

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*, Berruti — *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:

« La Camera, invitando il Ministero ad attivare una trattativa colla compagnia transatlantica di Genova, onde diminuire i pesi pecuniari assunti dallo Stato colla convenzione approvata dalla legge 11 luglio 1835, riducendo il servizio obbligatorio di quella società alle comunicazioni coll'America meridionale, passa all'ordine del giorno. »

Il deputato Isola ha la parola.

ISOLA. Allorchè si è aperta la discussione sopra il progetto della nuova concessione da farsi alla compagnia transatlantica, mi parve vedere che la questione si presentasse assai semplice, sia sotto il rapporto della giustizia, in quanto che non fosse veramente giusto nè doveroso lo sciogliere un contratto con una compagnia che già aveva fatto molte spese, ed alla quale non si potesse attribuire a propria colpa la inosservanza di tutte le condizioni che le erano state imposte, sia per la convenienza del Governo stesso, in quanto che, avendo esso trovato motivi e ragioni gravi e sufficienti per fare questo contratto e sottoporsi anche a sacrifici pecuniari, cadrebbe in una troppo grave incoerenza qualora non trovasse più buone le stesse ragioni, onde tenere in vita questo contratto e aiutare la compagnia nel travaglioso periodo che ha dovuto percorrere per ragione della guerra avvenuta. Quindi io sono persuaso che la Camera non avrebbe difficoltà, malgrado le opinioni contrarie, ad accedere al progetto del Governo. Per altro ho trovato che alcune proposizioni emesse in contrario hanno portata la questione sopra un terreno assai più vasto ed importante, in quanto che hanno fatto vedere che la Camera non si doveva tenere negli stretti limiti della giustizia legale nè della convenienza verso la compagnia, ma doveva esaminare gli alti interessi dello Stato, onde decidere se ed in qual modo esso debba sostenere questa impresa, e se vi sia ragione di abbandonarla, oppure di rivolgere le proprie mire ad altra più utile impresa.

Io ho ritenuto una proposizione dell'onorevole deputato Corsi, come un'altra dell'onorevole Michelini G. B., come pure ho ritenuto le osservazioni fatte dall'onorevole Gustavo di Cavour.

Quanto alla proposizione fatta dall'onorevole deputato Corsi, essa mirava a persuadere la Camera che in luogo di spendere delle somme colla compagnia transatlantica, avrebbe dovuto spenderle piuttosto per stabilire una linea di corrispondenze a vapori coll'Oriente.

Io sono pienamente d'accordo coll'onorevole Corsi sull'importanza di stabilire e di proteggere una linea di vapori pel commercio d'Oriente, e credo che la Camera si trova adesso in una tale posizione da poter apprezzare l'importanza di questa linea di navigazione e persuadersi che essa merita per lo meno di essere fatta oggetto di sollecite cure, onde attuarla.

Egli è certo che la guerra attuale, calamitosa per se stessa, ha dato una grande scossa all'Oriente; si può dire che l'Oriente scuote la polvere di 20 secoli per darsi un'attività commerciale ed industriale che tosto o tardi, speriamo, lo condurranno se non ad eguagliare, almeno a fraternizzare coll'Europa nel progresso della civiltà.

Il commercio dell'Oriente, o signori, niuno lo disconosce, va a prendere un grandissimo impulso: il nostro Stato per mezzo di Genova ebbe altre volte già un commercio attivissimo coll'Oriente, ma questo commercio sgraziatamente si è quasi annientato a fronte dell'antico; altre nazioni più attive o più fortunate hanno preso il sopravvento, ma ciò non toglie che questo commercio non possa ravvivarsi tra noi.

Se si verifica, come tutto pare che renda probabile, il taglio dell'istmo di Suez, tutti i porti dell'Oriente vicini a

questo sbocco saranno altrettanti emporii di merci delle Indie, della China, dell'Arabia, dell'Africa e di tante altre contrade lontane, dalle quali si potrà giungere facilmente ai nostri lidi, dandosi luogo a grandi operazioni commerciali. L'emancipazione del mar Nero, la libertà commerciale che si darebbe a quel vasto bacino, porterebbero le nostre relazioni commerciali anche sulle frontiere della Georgia e della Circassia, ed in siti ove un giorno vi furono colonie e vasti emporii, ma dove il trascorrere de' tempi ha mutate le cose. Ma io non credo che il sostenere la linea orientale debba influire a danno della occidentale, e penso anzi che entrambe debbano concorrere a formare a nostro favore il punto di convergenza di una gran parte del commercio europeo. La ragione è evidente. Noi possediamo un punto nello Stato (e non parlo nell'interesse municipale di questo punto, ma nel generale del paese) che, per la fortunata combinazione della posizione naturale, quasi provvidenziale, e per l'aggiunta dei mezzi industriali dell'uomo, forma il vero anello del commercio dell'emisfero inferiore col superiore. Ognun vede che io parlo di Genova; ma parlerei nella stessa guisa di qualunque altro luogo che a preferenza di Genova riunisse in sé le fortunate combinazioni che ho testè accennate. Ora le due linee debbono appunto riunirsi e concorrere a creare in questa località un emporio di commercio di cui non si sarà mai veduto il simile, se sapremo afferrare arditamente e prontamente l'occasione propizia che ci si presenta.

D'altronde è certo che tanto le Indie orientali quanto le occidentali hanno un'infinità di prodotti di cui mancano le une rispetto alle altre; così le Indie orientali hanno moltissimi prodotti che non si trovano nell'America, e viceversa succede di questa riguardo alle Indie orientali. Ora io credo che queste due linee potranno dar luogo nel Mediterraneo e nel nostro emporio ad un cambio di queste merci per trasportarle da una parte all'altra delle due estremità dell'emisfero meridionale. E anche questa è una ragione per cui la coesistenza delle due linee non porterà pregiudizio nè all'una nè all'altra, ma anzi darà luogo per entrambe ad una maggiore estensione di affari e di lucri.

Per conseguenza io ritengo come giustissima la proposizione dell'onorevole deputato Corsi, quanto al promuovere la linea orientale, ma non la ritengo tale sotto il rapporto che si dovrebbe abbandonare la linea occidentale per rivolgersi alla linea orientale.

Quanto alla proposizione dell'onorevole deputato Michelini, essa consisterebbe in ciò, che naturalmente l'interesse nostro più immediato starebbe nel commercio del Mediterraneo e non già nel commercio di altri ma più lontani.

Questo sarebbe vero, se noi ci trovassimo nella posizione in cui ci trovavamo in altri tempi, quando cioè non erano conosciute le grandi vie marittime del capo di Buona Speranza e del capo Horn, quando l'America e l'Africa ed una gran parte dell'Asia erano, per così dire, sconosciute, e quando tutto il commercio che avevamo con quelle remote contrade veniva operato unicamente per mezzo di carovane con stenti e pericoli dall'interno ai porti del Mediterraneo. Allora bisognava restringersi a quel commercio; e quel commercio noi lo abbiamo fatto in grande assieme ai Veneziani, ai Napoletani, ai Catalani e con tutti gli scali del Mediterraneo. Ma le cose adesso sono cambiate: ora le merci di quei paesi, delle quali si traffica, non giungono più per carovane a questi porti, ma passano tutte per la massima parte per le grandi vie del mare. Per conseguenza noi dobbiamo pensare a battere le stesse vie, se vogliamo tenerci in una posizione vantaggiosa per fare quel commercio.

Osserverò poi che verificandosi, come sembra ormai certo, il taglio dell'istmo di Suez, dobbiamo naturalmente traversarlo per portare il nostro commercio sia col golfo Arabico, sia con tutte le coste indiane; epperò dobbiamo cercare di spingere i nostri bastimenti sin dove li spingono le altre nazioni.

Quanto al riflesso dell'onorevole Cavour Gustavo, che la linea transatlantica non possa essere di grande interesse allo Stato nelle relazioni e nelle corrispondenze coll'America, perchè vi sarà sempre, sia pei passeggeri come per le merci, un certo interesse, una certa economia e di tempo e di spesa a percorrere le vie di Havre, di Plymouth, di Liverpool, le vie cioè d'Inghilterra e di Francia, farò una distinzione, mentre in parte accordo che, allo stato attuale delle cose, non può essere diversamente. Se si tratta del nord d'America, vale a dire di Nuova Yorck e dei porti vicini affatto a Nuova Yorck, è dimostrato che in ragione di distanza vi può essere un vantaggio ed un'economia, ma noi non dobbiamo ritenere l'utilità di questa linea transatlantica soltanto sino a Nuova Yorck, ma portarla ben più oltre, perchè in tali casi bisogna procedere e pensare in via di progresso, e non limitarsi alla idea stazionaria.

Ora l'esperienza di più anni ci fa conoscere che vi sono dei punti di commercio sulle coste immense della repubblica americana, i quali interessano tanto e forse assai più di Nuova Yorck. Tra questi primeggia la Nuova Orleans, la quale è uno scalo di commercio che ha aperto delle relazioni assai vaste con Genova, ed è in caso di aprircele anche maggiori, specialmente pel commercio dei cotone, perchè si sa che la Nuova Orleans come Mabilès, sono due scali dove si riuniscono tutti gli immensi cotone che escono dalle produzioni di quei vasti territori bagnati dall'Ohio, dal Mississippi, dal Missouri, la massima parte dei quali cotone va in Inghilterra, ma di cui ne viene ancora tanto a noi da far fiorire le nostre manifatture, oltre al transito per altri Stati a noi limitrofi. Questi cotone sono ora trasportati a Genova per mezzo di bastimenti a vela, ma potrebbe ancora darsi che si trovasse la convenienza di trasportarli con bastimenti a vapore o misti, di grande portata, perchè i bastimenti a vapore possono nel corso di un anno fare due, tre e quattro volte più viaggi che non fanno i bastimenti a vela.

