti i quali fanno concorrenza in Inghilterra agli stessi piroscafi. Abbiamo veduto ultimamente sui giornali che un *clipper* partito contemporaneamente con un piroscifo inglese dall'Inghilterra, diretti ambedue per l'Australia, impiegò nel tragitto minor tempo che lo stesso piroscifo, e giunse a Melbourne due giorni prima di esso. Ma da noi la costruzione navale è indietro di mezzo secolo dalla inglese ed americana, perchè, in fatto di costruzioni navali, manchiamo di ogni genere di scuole; e finchè il Governo non ne stabilirà, i nostri bastimenti saranno sempre inferiori rispetto a quelli delle dette nazioni.

Quindi io porto opinione che il Parlamento debba pensare seriamente se si debba continuare con tanta facilità, di anno in anno, un privilegio a quella società la quale non l'ha per nessun rispetto meritato, o riservare invece i mezzi pecuniari per altre linee. Noi avremo la linea del Levante che sarà la vera linea dal porto di Genova.

Ora che sta per aprirsi il varco di Suez, la vera linea che potrà arricchire grandemente il nostro commercio sarà la linea del Levante. Colà potremo sostenere la concorrenza con tutte le linee, perfino con lo stesso *Lloyd* austriaco, imperocchè la posizione di Genova è meglio avvantaggiata di quello che lo sia il golfo Adriatico per fare lo scambio delle merci orientali con quelle dei più importanti emporii d'Europa. Lo sarà poi sicuramente di più sopra gl'Inglesi per la stessa ragione che gl'Inglesi lo sono rimpetto a noi in quanto alla linea transatlantica. Quindi il commercio genovese sarà bastantemente previdente e sollecito a profittarne. E il Governo deve tenersi preparato, nel caso in cui gli si presentasse qualche compagnia orientale per avere una sovvenzione, di essere in grado di concederliela. Conchiudo pertanto che il chiesto privilegio alla compagnia transatlantica non debba più oltre prorogarsi, e che non si debba accettare l'articolo 4 della Commissione, il quale toglie quel piccolo corrispettivo che lo stesso signor ministro delle finanze e la compagnia stessa avevano creduto giusto. Giova anche per l'esempio che non sia accordata la proroga; poichè, se il Governo la concederà a questa compagnia, non potrà in seguito negare lo stesso favore a quelle altre che glielo venissero a chiedere. Ma, se si esige ora un corrispettivo, il Governo potrà sempre dire: almeno dategli un corrispettivo secondo che si è già fatto altra volta.

Allorquando verrà in discussione l'articolo 4, mi riservo la parola per proporre la soppressione dell'aggiunta fatta dalla Commissione.

FARINA P., relatore. L'onorevole preopinante esordiva nel combattere le modificazioni attualmente proposte e convenute fra il Ministero e la Commissione, dicendo che la questione deve essere presa in un serio esame.

Mi metterò di far osservare alla Camera che, quando la prima volta fu concessa questa sovvenzione alla compagnia transatlantica, si discussero ampiamente, e dirò altresì luminosamente tutti i vantaggi che il paese aveva da sperare da questa navigazione attivata regolarmente e periodicamente tra Genova e le regioni transatlantiche; quindi credo che sarebbe ora fuor di proposito che tornassi ad enumerare tutti i vantaggi medesimi, giacchè, lo ripeto, questi vantaggi furono così luminosamente dimostrati in allora, che io non potrei che pregare i colleghi che per avventura non si fossero allora trovati in questo recinto, a voler riscontrare le discussioni d'allora, nei resoconti ufficiali, giacchè io non saprei certo meglio svolgere gli argomenti che allora vennero addotti.

Mi limiterò semplicemente ad accennarne due, uno dei quali venne indicato nella relazione, ed è che l'attuale nostro commercio colle regioni transatlantiche le quali verrebbero visitate dai bastimenti a vapore della compagnia, eccede i 66,000,000 di lire all'anno, il che vuol dire circa un terzo del totale commercio marittimo del nostro paese.

Se questo par poco all'onorevole preopinante, io spero che la Camera non dividerà il suo parere, tanto in vista del considerevole aumento che nel commercio si avrebbe a sperare dallo stabilimento di relazioni periodiche e regolari, quanto di quello che assumerebbero necessariamente gl'introiti della dogana.

A questo riguardo ripeterò quanto già s'indicava nella relazione, che cioè il ministro francese, presentando alla Camera un progetto di legge affinché venisse prolungato ad una compagnia di navigazione di quella nazione, che aveva intrapreso viaggi regolari col Levante, il sussidio precedentemente accordato, dimostrava come da ciò ne fosse venuto un incremento del commercio in dieci anni che aveva raddoppiato il prodotto, sia dell'entità del commercio stesso, sia dell'introito delle dogane pel movimento delle mercanzie che con quei paesi veniva effettuato.

Per conseguenza vede la Camera che, se il Governo fa qualche sacrificio, egli ha in vista il raddoppiamento di un commercio che è già di 66 milioni, non che quello dell'introito delle dogane, col quale sarà largamente compensato delle 600,000 e più lire che ciascun anno sacrifica.

Il secondo argomento sta in ciò che noi abbiamo nelle regioni transatlantiche un numero notevolissimo di nostri concittadini i quali emigrarono temporariamente e che conservano relazioni colla madre patria, ed hanno ferma intenzione di ripatriare, locchè costituisce una necessità di avere comunicazioni certe e dirette e frequenti, che produrranno col tempo un grandissimo profitto allo Stato, perchè generalmente quelli che riescono a formarsi un patrimonio ripatriano e vengono a sostenere il valore dei beni assai poco produttivi ed assai poco proficui della Liguria; di più, sovente essi spediscono denaro. Insomma vi è un movimento continuo e tale, che oso francamente asserire che in nessun altro paese d'Europa ne esiste, in proporzione di popolazione, uno più grande più proficuo di quello che esista tra noi e le regioni transatlantiche.

MICHELINI G. B. Domando la parola.

FABINA P., relatore. In vista quindi di questi vantaggi che io mi limito semplicemente ad accennare sommariamente, credo di poter prescindere da dimostrazione maggiore dell'utilità che deve sperare, non la compagnia, ma il paese; giacchè, se si trattasse solo del vantaggio di una compagnia, io non verrei qui a patrocinarlo. Ma io credo fermamente che si tratta del vantaggio dello Stato e di conservare ed accrescere relazioni utilissime coi nostri concittadini, di estendere la nostra influenza, e di creare, mi sia lecita questa espressione, relazioni continue tra noi ed una colonia estesissima di nostri concittadini che vive nelle regioni transatlantiche.

Ma l'onorevole preopinante, dopo aver così esordito, disconoscendo quasi l'importanza di queste comunicazioni, che venne già altra volta luminosamente dimostrata, ha preso anche un grandissimo equivoco sul tenore e la portata della convenzione attuale.

Infatti, egli si è fatto a sostenere che questa compagnia, la quale aveva già chiesto una dilazione di un anno all'adempimento dei propri obblighi, ne veniva chiedendo colla legge presente un'altra di due anni.

Mi perdoni l'onorevole preopinante: egli forse non aveva in vista l'originaria concessione, nella quale è detto che, in caso di crisi, si prolungherebbe naturalmente di un anno il termine in essa prefisso, e forse egli non aveva neppure presente l'articolo votato nel 1853, nel quale si diceva: « I termini che nell'articolo 15 della convenzione approvata colla legge dell'11 luglio 1853 vennero assegnati alla compagnia transatlantica per adempiere le obbligazioni da essa assunte in detto articolo, ed i quali scadrebbero, quello per mettere in costruzione sette bastimenti con tutto il gennaio 1855, e quello per attivare il convenuto corso dei viaggi tra Genova e le due Americhe con tutto il 10 gennaio 1856, sono prorogati di un anno. »

Vede la Camera che, prorogando di un anno un termine che scadeva al 1° gennaio 1856, esso viene protratto sino al 1° gennaio 1857, e che per tal modo la compagnia non viene a chiedere una proroga di due anni, ma evidentemente di un anno solo.

Questa asserzione dunque è destituita di fondamento.

L'onorevole preopinante domanda se questa società aveva fatto vantaggi allo Stato. Ma, Dio buono! i vantaggi che lo Stato si riprometteva dalla navigazione, dal momento che questa navigazione non si è potuta attuare, è evidente che non si sono potuti ottenere.