Ora, aprendosi delle relazioni commerciali con quei punti ed estendendosi quelle che ci sono, è fuori di dubbio che allora vi sarà anche interesse di partire da Genova, senza andare nè all'Havre nè a Liverpool per recarsi direttamente alla Nuova Orleans ed agli altri porti dell'America settentrionale. Non solo poi vi è il commercio del cotone, ma vi è anche quello dei tabacchi che interessa molto il Governo, il quale cerca di aprire delle relazioni col Kentuki, per avere dei tabacchi di buona qualità e a prezzi assai più vantaggiosi che non sono quelli che si provvede da altri paesi, e tutto questo rende sempre più interessante di avere sott'occhio e di curare l'apertura di corrispondenze marittime con quei luoghi.

Altro punto di vista da non dimenticare si è l'apertura ormai prossima a compiersi della strada ferrata anglo-americana attraverso l'istmo di Panama.

Anche questo va a produrre una rivoluzione commerciale che influirà molto a vantaggio del nostro commercio. Ognun sa che Genova ebbe sempre degli interessi assai forti col Chili, col Perù e specialmente con Lima.

Ma questo commercio devesi farlo in ora pel lungo tratto del capo Horn, con un viaggio lungo e pericoloso, quantunque al giorno d'oggi non lo sia più tanto come prima.

Aprendosi la strada ferrata dell'istmo, il commercio di Lima, di Truxillo, di Guayaquil, Arequipa, Arica, Paita e di tutti gli altri porti del Perù ed anche del Chili, non si praticherà più facendo l'immenso giro del capo Horn, ma trasportando le merci ad Acapulco e nei porti del Pacifico vicini alla strada ferrata, per quindi caricarle sopra bastimenti che dal golfo del Messico vengono direttamente nell'Atlantico.

Ed ecco che abbiamo un'altra linea molto importante che il Governo certamente non dovrà dimenticare nei nuovi progetti che farà di nuove e più importanti provvidenze riguardo al commercio colle altre nazioni, e in specie al marittimo.

In sostanza, io vedo che queste linee non devono interessare come fini, ma come mezzi tendenti ad uno scopo importantissimo che non può sfuggire all'attenzione della Camera, qual è quello di far sì che il nostro Stato racchiuda in sè un vasto emporio del commercio europeo. Giacchè la Provvidenza colla disposizione naturale dei luoghi, e l'arte umana coi progressi industriali, e col meraviglioso trovato delle strade ferrate, fecero sì che, tolta, per così dire, la barriera delle montagne fra Italia e Germania (perchè se prima era necessario valicarle, ora si passa sotto le Alpi e sotto gli Appennini), si fecero disparire le distanze, si facilitarono immensamente le comunicazioni, ognun vede che la posizione geografica di Genova, ove il Mediterraneo più si avvicina al centro dell'Europa è quella che più favorevole si appresenta onde annodare queste grandi relazioni commerciali fra i due emisferi, e formarne il vero punto di riunione fra la terra ed il mare. E gli emporii appunto sono quei luoghi dove succede su vasta scala il cambio e il traffico di merci partite da due opposte estremità; sono il punto medio che ravvicina gli interessi di più paesi anche i più remoti.

In questo modo procureremo allo Stato nostro delle nuove e straordinarie risorse, che ben curate, a tempo afferrate, potranno far sì che senza lamenti si soffrano le gravezze che sul paese si imposero; gravezze necessarie, perchè certamente il danaro dei contribuenti non viene sprecato, ma che difficilmente si potranno togliere perchè difficilmente cesseranno i bisogni che le resero necessarie.

Cerchiamo dunque di creare nuove risorse; questo sarà il modo più sicuro di alleviare le nuove gravezze. È sotto questo rapporto, e come un primo mezzo tendente a questo fine che io credo che la Camera debba assolutamente accettare la legge nell'idea generale.

Io non entro nella discussione dei particolari, questo non mi appartiene. L'importanza della cosa non istà nel dare o no la facoltà alla compagnia di costruire due o tre o quattro vapori piuttosto in ferro che in legno; quando questi possano servire allo scopo a cui sono destinati, non è poi di grande importanza il cambiarne la materia, come pure il concederle ancora una proroga, onde possa adempiere alle sue obbligazioni. Il gran punto da cui si deve partire si è che essa può condurci ad attivare al più presto possibile, e colla maggiore facilità, quel mezzo particolare e d'immensa e incontestabile portata, che la Provvidenza ci somministra onde dare al nostro paese una nuova sorgente di ricchezza e di risorse.

PRESIDENTE. Il deputato Cavour ha la parola, se intende svolgere la risoluzione che ha proposto.

CAVOUR GUSTAVO. Quando ieri io presi parte alla discussione generale, mi sono limitato ad esporre alcune obiezioni contro il progetto di legge, come era proposto, considerandolo siccome eccessivamente gravoso per le nostre

finanze. Non feci però alcuna proposta specifica, perchè non aveva studiata abbastanza la materia; dissi solamente che avrei votato contro la legge ove non venisse modificata in senso favorevole al nostro erario.

Debbo poi alla compiacenza di alcuni dei nostri colleghi varie nuove informazioni, le quali mi hanno deciso a concretare una proposta; e così mi fecero nascere l'idea dell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di deporre sul banco della Presidenza.

Diffatti due miei onorevoli colleghi ebbero ad assicurarmi che la compagnia transatlantica fin dal suo nascere aveva avuto specialmente in mira il commercio coll'America meridionale, commercio che io riconobbi già ieri come utile e degno di favore; ma che essa non mirava ad assumere il commercio colla Nuova Yorck col mezzo di piroscafi; impresa la quale, pei motivi che ho già addotti, non mi sembra ragionevole. Fu, a quanto mi si disse, il Governo che nel 1853, per mire forse politiche, da lodarsi certo, impose, come un onere alla società transatlantica, la linea di Nuova Yorck.

Ora quest'assicurazione, che ricevetti da persone certamente bene informate, mi ha sempre più confermato nella idea che, allo stato di strettezze delle nostre finanze, possiamo risparmiare una grave spesa senza recare nessun danno alla società, anzi quasi quasi esonerandola da un'impresa che non le andava gradita.

Vi fu anche un altro dei nostri colleghi che mi fece osservare che non con tutta esattezza era stata paragonata la concessione fatta colla legge dell'11 luglio 1853 alla compagnia transatlantica con quello che si pratica in Inghilterra per compagnie simili. Infatti, il Governo inglese non concede già sussidi a queste linee, come sovvenzioni, ma concede un largo pagamento dei trasporti delle valigie postali, e questo prezzo è aperto in certo modo alla pubblica concorrenza. (*Il relatore fa segni di diniego*) È vero che non si fanno incanti formalmente, ma, quando si sa che ci è da stabilire un servizio postale, il Governo riceve sempre l'offerta del miglior offerente. Mi rincresce di non vedere al suo posto l'onorevole Gallenga, il quale mi ha asserito questo fatto; del resto, si potrà verificare. Credo che sia più logico pagare anche caro il trasporto delle valigie postali, che dare sovvenzioni per far percorrere i mari a piroscafi, quando il prodotto naturale dei noli non paga questi viaggi; quando questo commercio è, secondo l'espressione classica di tutti gli economisti, maturato in una serra calda, cioè per mezzo di stufe, e non per mezzo del calore del sole.

Mi fu poi anche osservato che, quando io aveva calcolato il viaggio da Genova a Nuova Yorck in media a 20 giorni, mi era tenuto al disotto del vero, e non aveva dato tutta la forza al mio argomento. Invero, nella stessa convenzione fatta tra il Governo e la compagnia transatlantica si stabilisce un termine di 22 giorni. Ora 22 giorni di navigazione da una parte, mentre dall'altra noi abbiamo in media 14 giorni da Nuova Yorck a Plymouth...

FAHINA P., relatore. Diciassette.

CAVOUR G. Ho detto 17 da Genova, e lo mantengo: cioè due o tre giorni per terra, e poi 14 o 15 al più per mare. Ora io dico: i passeggeri agiati sicuramente non si sobbarcheranno all'incomodo ed alla spesa maggiore che incontrerebbero a stare 22 giorni per mare, mentre potrebbero andarvi in 17 giorni con risparmio di spesa notevole, poichè si sa che nei viaggi marittimi costa molto il mantenimento.

In quanto alla corrispondenza, l'onorevole relatore mi ha

detto che ci sono bastimenti che portano 50 o 60 lettere. Questo non mi stupisce; è naturale che si affidi una qualche lettera ad un bastimento che stia per partire. Ma che cosa sono 50 o 60 lettere? Le lettere da Genova a Nuova Yorck costano in media 1 lira e 30 centesimi: 50 a 60 lettere fanno 80 o 90 lire. Domando all'onorevole relatore quante miglia percorra un piroscavo prima di consumare 90 lire di coke. È dunque un tale provento così minima cosa, che credo si possa trasandare affatto. Un negoziante di Genova che abbia affari con Nuova Yorck, e che colla spesa di una lira e mezza può mandare colà una lettera, scegliendo la via dell'Havre, sarà egli così semplice di farla stare 22 giorni in viaggio, per avere il piacere di mandarla col piroscavo nazionale? Se si tratta dei passeggeri della classe meno agiata alla quale appartengono molti nostri connazionali che si recano in America, essi certamente non prenderanno posto sopra i piroscavi, perchè la navigazione a vapore è sempre molto costosa, e si sa che gli armatori genovesi conducono sulle navi a vela a prezzi ridottissimi. Con 50 scudi, credo, si conduce un operaio dalla Riviera a Rio Janeiro. Non ostante adunque quanto fu detto in favore della linea di Nuova Yorck, non esito a dire che l'impresa debba essere perdente, e che gli sforzi che farà il Governo per mantenerla verranno a costargli quattro milioni e mezzo, senza corrispettivo di sorta; perchè, come ho dimostrato, il trasporto postale è ridotto quasi a zero, quello dei passeggeri a poca cosa, e così pure quello delle merci. E qui mi fa piacere lo scorgere come l'onorevole Isola sia venuto in mio appoggio; egli ha pure riconosciuto poco vantaggiosa la linea di Nuova Yorck. Infatti basta gettare gli occhi sopra una carta geografica per vedere che non è vantaggiosa. Egli ha parlato della linea della Nuova Orleans. Sicuramente, se si trattasse di andare alla Nuova Orleans, sarei molto più disposto a fare un sacrificio, perchè ivi le condizioni relative sono molto migliori che alla Nuova Yorck. Da Genova si può andare alla Nuova Orleans quasi colla stessa facilità che si può andarvi da Londra, poichè dopo Gibilterra, si discende a mezzogiorno, e non vi è quel giro vizioso da fare verso mezzogiorno, per andare a Gibilterra, e poi risalire al nord con grande difficoltà.