Se non che il preopinante insiste, soggiungendo: la compagnia doveva esigere i decimi, doveva costruire i piroscafi; il che equivale a dire che doveva fare l'impossibile!

Non trovava costruttori, non vi erano lavoratori, non si potevano avere né scafi, né macchine; come dunque poteva andare avanti?

Soggiungo inoltre: se gli azionisti non pagavano i decimi, e, invece di pagarli, anzi chiedevano lo scioglimento della società per la crisi commerciale e finanziaria che esisteva, e che tutti conoscono, come si poteva andare avanti!

Tutti sanno che coloro che non vogliono pagare le azioni al portatore le lasciano vendere alla Borsa, e quando nessuno le compera, è impossibile ricavar denaro dalla vendita delle azioni. Dunque ognuno vede che in tali circostanze era affatto impossibile progredire, non solo per gli ostacoli provenienti dai Governi che si prevalevano di tutti i costruttori di bastimenti e di macchine sì addetti a stabilimenti pubblici che privati; ma anche perchè, in mancanza del versamento dei decimi, denaro non si poteva avere diversamente.

Questa è una impossibilità che nessuno vorrà contrastare, tutti sapendo quanto grande sia stata la crisi economica e finanziaria che travagliò in questi ultimi tempi l'intera Europa.

Del resto, il preopinante andò errato anche riguardo al pagamento dei decimi, avendo detto che se ne erano pagati tre soltanto, mentre ne sono stati sborsati cinque.

Si soggiunse ancora: perchè la compagnia transatlantica viene a lamentarsi della crisi, mentre noleggiando i suoi tre battelli ha fatto così vistosi guadagni?

La risposta a quest'argomento è agevole e semplice, giacchè basta osservare che le azioni della compagnia transatlantica perdono ancora circa 100 lire caduna. Ora questo prova evidentemente che questa impresa va soggetta a gravi rischi, e che i vantaggi che ha ottenuti non hanno potuto ispirare intera fiducia agli azionisti e far credere che la società possa progredire senza essere sussidiata dal Governo. Quindi, se si rivoce il sussidio, il paese non potrebbe più avere il vantaggio dell'aumento del commercio che nascerebbe dallo stabilimento di regolari comunicazioni.

Persistendo inoltre il preopinante nell'idea che la compagnia avrebbe dovuto far quello che realmente era nell'impossibilità di operare, crede che dalla attivazione della sua navigazione nel tempo che dalle compagnie inglesi era interrotta, essa avrebbe potuto conseguire lucri considerevolissimi.

Io ritengo che anche in ciò l'onorevole preopinante vada errato, imperocchè, se tali guadagni furono così grandi quanto egli presume, come avvenne che le compagnie che avevano già attivata tale navigazione, l'hanno invece diretta altrove? Ciò avvenne certamente perchè in tal guisa credettero di ottenere maggiori profitti. Dunque anche quest'argomento non poggia su solido fondamento.

Si osservò poi non potersi comprendere come la compagnia

transatlantica alleghi di non aver potuto far costruire i battelli, mentre i Governi invece si trovarono in condizione di ciò fare.

A tale proposito io ripeterò quello che ho già esposto nella mia relazione, cioè che i Governi inglese e francese potevano ciò operare perchè avevano a loro disposizione non solo gli stabilimenti pubblici, ma si erano anche impossessati, direi così, di tutti gli stabilimenti privati; ed è appunto da ciò che ne venne l'impossibilità pei privati di far costruire bastimenti.

Del resto, questo riguarda l'Inghilterra e la Francia; ma, quanto al nostro Governo, io non saprei qual prova si voglia dedurre dagli acquisti ultimamente da esso fatti; perchè, se devo giudicare questi bastimenti acquistati, io trovo che essi sono molto usati, e che furono comprati perchè conveniva acquistare bastimenti anche meno buoni, piuttosto che pagare gli enormi noli che si pretendevano; ma questi bastimenti sono ben lungi dall'essere in condizioni tali da resistere ad una navigazione qual è la transatlantica.

Dunque questo argomento non è per nulla efficace, perchè il nostro Governo fu costretto ad acquistare dei cattivi bastimenti, non trovandosi i buoni che a prezzi enormi.

Quanto alla convenienza di avere una navigazione a vapore transatlantica nel Mediterraneo, io non voglio ritornare su tutti gli argomenti che già si addussero quando si approvò la prima concessione; ma non posso tacere che non so come si possa dire che non vi sia convenienza, quando dalle tavole statistiche che abbiamo risulta che noi soli facciamo coll'America un commercio di 66 milioni, e dai dati statistici degli altri paesi si può con ragione supporre che questo commercio venga raddoppiato.

Se ora si trova conveniente di mandare dei bastimenti a vela, se si trova conveniente di servirsi dei piroscafi inglesi ed americani, perchè, domando io, non si troverà conveniente di servirsi dei piroscafi dei nostri connazionali? Perchè non si sostituirà nelle nostre relazioni colle Americhe la facile navigazione degli elici, la quale congiunge gli utili della navigazione a vapore a quelli della navigazione a vela, alla navigazione attuale?

Io non vedo come questa dimostrazione siasi data, e conseguentemente non insisterò nel combatterla.

Del resto l'onorevole preopinante ha cercato di dimostrare che lo traversate dei battelli a vapore inglesi sono più celeri di quelle dei nostri, e da ciò egli ha creduto di dedurre l'impossibilità di sostenere la concorrenza.

Anche questa obiezione è già stata altra volta esaminata e confutata. Io quindi mi restringerò ad osservare che ciò non è l'effetto della volontà dei direttori o degli azionisti della nostra compagnia, ma dipende dalla circostanza in cui siamo di non poter avere in un solo porto carichi compiuti come si possono avere facilmente in Inghilterra ed in America. Per lusingarci di avere un carico completo noi siamo obbligati di toccare due o tre porti, e conseguentemente di perdere qualche tempo in tutti per compiere il caricamento ed avere colle Americhe comunicazioni dirette senza passare per l'intermedio dell'Inghilterra.

Vede dunque la Camera che neppure questo è un motivo per cui si debba abbandonare quest'impresa, che non è un motivo per cui non si debba sussidiare questa società, e che l'unica conseguenza che se ne potrebbe fondatamente dedurre sarebbe quella di dare alla nostra compagnia un sussidio maggiore di quello che dà il Governo inglese, il che è tutto il contrario di quello che si fa, mentre, come fu dimostrato fino dalla discussione del 1853, e come è spiegato nella

relazione, delle compagnie sussidiate dai vari Governi d'Europa questa è quella che è favorita meno di tutte. Non entrerà nella questione sollevata dal preopinante circa l'impiego dei *klippers*. L'invenzione dei medesimi è assai recente, non hanno ancora l'esperienza per loro, e credo che, prima di arrischiarsi in mari sommamente tempestosi quali sono l'Atlantico ed il Pacifico, prima di volere che questa costruzione basti di per sé a superare la celerità del vapore, specialmente quando si devono traversare mari nei quali si sa che vi sono dei 15, dei 20 giorni intieri di calma, mari nei quali le tempeste sono frequentissime; quando, dico, si vuol asserire che i *klippers* a semplice vela si devono sostituire alla navigazione ad elice, bisogna avere dei fatti assai più fondati di quelli che nè il preopinante nè chiunque altro abbia adottati o possa addurre.

Onde dare un'idea alla Camera dei pericoli che si corrono in questa navigazione, mi permetterà di leggere un brano di un libro fatto stampare dalla Camera dei comuni d'Inghilterra per popolarizzare le idee relative alla navigazione transatlantica, e far sentire con quanto fondamento fossero accordati dei sussidi alle compagnie.

« Un sussidio annualmente pagato è indispensabile per le spese enormi della navigazione a vapore sull'Oceano; e ciò lo ha dimostrato la compagnia dei *pachebotti* del mare Pacifico, che nello scorcio dei primi cinque anni di sua esistenza dal 1840 al 1846 aveva perduto i due terzi del suo capitale, quantunque il privilegio esclusivo della navigazione a vapore le fosse concesso su tutte le coste. »

Vede dunque la Camera che quando una navigazione a vapore esercitata da abili navigatori come sono gli Inglesi, nel solo periodo di cinque anni ha fatto perdere i due terzi del capitale, vi è tutta la ragione che il Governo venga in sussidio; altrimenti queste comunicazioni e i vantaggi che esse arrecano non si potrebbero in alcun modo ragionevolmente sperare. Aggiungerò un altro fatto il quale venne constatato dalla gazzetta ufficiale del nostro Stato del 19 di questo mese. In essa si legge che in meno di due anni avvennero 12 naufragi di grossi vapori nell'Atlantico e nel Pacifico.

Questi vapori erano costati quasi otto milioni di dollari; le vite che sgraziatamente furono in questi infortunii sacrificate sommano a 1250. Come dunque si può sperare di aver regolari e periodiche comunicazioni in mari e in coste in cui così grandi sono i pericoli, così frequenti le perdite, se lo Stato non porge aiuto all'industria privata? Ed è appunto perchè ciò non era sperabile, che Governo e Parlamento si risolsero a sussidiare questa società.

L'onorevole deputato Corsi dice che vi sarà un'altra linea più proficua di questa e che quindi conviene pensare a sussidiare quella di preferenza. Io non so se la linea orientale sarà per noi più proficua della transatlantica, e molto ne dubito a fronte delle statistiche e della entità delle colonie di nostri concittadini in America; ma, quand'anche lo fosse, questo sarebbe tutt'al più un motivo per sussidiare anche l'altra linea, non per togliere il sussidio a questa; e ciò per ottenere dall'aumento del commercio quei maggiori introiti doganali che si sono, mediante queste regolari comunicazioni, ottenuti in Francia e in quegli altri paesi in cui periodiche comunicazioni a vapore si stabilirono.

Finalmente l'onorevole deputato Corsi trova la linea inglese più facile e conveniente della nostra; ma questo appunto è un motivo che deve spingerci a sostenerla con sussidi, per non cessare di aver comunicazione diretta con centinaia di migliaia di nostri concittadini, e con paesi coi quali abbiamo già un commercio così importante.

Per ultimo, egli credette dover combattere l'articolo 4, dicendo che annullava la legge. Quest'articolo non fu altrimenti suggerito alla Commissione e al Governo che lo accettò se non dal desiderio di vedere prontamente procurati al paese i vantaggi che ragionevolmente si sperano dall'attivare tale navigazione. Si pensò che, se questa navigazione si attiva sei mesi prima di quello che porterebbe la legge, in allora la pena alla quale si è voluto sottoporre la compagnia, privandola di metà del sussidio per i tre suoi primi viaggi, le sarebbe condonata. Al di là dei sei mesi dura la minaccia della perdita della metà di detto sussidio, e cessa al di qua dei sei mesi dell'anno che le si accordò di proroga; e questo appunto perchè si desidera che la compagnia dia opera al più presto possibile a questa navigazione.

Vede dunque la Camera che la legge è giusta, che gli impedimenti dalla compagnia incontrati sono reali e non hanno bisogno di ulteriore dimostrazione, dappoichè tutti sanno che il Governo inglese accapparrò per sé tutti i bastimenti e tutti i cantieri e pubblici e privati; che per conseguenza la compagnia non è in colpa. E nello stesso tempo la Camera sente che, se pure si vogliono assicurare al paese i vantaggi che egli ha il diritto di sperare da tale navigazione, bisogna sussidiare una qualche compagnia, perchè, abbandonandola alle sole sue forze, nessuna certo si sobbarcherà ad imprese le quali congiungono tanti rischi, e nelle quali il profitto non può venire che col tempo e col progresso della navigazione. Quindi se, specialmente nei primi anni, le compagnie non vengono in qualche modo sorrette dal Governo, è impossibile che si stabiliscano tali regolari comunicazioni, e riescano realmente proficue e per le compagnie stesse e per lo Stato.

Per conseguenza io credo che la Camera vorrà approvare la convenzione quale le venne dal Ministero e dalla Commissione proposta.

MICHELINI G. B. Generalmente parlando, tutti gli emporii commerciali debbono avere ed hanno realmente le loro speciali direzioni, i loro speciali generi di commercio. Io non voglio già asserire con questo che una città commerciale non possa darsi utilmente a qualunque ramo di commercio. Ciò è lontano dal mio pensiero; dico unicamente che ogni emporio commerciale ritrae la principale sua prosperità coltivando specialmente quei commerci che per la natura stessa delle cose gli sono più agevoli o più produttivi. Applicando queste generali osservazioni alla città di Genova, mi sembra che non si debbano escludere gl'intrepidi suoi marinai dall'Oceano, dal Pacifico e da nessuno dei mari di questo mondo, ma che il campo principale del commercio genovese, quello che sopra gli altri lo rende florido sia il Mediterraneo, appunto come avvertiva l'onorevole deputato di Savona. Quest'asserzione che è verissima attualmente, lo diverrà ancora di più allorquando, come è da sperare ciò avvenga fra quindici o venti anni, si farà il taglio del sabbioso istmo di Suez, ovvero, secondo un altro progetto, si stabilirà una comunicazione tra il mar Rosso ed Alessandria d'Egitto. Oh! allora il commercio fiorirà nel Mediterraneo molto più di quello che vi fiorisse prima della scoperta del passaggio del capo di Buona Speranza, scoperta che fece passare il commercio nelle mani degli Olandesi, degli Inglesi e di altre nazioni occidentali. Ho detto molto di più, perchè io porto opinione che il commercio attuale sia molto più esteso, molto più ragguardevole, partecipandovi un maggior numero di popoli, di quanto lo era il commercio degli antichi tempi, quando citavansi come principali emporii commerciali Tiro, Sidone e Cartagine, ed anche di quanto lo era nel medio evo. Ora, se il Mediterraneo ritornerà ad essere la sede del principale commercio del

mondo, che è quello tra l'Oriente e l'Occidente, questo commercio sarà accompagnato da quello svolgimento, da quella grande estensione che ha acquistato nei nostri tempi. Ed alla città di Genova, per la felice sua posizione, per le sue ricchezze e per la solerzia dei suoi marinai toccherà buona parte del commercio del Mediterraneo. Laonde mi sembra che il commercio tra l'Europa e l'America debba essere lasciato all'Inghilterra, la quale vi è naturalmente chiamata dalla sua posizione, e contro la quale mai potrebbe lottare il commercio genovese, laddove nel Mediterraneo la concorrenza riuscirebbe nocevole all'Inghilterra.

Questo fenomeno economico si verifica anche riguardo agli individui. Dite ad un negoziante di fare acquisto di terre invece di ampliare il suo negozio; ovvero ad un proprietario di darsi al commercio invece di allargare i suoi fondi, e voi fate loro fare una cattiva speculazione. Quando agli affari degli individui o delle nazioni si lascia il naturale loro andamento, questo riesce sempre il più proficuo ed agli individui ed alle nazioni.

L'unica conseguenza che io voglio trarre da queste considerazioni (e prego la Camera di avvertirlo ben bene) si è che bisogna lasciare le cose al loro naturale andamento. Così facendo, il commercio si svolge in quei siti ed in quelle guise che è richiesto dall'utilità generale. Quando avvi qualche cosa da guadagnare, vivete sicuri che non manca chi a quei guadagni consacrò la sua industria ed i suoi capitali. Che se il Governo, coll'inopportuna sua intromettenza, cerca di spingere il commercio colà dove è meno produttivo, allora si corre il pericolo di stogliere industria e capitali da più proficui impieghi.

Sarebbe utile e desiderabile che gli agrumi crescessero nei paesi del Nord; ma se gli Svedesi volessero darsi a quell'industria farebbero una pessima speculazione, perchè possono procurarsene da Napoli, da Genova o da Marsiglia a molto miglior prezzo. La migliore protezione che i Governi possano compartire al commercio consiste nella libertà e nel tutelarne l'esercizio.

L'onorevole relatore ha arrecato molte ragioni che, secondo lui, militano per la compagnia transatlantica, come è quella che l'entità del commercio tra l'America e Genova supera i 60 milioni. Ma, chechè sia dell'entità di questo commercio, che riconosco essere importantissimo, io dico che, se questa entità è tale da rendere necessario ed utile un corso regolare di piroscafi tra Genova e le due Americhe, questo corso si stabilirà da sé, senza la necessità del sussidio della nazione. Senonchè, a cagione del grande risparmio di tempo che si farà recandosi alle Americhe per l'Inghilterra o per la Francia, anzichè per Genova, anche quando sia stabilito un corso regolare di piroscafi tra quest'ultima città e l'America, io credo che la maggior parte dei viaggiatori continueranno ad imbarcarsi all'Avre od a Liverpool, come si fa presentemente.