Io credo pertanto che sia una cosa conveniente eliminare questa parte del progetto la quale, sotto il rapporto economico e sotto il rapporto anche del commercio, non può dare alcun vantaggio.

Ma io ho sempre detto che non era nemico della compagnia transatlantica; credo che è una compagnia che si è sobbarcata in una grande impresa, la quale ha un aspetto di utilità pubblica; dobbiamo fare anzitutto l'interesse dell'erario, ma dobbiamo anche accordare un trattamento giusto a questa compagnia. Io voglio lasciarle quella parte del suo progetto che può solo darle largo profitto, cioè le comunicazioni coll'America meridionale, colla quale abbiamo molte relazioni; quello che voglio levarle si è il traffico puramente sterile, e che si farebbe inutilmente a spese dello Stato per far viaggiare vapori sopra una linea che recherebbe perdita e non profitto.

Però ieri l'onorevole relatore mi ha diretto un'obbiezione di cui conosco tutta la forza, che cioè noi non possiamo con una legge modificare una convenzione bilaterale; che la compagnia ha domandata una proroga e noi possiamo darla o negarla, ma non possiamo imporle una modificazione.

Io, riconoscendo la giustizia di questo principio, ho pensato di proporre l'ordine del giorno di cui ha dato lettura il signor presidente, il quale stabilisce che si sospenda questa legge la quale impone l'onere di due milioni all'erario; che

si studi colla compagnia una nuova combinazione in cui essa potrà impiegare i piroscafi che ha costruito, ed i capitali che tiene ora apparecchiati per attivare la parte del commercio che deve dare un grande utile, e per cui lo Stato avrà forse un certo compenso dell'onere a cui si sobbarca.

Adunque mi riassumo dicendo che, se la Camera accetta la mia proposta, la compagnia non perderà niente, e non avendo ancora realizzato tutto il suo capitale, essa avrà il mezzo di far costruire tutti quei piroscafi che sono necessari pel servizio dell'America meridionale, per cui credo che 4 bastimenti siano poca cosa. Potrebbe in conseguenza avere ancora un largo sviluppo per la ragione detta appunto dall'onorevole Isola, che l'America meridionale presenta un avvenire molto florido, nè molto danno sentirebbe rinunciando alla linea di Nuova York, di cui nessuno degli oppositori ha cercato di provare l'utile pecuniario, e che probabilmente nemmeno da qui a dieci o dodici anni potrà vivere da se stessa. Essa vivrà sempre artificialmente, e morrà quel giorno che il Parlamento venga a ritirarle il sussidio.

Io dunque credo che la Camera, adottando questa proposta, risparmierà allo Stato da 4 a 5 milioni, e non porterà nessun danno a quella compagnia, di cui, come già dissi, mi dichiaro piuttosto fautore.

PRESIDENTE. Domando se l'ordine del giorno proposto dal deputato Cavour G. sia appoggiato.

(È appoggiato.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. In questa discussione mi pare che si sia dimenticato l'oggetto principale della legge che si tratta di approvare: abbiamo sentito ieri il deputato Michellini esporre i suoi principii di economia politica, secondo i quali non vuole che si dia alla compagnia verun sussidio. Dopo di lui è sorto l'onorevole marchese di Cavour, il quale accorda questo sussidio per i viaggi limitati a certi punti dell'America, e non per altri. Tutte queste cose potrebbero benissimo cadere in discussione, se si venisse ora proponendovi la costituzione di questa società transatlantica. Ma la società è organizzata, la medesima ha diritti acquisiti; ed io non comprendo come si venga così leggermente a dire: non diamole più sussidio, ovvero acconsentiamolo limitato a questo o a quell'altro scopo.

Il deputato Di Cavour ha detto che una delle linee di viaggi divisata dalla compagnia era stata imposta dal Governo per motivi politici. Io gli domando scusa: motivi politici non influirono nè punto nè poco in questa determinazione: sarà vero che il Governo l'ha consigliata, ma è vero altresì che la società l'ha di buon grado accettata, e con ciò tanto il Governo che la società hanno inteso di fare cosa utile ai propri e ai generali interessi.

Nè tutte le ragioni dette dall'onorevole deputato Cavour mi convincono punto che non vi sia utilità nell'interesse generale del nostro Stato a mantenere anche le comunicazioni, non dirò con Nuova York o colla Nuova Orleans, ma in genere con tutti gli Stati Uniti dell'America settentrionale. Diffatti non parmi che si possano riguardare come di poca e quasi niuna importanza le relazioni nostre coll'America settentrionale.

L'America settentrionale, se non è il primo tra i paesi commerciali del mondo, è certamente il secondo: ora come si potrà sostenere che sia di poca importanza il mantenere costanti relazioni con una delle prime nazioni del mondo in fatto di commercio, con una nazione che non tarderà a sorpassare tutte le altre? Perchè, dice l'onorevole deputato Di Cavour, i passeggeri e le lettere possono andare più speditamente da Genova passando per l'Avre e l'Inghilterra, che

non salpando da Genova direttamente verso l'America settentrionale. Secondo me, egli fa assegnamento sopra supposti che non così facilmente si verificano: egli suppone che un viaggiatore vada da Genova a Marsiglia, ivi prenda la strada ferrata, ed arrivato all'Avre, trovi immediatamente un imbarco per l'America; ma, quantunque l'Avre abbia molte relazioni coll'America, non bisogna credere che ad ogni arrivo dei convogli delle strade ferrate si trovi un bastimento apparecchiato a far vela per l'America. Si avranno dunque, durante questo viaggio, delle interruzioni notevoli, alle quali sfuggirebbero salpando da Genova ed andando direttamente alla sua destinazione.

Non parlerò delle corrispondenze postali, perchè mi pare cosa di poco rilievo che una lettera arrivi a destinazione un giorno o due prima: se ciò fosse, si spedirebbero le lettere di gran premura per la via dell'Avre, ma il movimento principale si effettuerebbe sempre coi vapori diretti.

Del resto, non bisogna badare al trasporto di alcuni viaggiatori agiati, ai quali essenzialmente allude il deputato marchese Cavour, ma bensì al movimento commerciale in tutta la sua estensione. Ora io domando se a questo gioverà l'andare prima a Marsiglia, scaricare ivi le sue mercanzie, metterle sulla strada ferrata per condurle all'Avre, poi scaricarle nuovamente onde aspettare un'occasione per avviarle in America, o se non sia più conveniente caricarle a Genova e trasportarle senza più in America.

Il darsi a credere che un grande emporio di commercio, quale è Genova, non debba avere interesse vitale a comunicare direttamente con una delle prime nazioni commerciali del mondo, è, a mio avviso, un grave errore.

Il deputato Cavour ha poi detto che il confronto dei sussidi da noi accordati con quelli dati dagli Inglesi alle loro compagnie non regge, perchè questi propriamente non sono sussidi, ma compensi pel trasporto... non ho ben compreso...

CAVOUR G. (Interrompendo) Ho detto che era prezzo del trasporto delle corrispondenze.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io rispetto assai l'autorità delle persone dalle quali gli venne ciò riferito, ma io credo positivamente che siano sussidi; ciò che del resto è facile a verificarsi, e forse l'onorevole relatore, informatissimo qual è di queste condizioni, potrà darcene sicure informazioni; ma, come ho detto, per quanto a me consta, sono veri e reali sussidi; e molto più generosi di quelli che dà il Governo sardo.

La concessione di questi sussidi per parte del Governo inglese distrugge evidentemente ciò che era stato addotto ieri da coloro che, volendo una illimitata libertà d'azione nelle compagnie, sostengono che non bisogna ingerirsi menomamente nel loro andamento, perchè, se il loro scopo sarà utile, avrà esito sicuro e lucroso.

Ma io dico: se avvi paese al mondo ove il principio di lasciar fare sia da lunga mano radicato nel Governo e nelle popolazioni, si è l'Inghilterra. Eppure in Inghilterra non si esitò di derogare a questo principio, rispetto alla navigazione transatlantica che vi fu favorita, assai più che non in Francia ove regnano massime diverse, con sussidi larghissimi.

Quando adunque si viene obbiettando che Genova non potrà mai riescire allo scopo, perchè in Inghilterra vi ha maggiore facilitazione di comunicare coll'America, perchè torna più a conto passare dall'Inghilterra in Francia ed in America, io domando come avvenga, che, malgrado questa grande facilità congiunta ad una grande sicurezza, quei Governi accordino così larghi sussidi...

MICHELINI G. B. Fanno male.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. A me pare evidente che li danno, perchè riconoscono che le navigazioni transatlantiche sono per loro natura infinitamente costose: li danno, perchè convinti che i bisogni generali del commercio richiedono che queste linee siano mantenute anche a carico dello Stato, appunto perchè lo Stato ne trae un immenso beneficio indiretto.

Noi vediamo cosa fa l'Austria colla società del *Lloyd*, società che è pure prosperissima; se non erro, essa possiede 60 bastimenti a vapore in mare; ciò malgrado il Governo austriaco non le ha accordato recentemente un sussidio di un milione all'anno per 10 anni? E ciò perchè? Perchè tutti sanno quale immenso vantaggio ne è derivato al commercio di Trieste.

E noi, per fare risparmio di una sovvenzione di 20 o 22 mila lire al mese, che io dico meschina somma...

MICHELINI G. B. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici... meschina somma in confronto delle ingenti spese e dei gravi rischi e pericoli a cui si espone la società, vorremmo abbandonarla?

Questa sovvenzione di 280 o 260 mila lire all'anno corrisponde a 4 milioni circa per tutto il periodo di 15 anni. Perchè dunque si viene dicendo che si economizzerebbero 9 milioni? Sulla totalità forse dei viaggi? Ma, quando non si vuol sottrarre che la linea dell'America settentrionale, non si risparmierebbero ad ogni modo che quattro milioni circa in 15 anni.

Ieri si disse: voi fate una spesa di 9 milioni che corrisponde a tre volte il provento dell'imposta sulle patenti. Ma corre una gran differenza tra un prodotto annuo, ed una spesa divisa in 15 anni: oltretutto qui non si tratta di fare confronti tra sussidi ed imposte. Le imposte sono necessarie appunto per fare tutto ciò che è nell'interesse generale dello Stato, e se quest'interesse richiede che si mantenga una tale linea, il provento dell'imposta sarà bene speso.

Ma, lo ripeto, questa discussione è ad ogni modo fuori di luogo, inquantochè la legge esiste e si deve mantenere. Non potrebbe trattarsi della questione se si debbano sopprimere in totalità o in parte i sussidi che si danno alla società, se non in quanto la società fosse decaduta dalla concessione.

In questo caso sarebbe a discutersi se si vuole confermarla colle stesse o con altre condizioni; ma finchè essa sussiste, finchè ha dei diritti acquistati, non si comprende come non vogliasi rispettare la legge quale esiste.

Ma il signor marchese Di Cavour sostiene che, quando si discute una modificazione ad una legge, deve essere libero alla minoranza che non abbia votata questa legge il tentare di sopprimerne le disposizioni. A dir vero, questo principio mi pare assai pericoloso. Io non veggo come, quando una legge esiste, quelli che non l'hanno votata possano sorgere per deluderla.

La legge è sancita; la convenzione da essa approvata è bilaterale, e non si può distruggere una convenzione bilaterale senza che le due parti siano d'accordo. Ora la società è dessa decaduta? No certamente; la società ha tutto l'anno che corre per termine utile a far fronte ai suoi impegni; ma, quando pure fosse di già scaduto il 1856 senza che essa avesse adempiuto a' suoi obblighi, basterebbe egli che il Governo ne pronunciasse il decadimento perchè di fatto essa perdesse tutti i suoi diritti? No per certo. Contro questa dichiarazione di decadenza essa avrebbe diritto di richiamarsi ai tribunali soli competenti a giudicare della questione. I patti sono chiari. È detto che, quando la società sia per forza maggiore impe-

dita dall'eseguire i suoi impegni, non sussiste più il periodo statole fissato. Ora il primo periodo era spirato, ma le avete accordato una dilazione; e tutte le condizioni della prima stipulazione sono rimaste ferme. Adunque ferma restò anche la condizione che la società non decada dalla concessione se vi ha forza maggiore. Ora la società giustifica il caso di forza maggiore che contrastò le sue operazioni; se la Camera non ne rimanesse convinta resterebbe a vedersi se tale giustificazione sarebbe o no accolta dai tribunali.

Riesce quindi inutile discutere sull'annullamento o sulle modificazioni delle condizioni.

La legge sussiste; sussiste in conseguenza la sovvenzione, e finchè la società non sia anch'essa d'accordo per modificarla, non si può in alcun modo alterare.

Al sin qui detto non aggiungerò altro, tanto più che agli argomenti ieri addotti dall'onorevole deputato Corsi, il quale si è mostrato molto avverso alla società e alla sua direzione, e tentò con molti ragionamenti di provare che la sua esistenza non è d'interesse generale dello Stato, ha replicatamente risposto l'onorevole relatore, e con tale potenza e copia di ragioni che mi parrebbe superflua ogni mia insistenza; tanto più che, se l'onorevole Corsi non è rimasto persuaso dalle ragioni del signor relatore, non oserei sperare di convincerlo con quelle che potrei andar ripetendo a maggior noia della Camera.

Tuttavia non posso astenermi da due osservazioni: la prima è relativa alla colpa che egli appone alla società di non avere insistito nella esazione forzata dei decimi delle azioni. Io mi appello a chiunque conosca l'organizzazione delle società anonime, se queste esazioni forzate possano mai tornare utili, e se sieno sempre possibili. Il loro primo effetto si è di determinare un enorme ribasso delle azioni; e quindi una maggior difficoltà di ottenere i pagamenti. Il progressivo loro scapito poi, rendendone impossibile la vendita, conduce la società a totale rovina. In verità poi non so darmi ragione del motivo per cui quando una società è costituita, quando le si accordano favori, se ne possa volere la rovina; non è certo per un sentimento di utilità pubblica, giacchè anzi questa esige che dentro giusti termini tali società sieno favorite, principalmente quando hanno attraversata una crisi così tremenda e così pericolosa, quale quella che attraversò la società transatlantica.

Osserverò, in secondo luogo, riguardo alla supposizione che la società potesse adempiere ai suoi obblighi, se non costruendo i suoi bastimenti, comprandoli, come fece il Governo, che, lasciata a parte la questione se i bastimenti dal Governo acquistati fossero buoni o cattivi, questi legni erano tali che certamente non avrebbero cimentata la navigazione transatlantica. Ma, si dice, anche il mar Nero è difficile: questo è vero. Difficoltà se ne incontrano in tutti i mari; però io domando se si possa fare paragone di un viaggio nel mar Nero con uno in America o nel Pacifico. Soggiungerò ancora: sa egli l'onorevole preopinante di qual portata fossero i bastimenti comperati dal Governo? Sono bastimenti i quali hanno una capacità di 400 o 450 tonnellate.

Ora io chieggo se la società, la quale ha l'obbligo di fare bastimenti che abbiano la portata di 1500 tonnellate, potesse comperare tali navigli. Bisognerebbe supporre che essa non conoscesse punto i suoi interessi, e non sapesse che viaggi a così lunga distanza non si possono fare con vantaggio se non portando carichi grandissimi.

E se poi essa avesse comperati piccoli navigli e fosse venuta dicendo di avere adempiuto a' suoi obblighi, perchè, seguendo il consiglio dell'onorevole Corsi, ha acquistati bastimenti

della portata di 400 tonnellate, troverebbe la Camera che la società avrebbe realmente fatto il debito suo?

Il paragone mi pare quindi tutt'affatto insussistente. Si trattava di bastimenti per viaggi che esigono una costruzione speciale, una forza ed una potenza notevoli, una capacità grandissima. A queste esigenze doveva soddisfare la società; ma le circostanze non glielo permisero.

Tutti sanno che il Governo inglese faceva lavorare per suo conto tutti i buoni cantieri particolari; e tutti sanno che in Francia il Governo, non trovando bastanti mezzi di trasporto, dovette non solo prendere navigli dovunque, ma disarmarne molti da guerra per ridurli a bastimenti di trasporto, ad ospedali, a stalle per cavalli; cose queste state deplorate grandemente dalla marina militare francese che vedeva queste belle navi, altra volta l'orgoglio della marina, convertite in usi affatto secondari, ed anche abbietti.

Per questi motivi credo che si dovrebbe abbandonare la questione che riguarda la sussistenza di una legge che non si può distruggere senza il consenso delle due parti; e che bisogna limitarsi a vedere se convenga accettare quelle proposizioni che il Governo o la società fanno d'accordo, come è necessario in una contrattazione bilaterale. Nella discussione degli articoli la Camera vedrà se queste nuove modificazioni che domanda la società sieno o no convenienti; e dopo si determinerà sulla accettazione o sul rigetto della legge.

PRESIDENTE. Il deputato Corsi ha la parola.

CORSI. L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici esordì facendoci quasi una predica; e, riprovando il modo della discussione che si era tenuto dagli oratori che hanno prima di lui parlato; egli ci disse che non avevano trattato il vero punto della questione. Intanto egli pel primo ci ha dato il cattivo esempio di vagare sulle tracce degli altri oratori, e si trattenne per una buona mezz'ora sullo stesso sistema che egli ha riprovato riguardo ad essi.

Dopo ciò egli si fece a ribattere alcune osservazioni che ieri io aveva fatto alla Camera, e direi che le ribattè in un modo alquanto aspro, quasi ch'io avessi disturbato la sua tranquillità.

Ogniquale volta si parla in questa Camera contro le idee del Ministero, si vedono i signori ministri a risentirsene grandemente, e rispondono ai deputati ora facendo frizzi pel loro colore politico, ora per altro motivo qualunque, ed appassionando così la discussione con vane dispute. L'onorevole ministro dei lavori pubblici fece supporre alla Camera che le osservazioni che io ho esposto siano state fatte per avversione che io nutra contro la compagnia transatlantica. Io non porto avversione alcuna contro questa compagnia, e non ho relazione alcuna colla medesima; quello che ho detto, l'ho detto semplicemente perchè ho creduto di seguire l'impulso della mia coscienza, e di adempiere al dovere di deputato, e non per altro; lascio al signor ministro il pregio di valersi nella discussione dei sentimenti di avversione o di personalità. Quanto a me, si persuada pure che non fui mosso a parlare da veruna estrinseca considerazione. Del resto poi, io non ho già detto che si dovesse infirmare la legge del 1835. Non sarò certo io che mi farò a proporre alla Camera di annullare una convenzione la quale trovasi in vigore in virtù di una legge dello Stato. Io ho soltanto fatto notare come mi paresse poco conveniente di accordare alla società la nuova proroga che le si vuole concedere con questo progetto di legge, e ciò in specie sul riflesso che le modificazioni che si vorrebbero recare alla convenzione sono tutte in favore della stessa società, mentre il Governo rimarrebbe sempre vincolato a tutti gli obblighi che aveva contratto colla medesima,

in guisa che il contratto che ora è sinallagmatico, in forza di tali modificazioni, non lo sarebbe più.