Da queste considerazioni e da quelle che sono state messe in campo dall'onorevole deputato Corsi vengono due conclusioni: la prima sarebbe di rigettare l'attuale progetto di legge, di modo che, essendo scaduto od essendo per scadere il tempo prima del quale la compagnia transatlantica erasi obbligata di mettere in corso i suoi piroscafi, cesserebbe di avere effetto il contratto seguito tra essa ed il Governo.

Ma io non spingo per ora sin là la conseguenza delle ragioni per me addotte; dirò bensì che almeno almeno la Camera deve usufruttare il vantaggio che ci reca questo progetto di legge.

Avvi un contratto tra la compagnia ed il Governo; la com-

pagua ci chiede di recedere da una delle condizioni di questo contratto, vale a dire dalla costruzione in legno di tre battelli a vapore; in ogni contratto, per essere equo, bisogna che vi sia un corrispettivo, bisogna che i vantaggi si compensino.

Quale ora è il vantaggio che avrebbe il Governo in corrispettivo del vantaggio che egli accorda alla compagnia? È quello di cui all'articolo 3 del progetto ministeriale; ma, se la Camera approva poscia l'articolo 4, allora resta annullato intieramente questo corrispettivo, ed allora questo contratto è tutto favorevole alla compagnia e niente al Governo.

Per questi motivi, anche avuto riguardo al grave peso che questo contratto reca alle finanze, il quale peso oltrepassa i 9 milioni, ove si moltiplichino le sovvenzioni annuali per i 15 anni che deve durare il contratto, io voterò forse contro il progetto di legge, ma voterò certamente contro l'articolo 4 aggiunto dalla Commissione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il deputato Michelini ha esordito col suo discorso stabilendo un principio che io non credo si possa ammettere così facilmente nella condizione attuale del grande sviluppo che prende ovunque il commercio, ed è che i grandi emporii commerciali devono avere un campo limitato.

A mio avviso i grandi emporii commerciali devono avere tutto quel maggiore sviluppo che loro è concesso dalla rispettiva posizione, dalla opportunità delle relazioni che possono istituire e dai capitali di cui è loro dato di disporre; quindi, ammettendo il principio suddetto, ma estendendolo secondo queste norme, non so comprendere come l'onorevole preopinante intenda di limitare il commercio di Genova...

MICHELINI G. B. No, no!

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici... di limitare l'azione commerciale di Genova al Levante, perchè, dice egli, quello è il suo commercio naturale. Naturali sono tutti i commerci che si possono con qualche vantaggio stabilire; nè vedo come si debba restringere uno dei più bei porti del Mediterraneo a trafficare esclusivamente col Levante, od aspettare che si apra l'istmo di Suez per dargli un più grande sviluppo. Se, come confido, il taglio dell'istmo di Suez verrà eseguito, questo sviluppo sarà maggiore, ma di necessità si richiederanno più cospicui capitali; nè per questo, credo, dovrà il commercio di Genova limitare le sue relazioni con altri paesi onde rivolgerle tutte a quella via. Esso potrà continuare i suoi antichi commerci, ed aprirne degli altri in questa nuova direzione che gli verrà procurata.

Un'altra conseguenza dei principii dell'onorevole preopinante sarebbe che si debba lasciare all'Inghilterra ed alla Francia il commercio colle Americhe, perchè esse sono in posizione più opportuna per farlo.

Intendo bene che sotto molti rapporti esse siano in condizione più opportuna; ma forse per ciò noi dovremmo rinunziarvi? Non si deve invece tentare di tenerci a livello e di combattere queste rivalità? Se valesse il suo argomento, io domanderei perchè egli spera che Genova possa gareggiare con Marsiglia e con Trieste in molte altre parti del Mediterraneo. Bisognerebbe dunque ancora studiare in questo Mediterraneo limitazioni maggiori, onde riconoscere quali siano quelle relazioni commerciali che possano da sole costituire l'emporio di Genova in condizione tale da profittarne, senza temere concorrenza.

Ma io credo che, nell'avviamento attuale del commercio, queste restrizioni al suo progressivo sviluppo siano affatto contrarie, non solo al desiderio, alle tendenze, ma all'interesse stesso del nostro paese.

Secondo me, il sostenere che, quand'anche la società transatlantica di Genova apra relazioni coll'Atlantico, col Pacifico, colle due Americhe, non vi sarà alcuno che ne approfitti, preferendosi generalmente l'imbarco all'Havre od a Liverpool, non regge in alcun modo; giacchè, se Genova non avesse specialità di relazioni con quei paesi, se si trattasse solo di alcuni speculatori od industriali che volessero intraprendere quei viaggi, potrebbe forse verificarsi la verità di un tale asserito.

Ma in un paese come il nostro, in cui 50,000 e più cittadini espatriarono per andarsi a stabilire in quei paesi, non per formarvi una colonia dipendente dal nostro Stato, ma per esercitarvi le arti, il traffico, le industrie, per arricchirsi, insomma, conservando pur sempre non interrotte relazioni colla madre patria, ove per lo più ritornano a godere le acquistate ricchezze, incoraggiando così col proprio esempio nuove emigrazioni in quei paesi, come si può immaginare che tutto questo movimento di persone deserti il principale porto del proprio paese per portarsi piuttosto all'Havre od a Liverpool?

Non parmi in verità che ciò si possa ragionevolmente supporre, ed è tanto vero che, anche senza il sussidio della società transatlantica, quelli che oggidì emigrano per lontani paesi, s'imbarcano sopra legni a vela, fanno viaggio assai più disagiato, ma partono dalle nostre coste.

Io dunque non comprendo come si dimentichi questo argomento, il quale venne già sviluppato nelle antecedenti discussioni, e fu pure addotto dal relatore della Commissione, vale a dire il grande interesse che abbiamo di mantenere vive queste relazioni per mezzo della compagnia transatlantica.

Si disse che questa società non può reggere. Ma, avendo noi desiderio ed interesse che sussista, ciò vale a giustificare l'intendimento che ha il Governo di favorirla, e non vedo come invece se ne possa trarre argomento per non sussidiarla.

E, tornando al pensiero dell'onorevole Michelini, il quale vorrebbe che Genova si restringesse per ora a commerciare in Levante, aspettando per fare di più che si apra l'istmo di Suez, osserverò che ai giorni nostri l'aspettare è soccombere. Ripeto poi che Genova, nè per la sua posizione, nè per i suoi capitali, nè per la sua marina mercantile, si può ammettere che abbia d'uopo di contenere le sue relazioni commerciali in limiti così ristretti, ma che deve invece procurarsi che le allarghi in un campo più vasto, e questo faccia sollecitamente, anzichè attendere di essere sopraffatta dagli altri, come le avverrebbe seguendo i precetti del deputato Michelini.

I bastimenti altronde sono atti a fare qualunque viaggio, e se la società ora transatlantica avrà preso tale importanza e sviluppo da poter aumentare i suoi bastimenti in modo da battere, non solo quella via per cui oggi è istituita, ma anche a tenerne altre, avremo in mano mezzi potenti da approfittare più presto dell'apertura dell'istmo di Suez, e non dovremo aspettare che un'altra società si costituisca per farci godere i vantaggi di quella comunicazione diretta tra i due mari.

Finalmente l'onorevole deputato non trova vantaggiosi i patti di questa nuova convenzione, perchè il Parlamento, approvando questa legge, farebbe un favore alla società esimendola dall'obbligo di costruire tre bastimenti di legno, statole imposto colla prima concessione.

Mi sembra che nella discussione generale una tale obiezione sia intempestiva, dovendo essa trovar luogo quando si esaminerà l'articolo 1.

Io mi riservo quindi di fare allora alcune osservazioni tendenti a dimostrare che la concessione che si fa alla società, svincolandola dall'obbligo della costruzione di tre bastimenti

di legno, non è tanto nel di lei interesse, quanto più nell'interesse generale.