La società verrebbe esonerata dall'obbligo di costruire tre bastimenti in legno, ed acquisterebbe la facoltà di prorogare maggiormente l'epoca dell'attuazione del servizio transatlantico. D'altra parte poi, mentre il Governo chiedeva un lieve corrispettivo per questi favori, la Commissione propose un articolo a cui sembra aderire il Ministero, in virtù del quale sarebbe tolto di mezzo ogni corrispettivo.

Disse il signor ministro che le azioni della società sono di molto ribassate, e che lo esigere i decimi le avrebbe fatte ribassare ancora di più.

Se le azioni hanno ribassato, ciò significa che i negozianti genovesi, che sono oculatissimi in così fatti affari, non hanno molta fiducia in quella società, nè ciò può ascriversi a colpa dell'oratore che ha fatte osservazioni che egli reputa verissime.

Il signor ministro mi fece pur dire che la società doveva comprare battelli a vapore di 400 tonnellate. Io ho detto che la società avrebbe potuto comperarne nella stessa guisa che ne ha comperato il Governo; ma io non ho con ciò inteso di proporre che la compagnia transatlantica acquistasse dei piroscafi di quattrocento o cinquecento tonnellate; egli è facile a capire che avrebbe dovuto essa comperarli di quella portata che è necessaria per la navigazione transatlantica, e secondo è obbligata dai termini della convenzione. Che anzi coi due piroscafi dati a nolo al Governo francese, e con quelli che si dice avere la compagnia in pronto, avrebbe potuto iniziare la navigazione nell'anno corrente, senza bisogno di proroga.

Del resto, io non prolungherò ulteriormente la discussione su questo soggetto, perchè essa lo fu già sufficientemente, e la Camera è pienamente informata della questione, per cui credo che ogni deputato avrà potuto farsi una convinzione in proposito.

Ma, dacchè ne ho il destro, risponderò due parole a quanto disse ieri il deputato Farina, perchè toccano ad un fatto personale.

Allorquando ieri io parlavo della società transatlantica, e dicevo che le azioni erano molto svilite, e che molti azionisti avevano chiesto lo scioglimento della società, il deputato Farina, rispondendomi, lasciò intendere quasi che io avessi parlato con meno sufficiente discretezza; che egli ignorava questo fatto, e che non sapeva come io potessi neanche supporlo; e poi soggiunse queste parole, che leggo nel resoconto ufficiale:

« Ignoro completamente questa cosa. So soltanto che questa è una società anonima; che conseguentemente, quando è malcontenta 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 deputato Corsi possa supporlo e venirne a parlare dinanzi alla Camera.

« Di quest'argomento, pertanto, non terrò conto veruno. »
Per verità, io credo che abbia l'onorevole deputato errato totalmente, perchè questo fatto che io ho alliegato, non l'ho supposto, ma l'ho tolto dalla relazione dell'onorevole signor Farina stesso.

Egli alla pagina quarta della sua relazione così si esprime: « Il Governo, nel presentare il giorno 8 gennaio 1855 al Parlamento la legge colla quale proponeva di aderire alla richiesta della compagnia, rimarcava come la crisi annonaria sopravvenuta alla fine del 1854 avesse prodotto il deviamen-

di rilevanti capitali dall'impiego cui prima erano destinati, e la conseguente mancanza di pagamento del secondo decimo di molte azioni della società, per cui la direzione dovette astenersi dal commettere tutti i sette bastimenti che erasi obbligata a costruire. Mostrava come il durare della crisi medesima avesse non solo incagliato l'andamento, ma persino posto in dubbio l'esistenza stessa della società, della quale molti azionisti reclamavano lo scioglimento, e sotto sta scritto: *Farina Paolo, relatore. (Movimento e risa)*

FARINA P. Domando la parola per un fatto personale.

CORSI. Ora, se il relatore ha scritto nella sua relazione queste cose, se il signor ministro di finanze le ha scritte prima di lui in quella che precedeva il progetto del 1855, non veggo perchè, senza mancare a verun riguardo, io non potessi farne cenno alla Camera. Quindi, senza aggiungervi altri commenti, lascio che la Camera apprezzi il merito delle asserzioni dell'onorevole relatore della Commissione.

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica, incaricato del portafoglio delle finanze. Domando la parola per una semplice rettificazione. Giacchè l'onorevole preopinante nel finire del suo discorso disse che anche il ministro delle finanze nella sua relazione asserisce il fatto da lui accennato, che cioè parecchi azionisti della società transatlantica ne abbiano chiesto lo scioglimento, debbo dire che il fatto è vero, o non è vero, secondo l'epoca a cui si riferisce. Ora bisogna vedere se l'onorevole preopinante, quando lo ha citato a sostegno della sua tesi, accennasse ai tempi attuali od ai passati. Mi pare che egli alludesse ai tempi attuali, dicesse cioè che attualmente molti azionisti della società desidererebbero di vederla sciolta, e che sia per ciò che il Governo debba riconfermare questa società concedendole altri favori. Ora, a parer mio, il fatto riportato ai tempi attuali è assolutamente erroneo.

Per quanto poi riguarda i tempi della crisi commerciale, questo è vero. In allora, parendo che la società non potesse trarre gran profitto dai capitali già impiegati, il numerario essendo scarso, e tutti i valori molto ribassati, non fa stupire che anche le azioni di questa società abbiano sofferto l'influsso che aveva affettato tutti gli altri valori. Noi abbiamo veduto non solo le azioni della compagnia transatlantica, ma le azioni di eccellenti società, come quelle della ferrovia di Cuneo e di Novara, a scadere moltissimo, fino a 400 e 350 lire. Dunque non è a stupire se a quei tempi anche le azioni di quella società abbiano subito un ribasso.

Che poi non sia esatto, che anzi non sia vero assolutamente il fatto riportato, quando si voglia riferire ai tempi attuali, io ho buono in mano per provarlo.

Unitamente alla domanda che il Consiglio di amministrazione di questa società porgeva al Governo onde ottenere una dilazione per dare compimento ai suoi impegni, vi era anche un ricorso di molti azionisti, i quali appoggiavano vivamente la domanda dell'amministrazione.

Ho qui il ricorso che si è presentato con tutte le firme che riempiono ben 4 facciate, oltre che è a mia cognizione che molti, per delicatezza lodevolissima, quantunque cospicui azionisti anch'essi, non credettero di sottoscrivere.

Le azioni sottoscritte toccano il numero di 4000, dunque abbiamo un documento che attesta che una buona parte di azionisti, che rappresentano una parte ragguardevole del capitale sociale, domandano che venga loro concessa la dilazione, non già lo scioglimento della società.

Lo scioglimento non fu chiesto che da un solo azionista, mentre nel tempo della crisi vi sarebbe stata una favorevole occasione per presentare in proposito un ricorso collettivo al

Parlamento, col quale si dimostrasse che era impossibile andare avanti, e che perciò la società domandava lo scioglimento.

Dunque, da una parte, ricorso di moltissimi azionisti che invocano la continuazione con questa dilazione, dall'altra una sola richiesta isolata per lo scioglimento!

Queste spiegazioni le reputai necessarie, affinchè una frase inserita nella relazione del Ministero non servisse di appoggio all'onorevole preopinante per sostenere la sua tesi. Altro non osserverò se non che l'onorevole mio collega ministro dei lavori pubblici ha posta, a mio avviso, la questione sul suo vero terreno.

Abbiamo una convenzione colla società transatlantica, stabilita per legge, la quale non può essere revocata se non finisce il tempo utile sancito nella legge di approvazione, che è il primo gennaio 1857. Nessuno potrà contestare questa verità, tutto al più si può negare di concedere la dilazione che la società domanda. Senza questa dilazione, qual è il vantaggio che ne ridonderebbe al Governo, quale alla società?

Al Governo nessun vantaggio, ed un danno certo alla società, perchè, avendo ancora nove mesi di tempo, essa, di certo farà ogni sforzo per rimanere in vita e continuare nell'intrapresa, cosicchè dovrà spendere più del bisogno per comprare anche vapori forse cattivi, onde mettersi in regola, e intanto, mettendo in attività i suoi vapori prima che scada il tempo utile, il Governo dovrà corrisponderle il sussidio stabilito.

Pel Governo non si otterrà adunque nessun vantaggio, e pella società vi sarà un danno certo, perchè avremo sempre, se non altro, fatto scapitare le azioni. Se a questa potesse imputarsi qualche colpa, se essa non avesse soddisfatto agli obblighi assunti per difetto di volontà o per mala fede, si potrebbe forse imporle alcuna penalità, vale a dire non concederle la proroga che domanda. Ma poichè la compagnia non può essere appuntata di alcuna colpa; poichè sono intervenuti fatti così patenti che hanno influito sul credito, non solo di queste azioni, ma di tutti i titoli commerciali ed industriali, non esclusi quelli del Governo; poichè infine essa non ha potuto far costruire i battelli, perchè i migliori cantieri erano occupati a fabbricare vapori per la guerra d'Oriente, si trova appoggiata a simili ragioni di fatto, che non possono venire contraddette, e non può essere negata una dilazione per adempiere alle sue obbligazioni.

Io domando pertanto come questa le si potrebbe negare senza che si fornisse, direi quasi, argomenti per credere che si è colto questo pretesto per ritirare le concessioni che ad essa si erano fatte.

Ora non credo che il Parlamento voglia ricorrere a siffatto spediente per non dare alla compagnia transatlantica quei sussidi che sono già stabiliti per legge e dei quali essa non si rese immeritevole.

Io non entrerò nel merito della questione per indagare la maggiore o minor convenienza che a tal uopo vi possa essere, imperocchè pongo mente che vi è un fatto compiuto, e che sarebbe anche, mi si permetta la parola, poco dignitoso se si volesse recedere.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola.