A mio giudizio quest'obbligo stato imposto nella prima concessione, di fabbricare tre bastimenti di legno, fu affatto sconveniente e svantaggioso; ed oso dire che, se la società persistesse nel volerlo mantenere, io pregherei la Camera, pei motivi che addurrò, occorrendo, nella discussione dell'articolo 1, pregherei, dico, la Camera di vincolare la società a non costruirne nemmeno uno di legno. Allo stato delle cose, essendo esaurita la discussione generale, si potrebbe passare alla discussione degli articoli su cui, venendo il caso, darò tutte le desiderate spiegazioni in ordine ai nuovi patti convenuti colla società.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Corsi.

CORSI. L'onorevole relatore ha preso a difendere il progetto di cui era incaricato di sostenere la discussione; non so se coi suoi ragionamenti sia giunto a convincere la Camera; io però confesso che non lo fui. Egli ci ha detto che la società transatlantica non ha esatto i decimi delle azioni alle quali avevano sottoscritto gli azionisti, e che per conseguenza non poteva andare avanti. Il torto a questo riguardo è tutto della società; la direzione della medesima, avvalorata dagli statuti approvati dal Governo, i quali le davano mezzo di ottenere l'esazione di questi decimi, o vendendo le cedole alla Borsa, od in quell'altro modo stabilito dagli statuti, avrebbe dovuto esigerli.

Ma il fatto sta che gli azionisti intendevano sciogliere la compagnia, e la società invece voleva stare in seggio; ed ecco perchè la direzione non è andata più oltre nella richiesta dei decimi. Nello spazio che è corso di tre o quattro anni la società avrebbe dovuto avere tutti i suoi decimi esatti, come vediamo avvenire di tutte le altre società, ed invece non è giunta a riscuotere che tre o quattro decimi per addivenire alla costruzione di uno o due battelli a vapore, onde conseguire la retribuzione promessa dal Governo per avere bene o male attivata la navigazione, e poi la cosa avrebbe tirato innanzi come avrebbe potuto.

Prima di tutto io credo che la società avrebbe dovuto esigere i capitali dovuti dagli azionisti, e poi, se non avesse potuto progredire, se non avesse potuto avere mezzi sufficienti di costruire i bastimenti necessari, si sarebbe potuto provvedere diversamente. Ma, ripeto, se il Governo ha trovato a comprare dei bastimenti capaci di navigare da Genova al mar Nero e dal mar Nero a Genova, senza difficoltà, pagando dei prezzi non molto rilevanti, poteva egualmente la direzione della società, che è diretta da esperti capitani di mare, trovar modo di provvedersi delle navi che le occorrevano.

Inoltre l'onorevole relatore disse che, se il Governo ha fatto acquisto di bastimenti, questi sono stati riconosciuti cattivi. Io debbo credere che siano buoni dal momento che navigano nel mar Nero da parecchi mesi con soddisfazione. Egli aggiunse poi che colle Americhe si fa un commercio molto attivo. Ma nessuno non gli ha mai negato questo. Ma dall'accordare o no la proroga alla compagnia ne verrà forse la conseguenza che questo commercio rimanga annullato? Io non credo che il commercio che si fa ora attivamente sia per soffrirne, quando anche non si costruissero questi sette bastimenti della compagnia; perchè una società, la quale non abbia che sette piroscafi, è impossibile che possa portare gran vantaggio al commercio che si fa attualmente colle Americhe.

L'onorevole relatore mi ha fatto dire che la società avesse ricavati grandi vantaggi dal noleggiare dei piroscafi. Io non ho detto questo; io ho notato soltanto che essa aveva deviato dal

suo scopo; la società era stabilita per attivare una navigazione coll'America, e invece i primi bastimenti che ebbe, prima ancora che uscissero dai cantieri, li noleggiò al Governo francese per la guerra d'Oriente, collo scopo di ricavarne un frutto. Questo ho detto, e non che ne ottenesse un grande vantaggio; anzi, in prova che la società non si è arricchita, ho detto come gli azionisti ne chiedevano lo scioglimento, perchè le sue azioni erano in gran ribasso, e lo sono tuttora, in modo che avranno soltanto profitto a qualche speculatore di Borsa, ma non certamente ai poveri azionisti che ora chiedono di essere cavati d'impiccio.

Disse poi che le compagnie inglesi hanno perduto due terzi del loro capitale, sebbene ricevano dal Governo sussidi maggiori che non sono concessi alla nostra.

Io convengo perfettamente in questo coll'onorevole relatore, anzi ho detto che non avremmo mai potuto sostenere una seria concorrenza colle società inglesi, perchè ricevono maggiori sussidi dal Governo, ed hanno un corso di qualche centinaio di miglia a fare di meno. Se adunque, malgrado le migliori condizioni in cui si trovano le società inglesi, in cinque anni perdettero in tale impresa i due terzi del loro capitale, possiamo antivedere facilmente quale sarà la sorte della società nostra.

Inoltre l'onorevole relatore notava che le società inglesi hanno perduto 12 vapori. Anche io ho letto la statistica di queste perdite nei giornali; anzi ora vuolsi aggiungere il *Pacifico*, il quale, partito da circa quaranta giorni dall'Inghilterra, finora non è giunto a Nuova York, e, sebbene si sia spedito in traccia di quel vapore, finora non se ne ebbe notizia. Ma questo prova sempre più la mia tesi, essere questa una navigazione difficile e pericolosa, e che, essendo noi più distanti dallo stretto di Gibilterra di quel che lo siano l'Inghilterra e l'Avre, la nostra navigazione transatlantica avrà maggiori difficoltà dell'inglese a superare.

Ripeto dunque che con la somma di 624,000 lire all'anno, e in totale di 9 milioni che si tratta di dare in sussidio a questa società, il Governo potrebbe acquistare nove o dieci fregate a elice per la nostra flotta; e questo sarebbe molto più utile al paese di quello che sia il favorire una società di speculatori; e sarebbe soprattutto più nell'interesse delle finanze e dei contribuenti, i quali sono già aggravati abbastanza dalle imposte e dalle critiche circostanze in cui versa il paese, il risparmiare una somma così rilevante, anzichè consacrarla a sostenere una società, la quale, checchè si dica, checchè si faccia, non potrà mai lottare vantaggiosamente colle estere concorrenze e presentare soprattutto un utile adeguato.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini G. B.

MICHELINI G. B. Siccome io parlo nel medesimo senso dell'onorevole preopinante, così sarebbe meglio che fosse prima concessa facoltà di parlare all'onorevole relatore, il quale pure l'ha chiesta.

PRESIDENTE. Mi pare che sia molto meglio che il relatore si riservi l'ultimo la parola per rispondere a tutti gli oppositori. (*Sì! sì!*)

MICHELINI G. B. Io ho avuto la disgrazia di essermi male espresso; fatto sta che il signor ministro mi ha malissimo compreso, avendomi egli fatto dir cose che erano ben lontane dal mio sentimento.

Io non voglio sicuramente porre limiti, stabilire una linea di separazione tra un commercio e un altro; so io pure che il commercio deve avere un'estensione indeterminata. Laonde, parlando di specialità, non escludeva le generalità.

Non sono poi così ignorante delle cose nostre che non sappia il commercio genovese avere una grande estensione in Ame-

rica, e principalmente nell'America meridionale, principalmente perchè non avvi colà la concorrenza degli Inglesi e nemmeno quella degli indigeni, di modo che lo stesso cabottaggio non operasi da loro, ma bensì dai Genovesi.

Ma, quando io parlo di limitazioni, intendo unicamente di quelle che sono recate dalla natura stessa delle cose; e mi sembra d'averlo detto chiaramente. Ciò, in una parola, che io combatto si è la pretesa di voler cambiare la direzione del commercio, come se, lasciato libero, esso non prendesse quella direzione che è la più utile a tutti.

Perchè ho parlato della prossima comunicazione tra il Mediterraneo ed il mar Rosso, il signor ministro mi fa dire che io voglio condannare il commercio genovese a languire sino a quel tempo. Ma, Dio buono! non è forse in prospero stato attualmente il commercio ligure? E crede il signor ministro di essergli grandemente giovevole con questa legge che egli ci propone? È una goccia d'acqua in paragone dello svolgimento che il commercio genovese prende naturalmente da sè, senza il soccorso nè del Governo nè del Parlamento.

Il commercio genovese ha preso quest'incremento, perchè è ricco di capitali, perchè i marinai genovesi sono dotati di molta energia, perchè Genova trovasi in felicissima posizione. Quindi non reggono quelle obiezioni che faceva l'onorevole ministro alle mie osservazioni, in quanto che non ho mai detto che si debba limitare; ho detto solamente che non bisogna fare degli storni di capitali che sono meglio impiegati per recarli colà dove darebbero minori profitti.

Credete voi colla vostra legge, colla vostra convenzione colla società transatlantica di creare capitali? Credo che non abbiate questa presunzione. Voi prendete capitali dalle borse dei contribuenti e li date a quella compagnia; e tutto quel capitale che sarà impiegato nell'intrapresa transatlantica sarà sottratto necessariamente ad altre più proficue industrie. Ed ecco ciò che io non voglio. Questo è stato il mio concetto, ed io sono stato ben lungi, come quasi ha supposto il ministro, di voler dare al commercio genovese per limite le colonne d'Ercole.

No, con tutte le vostre leggi, voi non create capitali, ma ne cambiate solamente la destinazione, dandone loro una meno utile.

Nè mi si dica che la compagnia transatlantica sarà sorgente di ricchezza, come lo sono le strade ferrate. Bisogna guardare le cose sotto tutti gli aspetti, e non bisogna perdere di vista la ricchezza maggiore che sarebbe prodotta dai capitali, ove fossero stati lasciati alla primitiva naturale, epperò più proficua loro destinazione.

Mi riservo poi, secondo che desidera il ministro, a combattere l'articolo 4. Dirò solamente sin d'ora che quest'articolo, come confessava lo stesso signor ministro, è stato *appiccicato fuori di luogo*. Ciò dimostra che la smania che ha il Governo di voler sempre sopraccaricare i contraenti di condizioni onerose, fa sì che i contraenti hanno poi motivo di esigere condizioni e d'imporre a loro volta pesi al Governo.

Questo si verifica riguardo alle ferrovie, si verifica in quasi tutti i contratti che il Governo fa coi privati. Se si tratta, per esempio, d'una strada ferrata, essa deve passare per tal luogo e seguire tale direzione, ecc., come se l'interesse stesso dei costruttori non li inducesse a farla passare dove dà maggiori profitti, cioè dove è più utile a tutti. Che se il Governo imponesse minori pesi ai contraenti, minori sarebbero altresì i pesi che i contraenti imporrebbero al Governo e minori sacrifici farebbero le nostre finanze.

CAVOUR G. Nella discussione che ora occupa la Camera sono state adottate dall'una e dall'altra parte ragioni di molto

peso. In quanto a me, sono convinto che l'opera della società transatlantica sarà pel paese largamente benefica, e che quindi essa abbia ad essere trattata dal Governo con qualche riguardo, con qualche protezione, e credo anch'io che i rimproveri che dalla stampa furono indirizzati a questa società, ed ai quali fu fatto allusione anche nell'attuale discussione, sieno troppo severi.

Questa società ha subito l'influenza dei tempi. Si sono prodotte, come si sa, crisi commerciali e industriali, per le quali credo che non si possa chiedere alla società più di quanto ha fatto. Non intendo adunque combatterla o pregiudicarla in modo alcuno. Ma vedo per altra parte una ragione perentoria di respingere questa legge se non è grandemente modificata, per la ragione che, votando questa legge, votiamo una spesa eventuale di 9 milioni e qualche centinaio di mila lire. Ora, nello stato delle nostre finanze questa è una somma grave. Che cosa rappresenta questa somma? Rappresenta tre anni dell'imposta delle patenti, che ci ha occupato per quasi un mese, e di cui tutti abbiamo lamentato alcune misure un po' dure, ma però necessarie.

Ora, mentre abbiamo votata (almeno io l'ho votata, quantunque a malincuore, colla maggioranza) una imposta così grave, io non mi sento di votare 9 milioni per una cosa di cui non vedo una assoluta necessità, benchè si presenti utile per qualche parte.

Ma mi si risponde che è cosa giudicata; che il Parlamento l'ha accettato quest'onere nel 1853, e non deve disdirsi senza gravi cause.

Ammetto anche questo: quando una provvisione è già stata presa, la minoranza che non l'ha votata deve adattarsi in certi limiti a quanto fu fatto per mantenere, non dirò la fede pubblica (che non si può supporre che venga violata), ma per conservare una decorosa coerenza che deve guidare il legislatore nella sua condotta.

Ma dal 1853 al 1856 osservo che vi è un gran cambiamento nelle nostre finanze; ci siamo da quell'epoca in poi impoveriti di almeno 80 milioni; 50 milioni di prestito fatti dal Governo inglese e 30 milioni per l'imprestito che abbiamo votato nel principio della Sessione. Sono così 80 milioni di più che pesano sui nostri contribuenti.

Dunque, se l'impegnarsi allora per 9 milioni poteva essere razionale (io non li ho votati neppure allora, ma la maggioranza li ha votati), ora che abbiamo 80 milioni di debito di più dobbiamo andare più a rilente nelle nostre spese.

Io credo che, se un temperamento che suggerirò fosse adottato, al commercio del nostro Stato si provvederebbe in modo quasi eguale, e credo che si diminuirebbe la spesa di circa una buona metà. Io ammetterei una delle condizioni di cui parlava il signor ministro dei lavori pubblici, cioè libererei la compagnia dell'onere poco razionale che gli era stato imposto di costruire alcune navi in legno, mentre le converrebbe meglio farle in ferro. Ma osservo che, nello stato attuale del nostro commercio, le grandi, le massime relazioni, specialmente pel trasporto delle persone e delle corrispondenze del nostro Stato col nuovo mondo si trovano nell'America meridionale. Coll'America settentrionale ve ne sono bensì anche, ma in molto minor numero, e mi riservo a parlarne fra poco.

La compagnia transatlantica non ha ancora riscosso tutto il suo capitale, e, poichè molti azionisti adesso fanno difficoltà a compiere i loro versamenti, ed essa non ha costruito tutti i bastimenti che doveva costruire, io credo che non vi sarebbe niente di più facile che concertare con essa una nuova convenzione, giusta la quale s'incaricasse solo di provvedere al

servizio delle comunicazioni nostre coll'America meridionale. *(Un deputato dice a mezza voce alcune parole all'oratore)*

Mi si dice da qualcheduno che essa lo farà con gran piacere; ed io accetto questa dichiarazione, perchè, ripeto che non ho nessuna ostilità contro quella società, anzi vorrei promuoverne il vantaggio, il quale, in questo caso, credo che concorderebbe con quello dello Stato.

Noi abbiamo da 20 a 30 mila nostri connazionali nelle regioni della Plata e molti ne abbiamo nel Brasile; le relazioni postali e commerciali tra Genova e quei paesi devono necessariamente farsi intieramente per mare. Queste ragioni mi sembrano bastanti (oltre alla convenienza di non pregiudicare i capitali già impegnati) per dimostrare che, concentrando la compagnia i suoi mezzi intorno alle comunicazioni coll'America meridionale, lo scopo principale della legge sarebbe ottenuto; che la società non sarebbe pregiudicata, e che noi risparmieremmo da 4 a 4 milioni e mezzo.

Vengo ora a parlare delle comunicazioni coll'America settentrionale. Rispetto a queste io non posso accettare tutto quello che ha detto il signor ministro dei lavori pubblici, onde ribattere l'osservazione del deputato Michelini, che sovente potrebbe essere più conveniente da Genova andare ad imbarcarsi all'Avre per l'America.

È vero che non sarebbe conveniente di andare da Genova all'Avre od anche a Plymouth per andare a Rio Janeiro, a Montevideo od in altre parti dell'America meridionale; ma io mantengo che pei passeggeri e per le lettere, due grandi oggetti di commercio, da Genova sarà sovente più conveniente l'andare all'Avre quando si vuole andare a Nuova Yorck, anzichè andarvi facendo un gran giro di tutta la Spagna e passando lo stretto di Gibilterra; e mi spiego con cifre che spero non mi saranno da alcuno contrastate.

Da Genova all'Avre pel Moncenisio si fa quasi tutto il viaggio per strada ferrata, e si può compiere in meno di tre giorni, e per Marsiglia vi si va in poco più di due giorni; e, quando sarà ultimato il passaggio a traverso la città di Lione, che si trova in costruzione, si andrà da Marsiglia all'Avre in un giorno e qualche ora. Dall'Avre a Nuova Yorck, con uno di quei velocissimi piroscafi, non ci vogliono che tredici o quattordici giorni. Viaggio totale da Genova a Nuova Yorck, sedici o diciassette giorni.