FARINA P., relatore. Dirò brevi parole al deputato Corsi sulla risposta diretta a me personalmente, che egli ha creduto di fare.

Il deputato Corsi, non seguendo nella citazione dei fatti l'ordine del tempo indicato testè dall'onorevole signor ministro, è venuto ad esprimersi in modo che la Camera e quelli

che sentivano le sue osservazioni potevano credere che, mentre la maggioranza degli azionisti desiderava lo scioglimento della società, la direzione invece persistesse a volerle dare vita. Io mi appello a quanti hanno sentito le parole del deputato Corsi, se questa non fu la naturale interpretazione che si doveva dare alle medesime. Aggiungerò ancora che egli disse che, se vi furono lucri, egli non sapeva che fine avessero fatto, ma che in sostanza i poveri azionisti erano sacrificati.

Queste parole io ho intese, ed a queste parole ho creduto che si dovesse rispondere, osservando che, trattandosi di una società anonima, se la maggioranza di essa era malcontenta della direzione, la doveva cambiare; ma che di ciò non poteva fare discussione il Parlamento.

Questo ho risposto, e credo di avere giustamente e convenientemente risposto, e questo mantengo.

Se l'onorevole Corsi non ha sufficientemente distinto il tempo al quale voleva riferirsi, io non so che cosa farci. Io la cosa l'ho intesa in questo senso, ed è in questo senso che ho risposto.

Venendo ora al merito della questione, dirò poche parole, poichè il terreno, sul quale già la pose il signor ministro, mi dispensa dal parlarne a lungo.

Qui si tratta di esecuzione di un contratto. Una delle parti contraenti è stata per forza maggiore impossibilitata a darvi esecuzione. Vuole il Parlamento sì o no in via di equità riconoscere questa forza maggiore e così accordare una dilazione? C'è equità ad accordare questa dilazione, quando si riconosce che gli impedimenti furono legittimi e reali? Se ciò è vero, allora la Camera accordi questa dilazione. Ma l'entrare di nuovo nel merito della questione, il distinguere e suddividere per cercare di annullare una convenzione che esiste, non credo che sia nell'intenzione, e nemmeno nel decoro del Parlamento. Su questa questione io avrei, per così dire, già finito, se non che non posso lasciare passare senza risposta alcune osservazioni dell'onorevole deputato Di Cavour, il quale, mantenendo il sussidio per una parte della navigazione, vorrebbe toglierlo per l'altra. Io credo che l'onorevole Di Cavour vada grandemente errato perchè, se vi è una parte nella quale io inclinerei a togliere il sussidio, sarebbe precisamente quella in cui egli lo mantiene, e invece lo darei, e forse più forte, dove egli lo vorrebbe togliere, ed i motivi, a mio credere, sono evidenti.

Prima di tutto, per quale motivo il Governo dà il sussidio? Per fare l'utile della compagnia? No certamente; lo dà per stabilire delle relazioni, delle comunicazioni periodiche, dei servizi regolari a vantaggio dello Stato, e quindi non mi si venga ad addurre quella ragione, che ad ogni momento si mette innanzi fuori di proposito, a mio credere, delle industrie che hanno bisogno della *serra calda*; qui non si tratta di industrie, si tratta di comunicazioni, di servizi pubblici. Ora io domando all'onorevole Di Cavour: tutte le comunicazioni del mondo non sono aperte dagli Stati? Chi apre le strade? Gli Stati. Chi fa le strade ferrate o accorda le loro concessioni? Gli Stati? L'aprimiento delle grandi vie di comunicazione, anche fatto dall'industria privata, ha bisogno di avere assicurato un concorso per un determinato tempo, senza del quale gli sarebbe impossibile di rifarsi delle ingenti spese. Ora dunque perchè, quando si tratta di aprire una strada, non si viene pure a dire e a gridare che lo Stato vuol fare il negoziante? Chi ha mai confuso l'apertura delle comunicazioni internazionali cogli effetti delle industrie private, delle produzioni, delle fabbricazioni e cose simili? Veramente questo è un confondere cose di natura affatto diversa,

e quindi applicare dei principii che a queste cose non si riferiscono.

Del resto, per dimostrare che è precisamente la linea del nord quella che conviene che lo Stato sussidi di preferenza (senza però che io voglia dire con questo che debba tralasciare di sussidiare anche quella del sud), per ciò dimostrare farò osservare alla Camera che naturalmente il commercio si porta dove commercio già esiste; i grandi affari, le grandi speculazioni, le grandi compagnie, le grandi intraprese si formano colà dove esiste un gran numero di affari, si formano nei centri del gran commercio. Ivi affluiscono i grandi capitali, ivi volentieri approdano i bastimenti nella speranza di prontamente e vantaggiosamente smaltire il loro carico. Nè l'onorevole Di Cavour, nè alcun altro fin qui ha negato che coll'apertura dell'istmo di Suez il commercio di Genova non sia per diventare assai più esteso.

Avrà dunque Genova, per l'apertura dell'istmo di Suez, un elemento per diventare centro di commercio molto maggiore di quello che è attualmente.

Chiunque voglia (e qui prego la Camera di far attenzione a questa circostanza), chiunque voglia gettare uno sguardo sul mappamondo, vedrà che una volta aperto l'istmo di Suez, la convenienza del commercio dell'America del nord, per comunicare colle Indie, colla China, col Giappone, colla Persia, sarà di passare per l'istmo di Suez medesimo.

Passando per l'istmo di Suez e venendo nel Mediterraneo, qualunque volta i commercianti che vengono dagli Stati dell'America del nord, e non vogliono trasferirsi fino nella China, nell'India, nel Giappone, avranno interesse di dirigersi in uno dei principali emporii di questo commercio, che si trovano nel Mediterraneo, e, profittando delle tenui e liberali nostre tariffe daziarie e del sistema nostro di libertà commerciale, preferiranno Genova, ove il commercio dell'Asia avrà ottenuto già un grande sviluppo ed ove potranno facilmente trovare le merci e procurarsi gli scambi (che in caso diverso dovrebbero recarsi a cercare fino alla China, fino alle Indie, fino al Giappone, fino alla Persia) delle mercanzie dei quali paesi troveranno ivi naturalmente il deposito.

Il contrario, invece, avverrà per l'America del sud, perchè la massima parte delle regioni dell'America del sud continueranno ad avere la convenienza di passare pel Capo di Buona Speranza per porsi in comunicazione coi sovradicati paesi dell'Asia.

Dunque, mentre il nostro commercio coll'America del nord, per l'apertura dell'istmo di Suez, ha una grande speranza di aumento, quello invece coll'America del sud non può per questo fatto nutrire lusinga di incremento alcuno.

Del resto, indipendentemente da questa ragionevolissima e fondatissima speranza di incremento commerciale, crede forse l'onorevole Di Cavour che già fin d'ora non sia importantissimo il commercio che fa Genova cogli Stati Uniti d'America? Dei 66 milioni, che ieri dissi farsi in media di commercio coll'America, annualmente la metà circa è fatto coll'America del nord; oltracciò vi sono moltissime ed importantissime relazioni internazionali portate dallo sviluppo infinitamente maggiore di popolazione, di civiltà, di traffico che l'America del nord ha in confronto di quella del sud, e il precludersi l'adito a questo commercio già così vasto, e che presenta la quasi certezza di un tanto maggiore sviluppo ed incremento sarebbe un chiudersi la via alle più belle speranze che pel commercio nostro si possono nutrire.

Del resto, quand'anche nulla fosse per avvenire di tutto ciò, e tutte queste speranze fossero una chimera, e il commercio coll'America del nord, malgrado l'attivazione di perio-

diche e regolari comunicazioni, non potesse avere verun incremento, tuttavia, o signori, questi 52 o 53 milioni di commercio che facciamo ogni anno con quella regione, non darebbero forse già un introito, calcolato in media, come ieri già vi diceva, al 5 per cento sul valore della merce, di una somma di 1,500,000 lire alla dogana dello Stato?

Vede dunque la Camera che, se non vogliamo che quest vantaggio ci venga rapito da altre navigazioni, è necessario stabilire comunicazioni dirette periodiche e regolari.

Vanamente l'onorevole Di Cavour crede poter supplire a quest'uopo colle navigazioni indirette; non parlerò dei passeggeri, giacchè già opportunamente ne fece cenno il signor ministro dei lavori pubblici; mi restringerò, quanto alle merci, ad osservare che chiunque conosce un poco l'industria dei trasporti, sa quali enormi spese costi il travasamento da un bordo all'altro, quanto costino le stalle dei bastimenti che stanziano in un porto solamente per scaricare e caricare sopra un altro bastimento per altra destinazione; a nessuno che abbia un po' d'abitudine delle spedizioni marittime, qualunque volta sia possibile la spedizione diretta, viene in capo di sostituirvi l'indiretta, perchè è sommamente dispendiosa non solo, ma è anche causa di gravissime avarie per le merci che si trasbordano. Conseguentemente, il dire che le merci che non potranno direttamente per la navigazione nostra andare in America passeranno in altri porti dell'Inghilterra per ivi trasbordarsi e poi andarvi, è dire una cosa che certamente non verrà mai praticata.

Ma l'onorevole deputato Cavour soggiunge: ebbene le mercanzie proseguiranno a mandarsi coi bastimenti a vela; non occorre per queste la navigazione a vapore.

A questo riguardo io prego la Camera di fare bene attenzione a che, dappoichè la navigazione mista o ad elice fu ritrovata prese grandissimo incremento, essa va ogni giorno (e non esagero dicendo ogni giorno, si potrebbe quasi dire ogni ora) prendendo maggior piede, e scalzando sia la navigazione a vapore a ruote, come quella a vela. L'elice tende potentemente a sostituirsi ad entrambe le altre navigazioni.