Io domando ora se per lo stretto di Gibilterra, facendo tutto il giro della Spagna, e poi risalendo verso il Nord nella direzione di Nuova Yorck, la media del tempo che si richiede per un piroscafo possa calcolarsi a meno di venti giorni.

I piroscafi, si sa, non servono per le merci altro che per quelle di gran valore e piccol peso; mentre per le merci di maggior volume e di maggior peso, la navigazione a vela è sempre la più economica, ed il commercio per tutte queste non si servirà mai della navigazione a vapore. Dunque che cosa avverrà? I profitti dei piroscafi transatlantici devono nascere pressochè dai soli passeggeri e dalle corrispondenze postali. Ma i passeggeri, i quali guadagneranno tre o quattro giorni a passare per l'Avre (col beneficio di avere ancora sei o sette giorni di mare di meno, il che, come è noto ad ognuno, è sempre più comodo), questi passeggeri, dico, su cui dovrebbe lucrare la compagnia, non si goveranno delle sue navi e passeranno altrove, perchè andranno più presto. Lo stesso dicasi della corrispondenza epistolare.

Dunque egli è evidente che questa linea darà poco profitto. È bensì vero che la società sarà tenuta indenne per la sovvenzione che ricevette dal Governo; ma questo sarà un gran male, e qui entra l'onere per le finanze, che vorrei preservare da tale eventualità.

Ora, poichè si presenta a noi una favorevole opportunità di liberarci da un peso di oltre 4,000,000 e, così facendo, non danneggiamo la società, ma anzi le arrechiamo un beneficio, come lo dichiara un nostro collega che è interessato in questo affare, giacchè inoltre la linea del Nord, come accennò il deputato Michelini con molta ragione, sembra trovarsi nella condizione di sostenersi soltanto come quei frutti che maturano nelle serre calde ed artificialmente, io sarei disposto ad accettare una proposta di legge con cui si limitasse la convenzione colla società transatlantica solo riguardo alla linea dell'America meridionale, e si esonerasse l'erario di quella metà della spesa la quale si riferisce alla linea dell'America settentrionale.

Io non faccio per ora una proposizione formale a tale riguardo, ma indico solo che, qualora la Camera approvasse l'idea che ho enunciata, essa potrebbe sospendere la sua deliberazione in proposito, sinchè si sapesse se la società sarebbe disposta ad acconsentire a tali mutazioni.

FARINA P., relatore. Io confesso che non ho inteso l'obiezione messa innanzi dal deputato Michelini, colla quale disse che il commercio ha la sua specialità, e che, se va fuori di questa, non può prosperare.

Per dir vero, io non so che cosa con questo abbia voluto dire. Diffatti, se per ispecialità di commercio egli intende un traffico speciale per cui non se ne possa fare un altro, avrebbe il merito di ricondurci alle corporazioni di arti e mestieri. Ora io non posso supporre questo. È forse il commercio marittimo? Ma è tale, così quello che si fa in Levante, come quello che si fa in America. È forse il commercio di località? Ma io osservo che non vi è nessun commercio che abbia una specialità determinata, così che gli individui ed i mezzi di trasporto non debbano essere diretti che in un dato sito. Se poi l'onorevole deputato Michelini volle dire che noi Italiani non dobbiamo pensare a navigare nell'America, davvero che avrebbe dato ai compatrioti di Colombo una bella notizia!

MICHELINI G. B. Io non ho detto questa corbelleria.

FARINA P., relatore. L'onorevole Michelini e con esso l'onorevole Corsi vorrebbero restringere il sussidio che deve dare il Governo, specialmente per questo motivo. Essi dicono: se è vero che vi è un commercio così forte, è inutile che il Governo venga in sussidio di questa compagnia; essa può vivere benissimo da sé: che bisogno c'è di sussidiarla?

È certo che questo commercio è forte; è certo che questo commercio che si vuole sviluppare porta grandi danari nelle casse dello Stato (e questo è quello che hanno perduto di vista e l'onorevole Michelini e l'onorevole Corsi e l'onorevole Cavour); ma esso non è tale che quelli che vogliono stabilire una navigazione regolare a vapore, possano essere sicuri di rifarsi delle spese che cagiona questa navigazione.

L'Inghilterra ha colle regioni transatlantiche un commercio di lire 4,200,000,000 all'anno; eppure l'Inghilterra è obbligata a sussidiare tutte le compagnie che fanno le navigazioni transatlantiche.

Che cosa adunque vuol dire questo? Vuol dire che le navigazioni transatlantiche, abbandonate a se stesse, quando, specialmente nei primordi, non sono dai Governi sovvenute, non possono ricavare dal semplice utile del commercio di che far fronte alle gravi spese ed ai gravissimi rischi ai quali vanno incontro.

Per conseguenza l'argomento degli onorevoli Michelini e Corsi che, cioè, navigheranno gl'Inglese se non potrà navigare la nostra compagnia, prova contro di essi; poichè anche colà dove massimo è il commercio, il Governo ha dovuto sov-

venire le compagnie con sussidi infinitamente maggiori di quelli che concediamo noi.

Io ho sott'occhio un prospetto dei sussidi dati dal Governo inglese per la navigazione del golfo del Messico, del Brasile e di altre regioni transatlantiche, e vedo che questi sussidi sono in media di lire 11 87 cadun miglio di mare.

Ora noi diamo alla nostra compagnia lire 2 50 e quattro quinti ogni miglio. Se dunque la più gran nazione commerciante del mondo è obbligata a dare ai suoi bastimenti, perchè mantengano la navigazione su questa linea, un sussidio che è il quintuplo del nostro, non vedo perchè noi non vorremo dar niente per una navigazione che sicuramente dal commercio non ha l'alimento che ha la navigazione inglese.

Non terrò dietro all'onorevole Corsi nel supporre che vi sia antagonismo tra la direzione della società e i soci. Ignoro completamente questa cosa. So soltanto che questa è una società anonima; che conseguentemente, quando è mal contenta della sua direzione, la può sciogliere a suo piacimento; so che le società anonime sono convocate in assemblea generale onde deliberare ed esprimere il loro voto, e, fino a tanto che questo voto non c'è, non so come l'onorevole Corsi possa supporlo e venirne a parlare dinanzi alla Camera. Di questo argomento pertanto non terrò conto veruno.

L'onorevole Corsi infine soggiunse che col dispendio che si fa a sussidiare annualmente la compagnia si potrebbero avere nove o dieci vascelli o fregate ad elice. Io credo che, se le dovesse comprare, non riuscirebbe ad averne tre. Ma, lasciando questo argomento a parte, la differenza grande (e in questo rispondo anche all'onorevole Di Cavour), la differenza grande sta in ciò che, attivando questa navigazione, dall'esempio degli altri paesi appare manifestamente che si raddoppia il commercio.

Supponete adunque un raddoppiamento del nostro commercio di 66 milioni, che già facciamo con quelle regioni, prendete quello che si paga in media di diritto sulle derrate che entrano dall'estero nel nostro paese, cioè il 5 per cento, non sarà egli vero che, mediante le lire 650,000 che diamo annualmente di sussidio alla compagnia transatlantica, avremo una entrata di 5 milioni e parecchie centinaia di mila lire di più? Non sarà vero che le relazioni aumentate da queste navigazioni periodiche porteranno sulle strade ferrate dello Stato un afflusso di concorrenti che senza di ciò non vi sarebbe? Non sarà egli vero che sarà aumentato immensamente il trasporto delle lettere? E qui risponderò in parte a quello che diceva l'onorevole Di Cavour, che, cioè, le lettere, anche per l'America settentrionale, passeranno sempre dall'Havre.

Se ciò fosse vero, vuol dire che nessuno si prevarrebbe attualmente della navigazione a vela per mandare lettere; eppure non arriva mai, anche dall'America del Nord, bastimento alcuno nel quale non siano 50 o 60 lettere, le quali vengono lentamente sì, ma vengono per ispendere meno di quello che costa servendosi dei dispendiosi mezzi che l'onorevole Di Cavour ha indicati.