Questo fatto il quale costituisce una grande rivoluzione economica, non può sicuramente compiersi nè nel giro di un anno nè di due; ma è un fatto costante, e nessuno di quanti sono versati nel commercio marittimo oserebbe negare che per una gran quantità di merci, la quale prima si mandava coi bastimenti a vela, si trova ora la convenienza di spedirla con quelli ad elice; e che queste spedizioni affidate a bastimenti ad elice vanno grandemente e costantemente aumentando.

Vede dunque l'onorevole Di Cavour che, proseguendo il commercio in questa via, se noi non avessimo una navigazione ad elice in pronto, verremmo ad essere, secondo ogni probabilità, privati di quell'importantissimo commercio che facciamo con quelle regioni, od almeno essa verrebbe fatta da piroscafi di altre nazioni con iscapito non solo dei nostri marinai, ma anche dell'entità della nostra marina mercantile a vapore.

L'onorevole Corsi trovava ieri troppo poca una flottiglia, dirò così, di sette grossi vapori di non meno di 1500 tonnellate caduno. Io trovo che tale flottiglia non solo non è piccola cosa, ma è grandissima anzi in un paese dove non ce n'è altra. Qual altra navigazione con piroscafi di questa importanza possiamo infatti noi vantare? Noi siamo oramai ridotti, in confronto di Trieste e di Marsiglia e di tanti altri porti che ci fanno concorrenza, in fatto di navigazione a vapore, veramente ad una condizione d'inferiorità, che è molto spia-

cevole di venire qui a confessare in questo luogo, ma che non è men vera.

Pur troppo questo è un fatto innegabile, e se l'unica volta che ci si presenta l'occasione di rialzare la nostra marina a vapore con un tenue sussidio di cui siamo più che largamente compensati dai vantaggi che ne ricaviamo, ce la lasciamo sfuggire, non so come mai troveremo circostanze per avere una surrogazione a questa flottiglia, che al deputato Corsi pare piccola, ma che a me pare grande in confronto del nulla che esiste attualmente.

Del resto, l'onorevole Corsi diceva testè che la convenzione attuale è tutta a favore della società; che, in forza della legge attuale, cessano persino i corrispettivi che la società deve darci pel sussidio che riceve. Ma i corrispettivi stanno nell'attivazione della navigazione, ed io non veggio come, differendosi, soltanto per circostanze di forza maggiore, l'esecuzione di questo contratto, i corrispettivi vengano a cessare. Nemmeno vedo come si possa chiamare corrispettivo il costruire tre battelli in legno. I battelli ad elice in legno sono peggiori per la navigazione, sono peggiori per l'ufficio di rimorchiatore dei bastimenti da guerra, sono peggiori per il Governo, sono peggiori pei privati, e nessuno ora può più sostenere il contrario.

Cosa dunque domanda la compagnia? Domanda che questo errore sia riparato.

Dopo che è stata conosciuta l'invenzione *Water-Tight*, di quel congegno che divide in sezione i bastimenti, per cui rompendosi o facendo avaria una parte dello scafo, si chiudono gli accessi del rimanente del bastimento all'irrompere dell'acqua, rimanendo la parte guasta separata dalla maggior parte del bastimento che resta asciutta ed intatta, tutti hanno convenuto che l'invenzione *Water-Tight* dà alla navigazione coi vapori in ferro un incontrastabile vantaggio sopra l'uso di vapori in legno. Ciò posto, dacchè i bastimenti ad elice costruiti in ferro costano assai meno e durano assai di più, resistono di più alle avarie, contengono maggior roba, hanno maggior forza per rimorchiare, adempiono insomma assai meglio a tutti gli uffici della navigazione, domando perchè si vorrebbe persistere a volere una cosa che, anzichè utile, reca danno al paese come ne reca alla società pel maggior dispendio che le cagiona; non so come si possa dire che accordiamo un vantaggio alla società soltanto quando ad una cosa di uso difficile e poco proficuo veniamo a sostituirla un'altra d'uso migliore ed assai più utile anche per lo Stato.

Conseguentemente anche questa ragione mi sembra di poco valore. Quindi, tenuto conto di tutte queste circostanze e di quella principalmente che qui non si tratta di fare un nuovo contratto, ma bensì di accordare una proroga in vista di innegabili circostanze di forza maggiore che impedirono l'esecuzione del contratto primitivo, credo che la Camera avviserà nella sua saviezza di approvare la convenzione nei termini proposti dalla Commissione e dal Ministero.

MICHELINI G. B. Domando di parlare.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Torelli.

TORELLI. Se la Camera vuole andare ai voti, rinuncio a parlare.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposizione...

CAVOUR G. Io dichiaro di ritirare il mio ordine del giorno: e, sebbene non sia per niente convinto dalle ragioni economiche che sono state messe innanzi per comprovare l'utilità di questa legge, ho però dato un gran peso alle considerazioni messe innanzi dall'onorevole ministro delle finanze. Credo che non si deve più badare a spesa quando si tratta di man-

tenere un affidamento già dato, dietro al quale altri hanno potuto contrarre impegni ed incontrare spese di riguardo. Si è adunque per quest'unica considerazione che ritiro il mio ordine del giorno. Mantengo però la mia opinione circa l'aggravio che deriverà allo Stato da questa misura.

PRESIDENTE. Ove niuno domandi la parola sulla discussione generale, si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. La compagnia transatlantica di Genova è sciolta dall'obbligo impostole coll'ultimo alinea dell'articolo 15 della convenzione approvata con legge 11 luglio 1853, di far cioè costruire in legno tre dei sette bastimenti prescritti dall'articolo stesso pel convenuto servizio di navigazione a vapore fra Genova e le Due Americhe. »

(È approvato.)

« Art. 2. È prorogato sino a tutto l'anno 1857 il termine competente alla compagnia suddetta, a norma del disposto dell'articolo 15 della precitata convenzione e della legge 10 febbraio 1853, per attuare il servizio di navigazione sovraccennato.

« Rimane tuttavolta in facoltà della compagnia di attuare questo servizio in parte, prima che scada il concesso termine; nel qual caso le verrà corrisposta per ciascun viaggio la sovvenzione pattuita all'articolo 12 della detta convenzione, salvo quanto è disposto dal seguente articolo. »

(È approvato.)

« Art. 3. Per i primi tre viaggi che si faranno dai bastimenti della compagnia transatlantica, tanto all'America del sud, quanto a quella del nord, il Governo non sarà tenuto di corrispondere alla compagnia medesima che la metà della sovvenzione sopra specificata. »

(È approvato.)

« Art. 4. Le disposizioni dell'articolo precedente cesseranno di avere effetto nel caso che la società attuasse l'intero servizio di navigazione prima del 1° luglio 1857. »

MICHELINI G. B. Gli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici osservavano che avvi una convenzione tra il Governo e la società transatlantica, ed essi facevano appello alla dignità, direi anche, alla delicatezza della Camera affinché venisse rispettata in tutte le sue parti questa convenzione.

Io non nego che esiste realmente una convenzione, ma osservo che la prima a recedere da essa fu appunto la società transatlantica, la quale chiede una modificazione, quella cioè che riguarda la costruzione dei tre battelli a vapore. Quindi, non essendo noi, cioè la nazione che voglia recedere dalla primordiale convenzione, non possiamo essere tacciati di mancanza di delicatezza, e siamo perfettamente liberi di esprimere la nostra opinione.

Se non che, non essendo ancora scaduto il termine entro il quale la società deve attivare il corso de' suoi piroscafi, essa può, attivandolo nel termine utile, cioè nel mese di gennaio 1857, dare esecuzione a quella convenzione, e così il Governo rimarrebbe obbligato dal canto suo ad eseguirne i patti.

V'ha vi più: amico qual sono della verità, voglio somministrare ai ministri un'arma per avvalorare la loro tesi. L'articolo 13 della legge 11 luglio 1853 prevede il caso di crisi commerciale. Quindi potrebbe accadere, se continuasse la crisi, che al fine dell'anno corrente la società transatlantica domandasse quella proroga cui ha diritto di tre in tre mesi, purchè non ecceda l'anno dopo il termine del 1° gennaio 1857.

Del resto, se la convenzione primordiale reggesse in tutte le sue parti, se non si volesse ad essa derogare, noi non ci dovremmo occupare presentemente di questa società e dei

corsi di piroscafi che essa deve stabilire. Le modificazioni sono espresse nell'articolo 1 che la Camera ha votato. Ora l'onorevole Farina diceva che il Governo non ha alcun danno nel fare alla società questo favore che essa domanda.

Io l'ammetto, ma dico che la società spende meno pei vapori che essa deve costruire, e che, nello stato delle nostre finanze, io non sono molto propenso a fare alla società un regalo; se minori diventano i pesi della società, è giusto che in corrispettivo di questi minori pesi, il Governo abbia qualche vantaggio.

E così lo comprendeva benissimo il Ministero, il quale stabiliva questi vantaggi nell'articolo 3. Ma la Commissione aggiunse questo articolo 4, il quale annulla interamente gli effetti dell'articolo 3.

Io, il quale aveva parlato nella discussione generale contro la legge stessa, perchè in questa discussione era stato condotto dallo stesso relatore, che aveva riepilogate le ragioni che militavano a favore della legge sancita dal Parlamento nel 1853, ho conchiuso che avrei principalmente votato contro l'articolo 4, ed è ciò che io farò presentemente.

Se la Camera respingesse la legge, di cui ora ci occupiamo, due potrebbero essere le conseguenze di questa votazione: o la società si varrà del tempo utile che ancora le rimane per attivare nel mese di gennaio del 1857 il corso dei suoi piroscafi, e allora starà il primordiale contratto, il quale avrà esecuzione intera; ovvero essa non attiverà in tempo utile le sue corse, anche domandando quelle more a cui può aver diritto, a termini dell'articolo 13 della legge del 1853, ed allora essa decadrà dal privilegio che le è stato concesso, vale a dire non avrà più effetto la legge predetta.

Laonde, conchiudendo, dico che io voto contro questo articolo 4; che se questo articolo fosse approvato dalla Camera, allora siccome esso annullerebbe tutti i vantaggi che questa legge fa alle finanze dello Stato, così io voterei contro la legge stessa. Ma voterei a favore di essa se si sopprimesse l'articolo 4, perchè in tal caso da questa legge sarebbe migliorata la condizione del Governo.

MARTELLI. Io dirò solo poche parole per sostenere questo articolo quarto.

Colla legge del 1853 il Governo faceva un contratto colla società transatlantica onde questa si mettesse in posizione di fare il servizio; ma vi era pure un articolo che prevedeva il caso di forza maggiore.

Ora, se si respingesse questo articolo di legge, ne avverrebbe forse che la società sarebbe in obbligo di attivare la navigazione al 1° gennaio 1857; oppure, non essendo in posizione di ciò fare, dovrebbe essa perdere il diritto al sussidio? No certamente, perchè la compagnia invocherebbe il caso di forza maggiore previsto dal contratto del 1853, ed i tribunali, riconoscendo legittimo l'impedimento di costruire i battelli a vapore, obbligherebbero il Governo ad adempiere gli impegni assunti, mentre rimarrebbe alla società un tempo utile per far servizio se non al 1° gennaio 1857, al 1° luglio dello stesso anno, secondo la gravità delle circostanze di forza maggiore che si rappresenterebbero.

Quale sarebbe l'effetto dell'articolo quarto? Sarebbe quello di dar una spinta alla compagnia, cioè di far sì che il beneficio che debbe risentir la nazione per la comunicazione coll'America, venga avvantaggiato di sei mesi, mentre col contratto noi le accordiamo un anno.

Convien forse darle un anno di tempo ed obbligarla ad abbandonare una parte del sussidio? Queste sono meschinità alle quali nell'interesse generale non si abbada sicuramente.

Se è un beneficio per la nazione che si stabiliscano queste

comunicazioni dirette e continue coll'America meridionale e settentrionale, tanto per i sudditi che emigrano continuamente in quelle regioni per cercarvi fortuna, quanto per quelli che sono già stabiliti colà e vogliono mantenere le loro relazioni colla madre patria, io sostengo che si deve procurare che questo servizio si stabilisca il più presto possibile per potere tosto usufruire i vantaggi che ci accorda il contratto fatto nel 1855.

Per conseguenza è tanto più necessario mantenere questo articolo 4, in quanto che con esso mettiamo il paese in posizione di poter avere questo servizio con soli sei mesi di pro-
roga.

Io spero che dietro queste considerazioni la Camera si farà persuasa dell'utilità di questo articolo, e che perciò vorrà darvi la sua adesione.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha la parola.

MICHELINI G. B. Tutte le argomentazioni dell'onorevole preopinante riposano sul presupposto che questo contratto fatto colla compagnia transatlantica debba riuscire grandemente utile alla nazione; ma siccome io credo il contrario, e nella discussione generale mi sembra di averlo dimostrato, così io mantengo la mia opinione contraria alla concessione in generale, e più specialmente a quest'articolo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 4.

(La Camera approva.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	108
Maggioranza	55
Voti favorevoli	62
Voti contrari	46

(La Camera adotta.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'ACQUISTO DI UN CANALE E DI MOLINI SUL TERRITORIO DI VERCELLI.

CAVALLINI, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge riguardante l'acquisto per parte delle finanze d'un canale e di molini sul territorio di Vercelli. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 929.)

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

APPROVAZIONE DI AGGIUNTE DI SPESE AI BILANCI 1855, 1854 e 1853.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per spese in aggiunta al bilancio 1855. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 221 e 236.)

La discussione generale è aperta.

Nessuno domandando la parola si passerà alla discussione delle varie categorie.

(Sono approvate senza discussione tutte le categorie.)

Do ora lettura degli articoli del progetto di legge:

« Art. 1. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove, in aggiunta al bilancio 1853, per la complessiva somma di lire 1,825,078 80, ripartitamente fra le diverse categorie, in conformità del quadro annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove, in aggiunta ai residui 1852 e retro, per la complessiva

somma di lire 283,519 09, ripartitamente fra le diverse categorie, in conformità del quadro suddetto. »

(È approvato.)

Si passa alla discussione del progetto di legge riguardante le spese in aggiunta al bilancio 1854. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 237 e 257.)

La discussione generale è aperta. Se niuno domanda la parola, si passerà alla lettura delle categorie.

(Sono approvate senza discussione le categorie descritte nei numeri 179, 180 e 181, pagine 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686 e 687 degli Atti della Camera.)

Leggo ora gli articoli del progetto:

« Art. 1. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove, in aggiunta alle spese stanziato nel bilancio 1854 per la complessiva somma di lire 4,784,867 52, ripartitamente fra le diverse categorie, in conformità del quadro annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove, in aggiunta a quelle provenienti dagli esercizi scaduti, per la complessiva somma di lire 405,402 09, ripartitamente fra le diverse categorie del bilancio 1854, in conformità del quadro suddetto. »

(È approvato.)

L'ordine del giorno reca quindi la discussione del progetto di legge relativo a spese in aggiunta al bilancio 1855. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 258 e 288.)

La discussione generale è aperta.

(Nessuno domandando la parola, si passa alla discussione delle categorie descritte nei numeri 181, 182 e 183, pagine 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695 e 696, le quali sono approvate.)

Leggo gli articoli del progetto.

« Art. 1. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove, in aggiunta alle spese stanziato nel bilancio 1855, per la complessiva somma di lire 5,641,438 27, ripartitamente fra le diverse categorie, in conformità del quadro annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove, in aggiunta a quelle provenienti dagli esercizi scaduti per la complessiva somma di lire 18,910 92, ripartitamente fra le diverse categorie del bilancio 1855, in conformità del quadro suddetto. »

(È approvato.)

Si passa ora allo squittinio segreto sul progetto di legge per le spese aggiunte al bilancio 1855.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	104
Maggioranza	55
Voti favorevoli	89
Voti contrari	15

(La Camera approva.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA TASSA DI SUCCESSIONE SULLE RENDITE DEL DEBITO PUBBLICO.

TORRELLI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto relativo alla tassa di successione sulle rendite sul debito pubblico. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 93.)

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° *Votazione dei progetti di legge per aggiunta di spese ai bilanci 1854 e 1855;*
- 2° *Alienazione di un locale demaniale e costruzione di un nuovo edificio ad uso di dogana in Arona;*

- 3° *Costruzione di tettoie nella stazione di Alessandria;*
- 4° *Ampliamento dell'ospedale militare di Alessandria;*
- 5° *Facoltà alle divisioni di Alessandria, Tortona, Novi e Genova di contrarre mutui per acquisto di azioni;*
- 6° *Introduzione in estimo dei beni censibili e non censiti.*

TORNATA DEL 2 APRILE 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. Congedo ed omaggio — votazione per squittinio segreto, ed approvazione delle aggiunte di spese ai bilanci 1854 e 55 — Discussione del progetto di legge per alienazione di un locale demaniale in Arona, e costruzione di un edificio alla strada ferrata — Eccitamenti del relatore Cavallini, e risposte del ministro incaricato delle finanze — Osservazioni del deputato Torelli — Repliche del ministro e dei deputati Cavallini e Torelli — Approvazione dei quattro articoli, e quindi dell'intero progetto — votazione ed approvazione del progetto di legge per la copertura dello scalo della ferrovia di Alessandria — La Camera non è più in numero.

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

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato dopo un quarto d'ora di aspettazione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Nicolini chiede alla Camera un congedo di giorni 20, per motivi di salute.

(È accordato.)

L'intendente della provincia d'Acqui presenta alla Camera cinque esemplari a stampa degli atti della Sessione ordinaria del Consiglio provinciale del 1855.

Questi esemplari saranno deposti negli archivi e nella biblioteca della Camera.

La deputazione che deve assistere ai funerali per i morti nella battaglia di Novara, è convocata per domani alle ore 9 e 1/2 nelle sale della Presidenza della Camera. Coloro fra i deputati che vorranno trovarvisi potranno unirsi ad essa.

VOTAZIONE DI AGGIUNTE DI SPESE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la votazione per squittinio segreto dei due progetti di legge per spese in aggiunta ai bilanci del 1854 e 1855.

Si sono collocate due urne, ed i signori deputati sono pregati di porre il loro voto separatamente in tutte e due.

Risultamento delle votazioni:

Per l'aggiunta al bilancio 1854:	
Presenti	105
Votanti	104
Maggioranza	53
Voti favorevoli	86
Voti contrari	18
Si astenne	1

(La Camera approva.)

Per l'aggiunta al bilancio 1855:

Presenti	108
Votanti	104
Maggioranza	53
Voti favorevoli	88
Voti contrari	16
Si astenne	1

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER ALIENAZIONE DI UN LOCALE DEMANIALE E PER LA COSTRUZIONE DELLA STAZIONE FERROVIARIA IN ARONA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiama la discussione sul progetto di legge portante alienazione d'un locale demaniale in Arona per uso della dogana, e costruzione di un nuovo edificio e tettoia presso la stazione della strada ferrata. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 754.)

La discussione generale è aperta.

CAVALLINI, relatore. Domando la parola.

Mi spiace che non sia presente il signor ministro delle finanze, al quale la Commissione, nella sua relazione, aveva rivolto due speciali eccitamenti: l'uno tendente a far cessare, o quanto meno a diminuire quel rigore male inteso che gli impiegati delle dogane esercitano nell'ispezione delle merci che transitano per lo Stato e che sono dirette all'estero; l'altro che ha per iscopo d'introdurre delle facilitazioni nel rilascio e nella visione dei passaporti dei viaggiatori.

In mancanza del signor ministro di finanze, io non posso a meno di pregare il signor ministro dei lavori pubblici perchè, per quanto dipende da lui, voglia tener conto di queste istanze, e quindi suggerire al suo collega di far cessare il più presto possibile lo stato attuale delle cose, per quanto riguarda specialmente la visita per parte delle nostre dogane, delle