Vede dunque che questo suo argomento non può reggere a fronte dei fatti.

Ma si disse: voi supponete che, se non si attivano queste comunicazioni regolari con bastimenti a elice, il commercio genovese colle Americhe cesserà. Io non ho detto che cesserà, ma sostengo che, quanto alla nostra bandiera, resterà stazionario, ed io credo che, quando siamo in tempi di progresso, il restare stazionari equivalga assolutamente al dar indietro, ed infine al cessare totalmente.

Se l'onorevole Michelini vuol por mente a quello che suc-

cede lungo le linee parallele alle strade ferrate, egli vedrà che lungo quelle linee è cessato appunto totalmente il commercio.

Nè mi dica l'onorevole Michelini che colla nostra navigazione noi non creeremo dei capitali, perchè risponderò a lui collo stesso esempio delle strade ferrate, mediante le quali le comunicazioni sono triplicate e quadruplicate, ed il commercio ha seguito una proporzione consimile al movimento degli uomini.

Consequentemente vede la Camera che dallo stabilire comunicazioni celeri e regolari ne deve venire un grandissimo vantaggio, non solo alle compagnie, ma anche allo Stato, e questo motivo di portare un vantaggio allo Stato è quello che mi servirà per combattere l'osservazione dell'onorevole deputato Di Cavour.

Infatti, se noi trascuriamo di stabilire delle comunicazioni regolari coll'America del Nord, sicuramente uno dei più validi scopi che si hanno avuti in mira colla sovvenzione accordata verrebbe a mancare, perchè si verrebbero a far cessare quelle comunicazioni dirette, di cui abbiamo dimostrato avere sommamente bisogno.

Sicuramente le relazioni nostre di emigrazione coll'America del Sud sono maggiori che coll'America del Nord, ma il commercio delle merci è ad un dipresso pari, ed io credo quindi che vi sia sufficiente motivo per stabilire anche comunicazioni regolari coll'America del Nord; e non si ha che a guardare l'immenso sviluppo a cui sono giunti gli Stati Uniti per convincersene.

Io quindi non potrei ammettere le obiezioni che vennero fatte dagli onorevoli Corsi e Michelini, e nemmeno le limitazioni poste innanzi dall'onorevole Di Cavour.

Del resto, o signori, qui si tratta bensì di prolungare, ma non vi è nessuna possibilità di togliere fin d'oggi la concessione alla compagnia transatlantica. Ho già dimostrato come il termine per attivare la navigazione stabilito a suo favore, spiri soltanto alla fine di quest'anno; conseguentemente ogni questione tendente a variare sostanzialmente il fondamento di questa concessione sarebbe fuori di proposito, perchè, anche non votando la presente legge, la compagnia sarebbe tuttora in tempo di dare esecuzione agli obblighi e conservare i diritti antichi, e non si potrebbe quindi economizzare il sussidio. Altronde, come ho già detto, questa economia sarebbe più di danno che di utile allo Stato, perchè farebbe cessare una quantità di prodotti che di gran lunga superano le spese cui va incontro lo Stato.

Io credo che chiunque voglia riandare le discussioni che ebbero luogo quando la concessione fu fatta, vi troverà ragioni tali da convincersi che è di tutto interesse l'aver questa comunicazione diretta coll'America. Ora, se questa compagnia cadesse, io credo che molto difficilmente un'altra si formerebbe per surrogarla, e per conseguenza conviene usare ad essa tutte quelle agevolezze che le difficoltà dei tempi resero necessarie; senza di ciò non è la Compagnia che vi perderebbe, perchè essa troverebbe a noleggiare altri trimenti, e con profitto i suoi vapori, ma bensì lo Stato, il quale rimarrebbe privo di quelle comunicazioni dirette, dalle quali ha diritto di ripromettersi rilevantissimi vantaggi.

Io spero quindi che la Camera vorrà ammettere la legge quale venne presentata dalla Commissione e dal Ministero.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Isola.

ISOLA. L'ora essendo tarda, domanderei che si rimandasse a domani.

Voci. A domani! a domani!

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Rinnovamento degli uffizi;
- 2° Seguito della discussione del progetto di legge relativo alla compagnia transatlantica;

- 3° Spese in aggiunta al bilancio del 1853;
- 4° Spese in aggiunta al bilancio del 1854;
- 5° Spese in aggiunta al bilancio del 1855;
- 6° Alienazione di un locale demaniale e costruzione di un nuovo edificio ad uso di dogana in Arona;
- 7° Costruzione di tettoie nelle stazioni di Alessandria e di Arona.

TORNATA DEL 1° APRILE 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Sorteggio degli uffizi — Sorteggio di una deputazione per assistere alla funzione commemorativa della battaglia di Novara — Relazione sopra il bilancio passivo dei lavori pubblici per l'anno 1857 — Seguito della discussione generale del progetto di legge per modificazione della convenzione colla società transatlantica — Osservazioni del deputato Isola in favore del medesimo — Risoluzione proposta dal deputato Cavour Gustavo — Opposizioni ad essa del ministro dei lavori pubblici — Repliche del deputato Corsi — Osservazioni del ministro incaricato delle finanze — Repliche del deputato Corsi — Osservazioni del ministro incaricato delle finanze — Repliche del relatore Farina P. — Il deputato Cavour G. ritira la sua proposizione — Approvazione dei tre primi articoli — Opposizione del deputato Michelini G. B. all'articolo 4 — Parole in difesa del deputato Martelli — È approvato — votazione, ed approvazione dell'intero progetto — Relazione sul progetto di legge per acquisto di mulini, e di un canale sul Verellese — votazione ed approvazione di aggiunte di spese ai bilanci 1853, 54 e 55 — Relazione sul progetto di legge per una tassa di successione sopra cedole del debito pubblico.*

La seduta è aperta alle ore 4 1/2 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale, ed espone il seguente sunto di una petizione:

6103. Eugenia Canigia, vedova del cavaliere Pietro Pernigotti, già ispettore di 1^a classe nel Genio civile, trovandosi priva di mezzi di sussistenza, con 4 figli minorenni, ricorre alla Camera per ottenere una pensione o qualche altro compenso, stato dal Governo diniegato, siccome vedova di un impiegato deceduto non in attività di servizio.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Invito il segretario Cavallini a fare il sorteggio degli uffizi.

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

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

- UFFICIO I.** *Presidente*, Cadorna C. — *Vice-presidente*, Sulis — *Segretario*, Crosa — *Commissario per le petizioni*, Robecchi.
- UFFICIO II.** *Presidente*, Berriti — *Vice-presidente*, Cavallini — *Segretario*, Mezasco — *Commissario per le petizioni*, Pezzani.
- UFFICIO III.** *Presidente*, Lisio — *Vice-presidente*, Galvagno — *Segretario*, Tegas — *Commissario per le petizioni*, Marassi.
- UFFICIO IV.** *Presidente*, Ricci — *Vice-presidente*, Monticelli — *Segretario*, Marco — *Commissario per le petizioni*, Arrigo.
- UFFICIO V.** *Presidente*, Demaria — *Vice-presidente*, Farini — *Segretario*, Giovanola — *Commissario per le petizioni*, Astengo.
- UFFICIO VI.** *Presidente*, Quaglia — *Vice-presidente*, Demarechi — *Segretario*, Airenti — *Commissario per le petizioni*, Capriolo.
- UFFICIO VII.** *Presidente*, Bertini — *Vice-presidente*, D'Arcais — *Segretario*, Bottero — *Commissario per le petizioni*, Ma

Ora si procederà all'estrazione a sorte della deputazione che dovrà assistere al servizio funebre in suffragio dei morti alla battaglia di Novara, il quale avrà luogo posdomani alla Metropolitana.

(Vengono estratti i nomi degli onorevoli: Rubin, Astengo, Pateri, Airenti, Di Revel, Pernati, Farini, Mari, D'Alberti, Pescatore, Cornero, Melegari).

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

(È approvato.)

**RELAZIONE SUL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI
PEL 1857.**

BUFFA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Giunta intorno al bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1857. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 835.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE
DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONE
ALLA CONVENZIONE COLLA SOCIETÀ TRANS-
ATLANTICA.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiama il seguito della discussione generale sul progetto di legge relativo alla convenzione colla compagnia transatlantica. Il deputato Cavour Gustavo ha proposto un ordine del giorno così espresso: