

## TORNATA DEL 24 MAGGIO 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

**SOMMARIO.** *Seguito della discussione e approvazione del progetto di legge per modificazione alla convenzione stipulata colla compagnia transatlantica di Genova — Adozione degli articoli 1 al 4 — Proposta di un articolo addizionale, del senatore Jacquemoud, combattuta dal senatore Di Pollone e dal ministro delle finanze — Ritiro dell'articolo addizionale — votazione del progetto di legge — Discussione ed approvazione dei seguenti progetti di legge: 1° per la regolarizzazione del confine dello Stato verso la Francia in conseguenza dell'arginamento dell'Isero; 2° per acquisto di due battelli a vapore per la navigazione sul lago Maggiore.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4 pomeridiane.

(Sono presenti i ministri di grazia e giustizia, delle finanze e dei lavori pubblici.)

**GIULIO**, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, il quale viene approvato.

### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONE ALLA CONVENZIONE STIPULATA COLLA COMPAGNIA TRANSATLANTICA DI GENOVA.

**PRESIDENTE.** Ieri il Senato dichiarava chiusa la discussione generale sul progetto di legge per modificazione alla convenzione già sancita colla società transatlantica di Genova.

Ora verrebbe l'articolo 1, così concepito:

« 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. »

**JACQUEMOUND.** Je demande la parole.

**PRESIDENTE.** Debbo far conoscere al Senato un emendamento o, dirò meglio, un articolo addizionale, proposto dal senatore Jacquemoud al progetto di legge in discussione; avvertendo però che non è all'articolo testè letto che esso vuol essere aggiunto.

L'articolo proposto sarebbe così concepito:

« Il Governo deputerà un commissario, a spese della società, per intervenire a tutte le sue adunanze, e nei relativi processi verbali verranno inserite quelle osservazioni che egli credesse di fare.

« L'amministrazione della società dovrà dare allo stesso commissario visione dei suoi registri e conti ad ogni sua richiesta. »

La discussione è intanto aperta sull'articolo 1.

La parola spetta al senatore Jacquemoud.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. L'emendamento è all'articolo 1?

**PRESIDENTE.** Sarebbe all'articolo 3, cioè da aggiungersi dopo il terzo.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Allora mi parrebbe più ra-

zionale il votare gli articoli 1 e 2, e poi all'occasione dell'articolo 3 discutere l'emendamento.

**PRESIDENTE.** Ho dato prima conoscenza di quest'articolo addizionale perchè si avesse tempo a pensarvi.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Il senatore Jacquemoud intende di svolgere l'emendamento?

**JACQUEMOUND.** Avant qu'on ne passe à la votation des articles de la loi, la minorité du bureau central se fait un devoir de déclarer, qu'elle a donné son adhésion pour que la compagnie transatlantique de Gènes soit autorisée à remplacer, par trois navires en fer, les trois navires en bois qu'elle s'est engagée à faire construire, et pour lui accorder la nouvelle prorogation de terme qu'elle a demandée. Les raisons fondamentales qui ont déterminé le Sénat à approuver la loi du 11 juillet 1853 subsistent encore aujourd'hui et les motifs invoqués, pour cette seconde prorogation de terme, sont aussi légitimes que ceux qui ont servi de base à la prorogation accordée à cette compagnie, par la loi du 10 février 1856. Quant à la substitution de navires en fer aux navires en bois, il est reconnu maintenant que les premiers pourront faire un service égal et peut être meilleur que les seconds et qu'ils seront aussi avantageux à l'Etat, dans les circonstances extraordinaires qu'on a eu en vue. Sans doute il en résulte un bénéfice considérable pour la compagnie, puisque les trois bateaux à vapeur lui coûteront près de quatre cents mille francs de moins que des navires en bois, à égalité de tonnage, et qu'ils exigeront beaucoup moins de frais de combustible pour alimenter les machines à vapeur. La divergence de la minorité du bureau central avec la majorité porte, seulement, sur l'établissement d'un commissaire royal auprès de cette compagnie, qui avait d'abord été adopte à l'unanimité. Deux membres du bureau persistent à croire qu'on a fait une omission dans la loi du 11 juillet 1853. Ils jugent opportun qu'elle soit réparée maintenant, car en accordant à cette compagnie les moyens de réaliser une économie très-importante, elle peut être soumise, en corréctif, à supporter les modiques frais d'un commissaire royal, conformément à ce qui a été déterminé dans une foule de lois qui ont approuvé des sociétés anonymes, dont la marche et le succès intéressent les progrès économiques de la nation. C'est pourquoi la minorité propose l'article additionnel que j'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau et dont monsieur le président vient de donner lecture.

**PRESIDENTE.** Mais vous développez votre amendement.

**JACQUEMOUD.** J'indique seulement sa corrélation avec l'article premier de la loi. Au reste, je suis aux ordres du Sénat et il m'est indifférent de développer maintenant, ou plus tard, les motifs de l'article additionnel proposé par la minorité du bureau central.

**GIULIO.** On pourrait d'abord discuter l'article premier; ce serait autant de fait; ensuite on discuterait l'amendement.

**PRESIDENTE.** Se non viene da altri domandata la parola sull'articolo 1, io lo metto ai voti.

Chi lo approva sorga.

(È approvato.)

« Art. 2. È prorogato sino a tutto l'anno 1857 il termine competente alla compagnia suddetta, a norma del disposto dall'articolo 15 della precitata convenzione, e dalla legge 10 febbraio 1855, per attuare il servizio di navigazione sovraccennato.

« Rimane tuttavia 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.)

Ora verrebbe l'emendamento proposto dal senatore Jacquemoud.

**JACQUEMOUD.** Je pense qu'il convient de voter l'article 4, et de discuter ensuite l'article additionnel.

**PRESIDENTE.** « 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. »

Chi approva l'articolo 4 si alzi.

(È approvato.)

Ora viene l'aggiunta, e la parola spetta al senatore Jacquemoud.

**JACQUEMOUD.** Le bureau central n'avait point à examiner le mérite de la convention conclue entre le Gouvernement et la compagnie transatlantique, puisqu'elle a déjà été approuvée par la loi du 11 juillet 1853. Son attention devait se concentrer sur la nouvelle prorogation de terme demandée par cette compagnie et sur la modification proposée à la convention, pour substituer des navires en fer aux trois navires en bois que la compagnie s'est engagée à faire construire. Les documents fournis au bureau central l'ont persuadé que de graves raisons d'équité conseillaient d'adhérer à ces deux demandes et l'adoption des quatre articles, qui viennent d'être votés par le Sénat, fut admise à l'unanimité. Et quand on supposerait même, comme un des honorables préopinants paraît le croire, que les sacrifices auxquels le Gouvernement a consenti et que la majorité du Parlement a ratifiés, n'auront pas une compensation suffisante pour l'État, dans les avantages directs et indirects qu'on peut espérer du service entrepris par la compagnie transatlantique, toutefois il ne semblerait pas conforme à la dignité de cette même majorité du Parlement de refuser à la compagnie une demande juste, pour la contraindre à se dissoudre et de profiter de ce refus pour s'affranchir d'une convention où l'on ne croirait plus avoir fait une bonne affaire. Mais, en même temps que le bureau central adoptait la loi, il croyait opportun à l'unani-

mité d'établir un commissaire royal auprès de cette compagnie, comme nos lois en ont établi auprès de toutes les sociétés de chemins de fer, fondées par actions. La compagnie transatlantique et les compagnies des chemins de fer, ont un même objet, c'est à dire un service de transport de voyageurs et de marchandises. Le corps social est intéressé à ce que ce service s'exécute régulièrement et avec les plus grandes garanties de sécurité.

On a omis de stipuler l'établissement d'un commissaire royal lorsqu'on a rédigé la convention de 1853 avec la compagnie, et le moment actuel est tout à fait propice pour combler cette lacune. En corrélatif de l'autorisation, qu'on accorde maintenant à la compagnie, de remplacer les trois navires en bois par trois navires en fer, autorisation qui lui permet de réaliser une économie de quatre cents mille francs environ, le modique appointement d'un commissaire royal ne pourrait diminuer, que dans une faible proportion, l'économie qu'elle est autorisée à faire. Quant à l'utilité de ce commissaire, ou il faut admettre que toutes les lois votées par les Chambres ont introduit un rouage superflu auprès de chaque administration des compagnies de chemins de fer, ou il faut aussi en nommer un auprès de la compagnie transatlantique.

Monsieur le ministre de l'instruction publique, qui régissait par intérim le Ministère des finances, fut prié d'intervenir au bureau central. La proposition d'un commissaire royal lui fut soumise et il ne parut pas éloigné d'y consentir. Seulement, il pensa qu'il convenait d'entendre messieurs les directeurs de la compagnie. Le bureau central fut mis en rapport avec eux, mais ils ne crurent pas pouvoir adhérer à l'établissement d'un commissaire royal. Ils ont dit :

Premièrement, que la compagnie n'aurait fait aucune difficulté de l'accepter, si cette disposition eût été proposée dans la discussion de la loi du 11 juillet 1853, mais qu'il était maintenant trop tard, puisqu'il ne s'agissait plus que d'une simple prorogation de terme pour commencer le service de la navigation.

Secondement, qu'une semblable disposition ne pourrait être considérée que comme une marque de défiance envers les membres actuels du Conseil d'administration, et qu'ils seraient, ainsi, placés dans une position inacceptable.

Troisièmement, que le Conseil d'administration offrait de fournir au Gouvernement tous les renseignements qu'il pourrait désirer de la même manière que s'il y avait un commissaire royal, chaque fois que la demande en serait faite.

Ces considérations sont parvenues à persuader à la majorité du bureau central de ne pas insister à l'établissement d'un commissaire royal; mais deux membres du bureau ont persisté dans leur opinion. Puisque cette divergence a été mentionnée dans le rapport, la minorité ne peut se dispenser de soumettre à la sagesse du Sénat les motifs de sa conviction.

Je constaterai d'abord que l'article additionnel que j'ai présenté n'est pas une nouveauté dans notre législation. Le Sénat l'a admis dans toutes les lois de chemins de fer dont il a autorisé la concession: il l'a également admis dans l'approbation de plusieurs autres sociétés anonymes d'une certaine importance, et dont la bonne direction intéresse le corps social. Il me suffira de citer les lois du 9 juillet 1850, 11 juillet 1852, 20 janvier, 29 mai et 20 juin 1853, 11 mai, 23 juillet et 2 septembre 1854, et une foule d'autres qui, toutes, renferment une disposition semblable à celle que j'ai présentée: il est donc vrai de dire qu'elle est une conséquence du système adopté dans notre législation.

Je ne puis admettre la première raison invoquée par mes-

sieurs les directeurs de la compagnie. Si elle eût été disposée à adhérer à l'établissement d'un commissaire royal en 1853, si une semblable disposition eût été utile alors, je ne vois pas pourquoi elle aurait cessé de l'être aujourd'hui, ou bien pourquoi il serait trop tard pour l'ajouter à la convention, maintenant qu'il est question de la modifier. La compagnie demande une modification à son profit; on est disposé à la lui accorder. Il ne semble pas convenable qu'elle se refuse de son côté à une modification, qui lui est fort peu onéreuse, qui ne peut jamais lui être nuisible, et qui peut lui être fort utile.

Sur la seconde raison, la minorité du bureau central diffère entièrement d'opinion avec le Conseil d'administration de la compagnie; car, bien loin de considérer l'établissement d'un commissaire royal comme un acte de défiance, elle le regarde au contraire comme un témoignage de haut intérêt pour cette importante entreprise et comme un acte signalé de protection. Il paraît impossible que l'opinion publique se méprenne à cet égard, puisque le Conseil est composé d'hommes si honorables, qu'aucune défiance ne peut les atteindre, puisque ce même Conseil a dirigé avec autant d'intelligence et de succès les intérêts des actionnaires; mais l'Etat se trouve engagé pour quinze ans envers la société. Les administrateurs actuels pourraient être remplacés par d'autres, et il paraît juste que l'Etat soit représenté dans l'administration, d'abord, à cause de l'importance sociale de cette compagnie, et ensuite, parce que l'Etat doit lui fournir, dans l'espace de quinze ans, l'énorme capital de neuf millions trois cent six mille francs, qui égale presque le capital social de la compagnie, fixé à dix millions.

On pourrait, même, retorquer l'argument du Conseil d'administration, et lui opposer que son refus d'accepter dans son sein un commissaire royal, peut aussi être envisagé comme un acte de défiance de la compagnie envers le Gouvernement. Au reste, il semble que le Conseil d'administration aurait dû consulter les actionnaires et ne pas assumer la responsabilité de cette décision.

Une partie de ces observations s'applique également à l'offre faite par MM. les directeurs, au nom de la société, de communiquer au Gouvernement tous les documents qu'il croira convenable de demander. Cette offre ne remplace qu'imparfaitement l'établissement d'un commissaire royal auprès de la compagnie. Elle ne paraît pas avoir un caractère complètement obligatoire, et elle ne donne pas une entière garantie sur les dispositions des futurs administrateurs.

Telles sont les considérations qui ont déterminé la minorité à vous proposer cet article additionnel.

**DI POLLONE.** Domando la parola.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al ministro delle finanze.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri.** (Volgendosi al conte di Pollone) Parla in favore o contro la proposta?

**DI POLLONE.** Contro.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri.** Allora parli pure. (Harità)

**DI POLLONE.** Non saprò dir bene, quanto l'onorevole ministro, ma esprimerò al Senato, colla solita libertà che mi ha concessa, la mia opinione sulla nuova proposta dell'onorevole senatore Jacquemoud, che per verità non me la so spiegare. Egli propone che sia nominato un commissario regio presso la società transatlantica. Questo è incontestabilmente un onere pella società medesima.

Quando io proponeva il rigetto della legge, si trattava allora di concedere o no un favore, ed il Senato era libero assolutamente di concederlo o negarlo senza compromettere menomamente la sua dignità. Ma quando si tratta di imporre un onere, io non vedo con qual diritto il Senato, quando ha concesso il favore (poichè sono ora votati gli articoli), possa venir dicendo: io vi ho concesso un favore, ma vi voglio imporre un onere.

Del resto poi, venendo a toccare dell'istituzione di un commissario regio presso la società transatlantica, io non vedrei assolutamente di quale utilità esso possa riuscire. Mentre o la compagnia farà buoni affari, e certamente non sarà la presenza del commissario che faciliterà questo stato di cose; ovvero, secondo il mio modo di vedere, la società è in cattive condizioni, e, supponendo che desso possa esserle di qualche utilità, mi fa allora l'effetto di un moribondo pel quale si va a chiamare il medico, quando non è più a tempo di poterlo risanare. (Harità)

Per questi motivi io assolutamente voterò contro la legge, perchè nessuna delle mie opinioni è stata, secondo me, vittoriosamente combattuta; ma voterò a un tempo contro quest'aggiunta, perchè, come dissi, non me la so spiegare per nessun verso.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri.** Accetto il voto dell'onorevole conte di Pollone, ma non accetto i suoi argomenti; ed in vero, non mi paiono calzare allo scopo che egli si propone.

Se in verità la società fosse in così tristi condizioni, se fosse in pericolo di non poter mantenere gli assunti impegni, io crederei che sarebbe appunto il caso di delegare un commissario regio onde assistere alla sua agonia; ma è appunto perchè io non credo che la società versi in queste condizioni, e penso che essa possa adempire agli assunti impegni (non dico se con utile grandissimo, o senza utile degl'interessati, ma in un modo certamente da soddisfare al servizio che essa deve fare), che io mi oppongo alla proposta dell'onorevole senatore Jacquemoud.

Cercherò ora di seguire l'onorevole senatore Jacquemoud nella via che egli ha battuto, e di combattere i vari argomenti di cui si è valso.

Egli cominciò per dire: la compagnia ci richiede d'un favore, cioè dell'autorizzazione di surrogare a dei bastimenti in legno altri bastimenti in ferro, surrogazione che deve produrre alla società medesima un'economia vistosa di forse 400,000 lire, e inoltre permetterle di avere dei migliori bastimenti. Poichè noi concediamo il favore, imponiamole un onere in compenso; e questo, invece di imporglielo in un sacrificio pecuniario, cerchiamolo nella riparazione di un errore commesso quando si fece il primitivo contratto, e imponiamole l'onere di avere un commissario regio, il quale intervenga a tutte le adunanze e ne sorvegli tutte le operazioni.

Io combatterò la prima parte della proposta.

Noi abbiamo imposto alla società l'obbligo di costruire battelli in legno, non perchè questi costassero di più, non perchè fossero di minor portata (e certamente non sono questi i motivi che indussero il Parlamento ad imporre quest'obbligo alla società, poichè se ciò fosse, bisognerebbe credere che esso avesse in mira di nuocere alla società), ma poichè si credeva in allora essere questi più adatti al servizio di guerra.

L'esperienza ha dimostrato e dimostra, io credo, vittoriosamente, come mi faceva osservare il senatore Albini e il mio collega il ministro dei lavori pubblici, che, anche sotto il rispetto militare, i battelli a vapore di grossa portata in ferro

erano da preferirsi a quelli in legno, appunto perchè di maggior portata e di maggior velocità.

Quindi noi, nel concedere alla compagnia la facoltà di surrogare de' battelli in ferro ai battelli in legno, non facciamo altro che riparare un errore da noi commesso: tuttavia siccome quest'era stato accettato dalla società, così il Ministero ha creduto che si potesse in ristretti limiti imporre un qualche compenso. Se non che, invece d'imporre quel compenso che vorrebbe l'onorevole senatore Jacquemoud, e che io spero di poter dimostrare che riuscirebbe d'inconvenienza non solo alla compagnia, ma assai più al Governo ed al pubblico, il ministro delle finanze ha creduto di poterle imporre un qualche compenso pecuniario; ed è una qualche bagatella, come sarebbero 78 mila lire.

Diffatti, l'onorevole senatore vede che all'articolo 3 è stabilito, che per tre primi viaggi, tanto al Brasile, quanto all'America del Nord, la compagnia non perceverebbe che la metà della sovvenzione, ciò che importa un sacrificio di 78 mila lire.

**DI POLLONE.** L'articolo 4 lo distrugge, se...

**CAVOUR,** presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Siccome non può fare l'intero servizio, è quasi sicuro il sacrificio, è sicuro che la società non potrà avere attivato l'intero servizio prima del luglio 1857.

Vengo ora alla questione del commissario regio.

L'onorevole senatore Jacquemoud dice essere stata una dimenticanza: mi permetta di contraddirlo assolutamente: può essere stato un errore, ma dimenticanza no certo.

Io era ministro quando si fece la convenzione, e posso assicurare l'onorevole senatore che appositamente non si è imposta questa condizione, non già perchè la compagnia l'abbia ricusata, ma perchè il Ministero non l'ha chiesta, che anzi probabilmente, se la compagnia l'avesse chiesta, il Ministero vi si sarebbe ricusato; ed ora dirò il perchè.

L'onorevole senatore Jacquemoud ci disse: vedete quasi tutte le società anonime, le quali sono di una certa importanza, hanno un commissario regio, e a confortare il suo asserito lesse una lunga enumerazione di società anonime; ma se io ho bene udito, egli lesse l'enumerazione di tutte le strade ferrate di società private; e nel vero, presso tutte queste società private, vi è un commissario regio; e vi deve essere.

Avrebbe potuto aggiungere ancora alcun'altra società, come, a cagion d'esempio la Banca Nazionale, quella di assicurazioni mutue, e forse anche in ultimo quella del credito mobiliare, alle quali è imposto l'obbligo di un commissario regio.

Ma perchè si impone un commissario regio a queste società, e non si crede opportuno d'imporlo alla compagnia transatlantica? Per un motivo semplicissimo.

Queste società, che hanno un commissario regio, ne sentono una necessità quasi assoluta per causa de' loro regolamenti, de' loro statuti e per una tal quale cerchia di operazioni, sottoposte a certe norme, da cui non possono deviare.

Così, per le strade ferrate, il capitolato delle ferrovie impone alle compagnie una infinità di obblighi sul modo di costruire le strade, di esercitarle, e nel corrispettivo che possono esigere per il servizio delle strade e che so io.

Il commissario regio ha l'ordine di vedere che questi obblighi imposti a favore del pubblico siano fedelmente e rigorosamente eseguiti. Si richiede una sorveglianza di quasi tutti i momenti; e in questi casi la presenza di un commissario regio è necessaria.

Così dirò per la Banca Nazionale. La Banca avendo il privilegio di emettere biglietti al portatore, che corrono nel pub-

blico, che tutti ricevono sulla fede dell'autorizzazione dello Stato come moneta sonante, è obbligata a certe norme intese ad assicurare il rimborso di questi biglietti: norme di tutti i giorni, norme dal cui uso non si può dipartire un solo istante; e quindi si delega un commissario regio onde vedere che mai la Banca esca dalla cerchia delle sue attribuzioni.

Così per la società di assicurazioni mutue, le così dette Tontine. Queste sono stabilite non per fare contratti coi terzi, ma per amministrarne il denaro. Queste società di assicurazioni mutue non fanno altro che raccogliere il danaro da coloro che vogliono costituire una tontina per amministrarlo fino all'epoca in cui la tontina deve essere ripartita e liquidata; quindi esse sono interessate a che si sia certi che questo denaro non sarà distolto, e riceva quella destinazione che la legge richiede.

Ma qui, o signori, la società transatlantica è in tutt'altre condizioni. Quali sono gli obblighi che noi imponiamo alla società? Uno solo.

Non parlo della costruzione dei battelli, parlo (una volta i battelli costrutti) della partenza regolare da Genova pel Brasile e pel Nord dell'America. Quando la transatlantica adempia questi obblighi rispetto al Governo gode per tutte le sue altre operazioni della più ampia latitudine. Può stabilire i noli al tasso che le parrà più opportuno, potrà caricare queste, piuttosto che quelle altre merci; potrà restringersi a portare mercanzie altrui; oppure portare mercanzie proprie, caricandole a Genova per venderle per proprio conto in America e viceversa.

Insomma essa ha la più assoluta libertà, salvo per ciò che riflette l'epoca della partenza, il tempo da impiegare nei viaggi. Rispetto al Governo essa è per mare nella stessa condizione in cui sono per trasporti di terra le messaggerie.

Ogni giorno il Governo sancisce colle messaggerie contratti nella sfera delle sue facoltà amministrative, e anche con società più potenti della stessa transatlantica, con quella, se non erro (e qui il conte di Pollone potrà venirmi in aiuto), delle Messaggerie francesi, le quali portano le lettere da Genova a Nizza e da Ciampieri a Ginevra. Questa pure è una società anonima, e quello che è peggio una società estera, eppure non è venuto in capo a nessuno, non all'amministrazione, non al Parlamento, di volere che il Governo delegasse un commissario regio presso l'amministrazione delle Messaggerie per accertarsi che il servizio si fa regolarmente.

Ma per ciò che riflette quella parte di oneri che ha assunto la società transatlantica, cioè il servizio postale, e la natura dei bastimenti, noi abbiamo già dei commissari regi belli e nominati presso la società.

Per la prima parte abbiamo l'amministrazione delle poste, la quale veglierà certamente a che le partenze siano regolari, e che i viaggi si compiano nel tempo stabilito dal capitolato della società.

Rispetto alla natura dei bastimenti ed alle precauzioni da prendersi per la sicurezza dei viaggiatori, ed anche delle merci, abbiamo l'amministrazione marittima, la quale non permette ad un bastimento di partire, se prima non lo visitò, se non si è accertata che da esso si siano adempiute tutte le condizioni necessarie per assicurare il benessere dei viaggiatori.

Noi quindi abbiamo già, per ciò che riflette il Governo, i mezzi di soddisfare a questo desiderio dell'onorevole senatore Jacquemoud.

Ma egli vuole, a ciò che pare, non tutelare l'interesse del Governo e dei terzi, perchè, lo ripeto, la compagnia non assume verun obbligo rispetto ai terzi, ma vuole tutelare l'in-

teresse degli azionisti; lo vuole forse anche indirettamente per il Governo, perchè dica: torna a conto a questo che la società faccia bene i suoi affari, perchè esso ha assunti gravissimi impegni colla compagnia.

Ma per ciò che riflette il Governo questa è una vera illusione. Noi assumiamo impegni in quanto che la compagnia adempia ai propri doveri. Se la compagnia, locchè non credo ma che potrebbe accadere, non potesse adempiere ai propri impegni, cessa ogni onere alle finanze; noi non avremo il beneficio di una comunicazione regolare coll'America, ma d'altra parte non avremo il peso di pagare la stabilita sovvenzione; quindi non vi ha impegno.

Capirei ed enterei nelle viste dell'onorevole senatore Jacquemoud, se la sovvenzione, che noi non diamo che a viaggi finiti, che non diamo se non ripartitamente ad ogni corsa, si desse anticipatamente, o se ne desse anche una sola parte anticipata. Se per favorire questa compagnia le si dicesse: io vi anticipo la sovvenzione di tre o quattro anni, vi faccio anticipazione di tre o quattro milioni, che si scosterà sulla sovvenzione stabilita, in allora io sarei del parere del senatore Jacquemoud, e direi: deputiamo un commissario regio per vegliare ai nostri interessi, come parte principale nell'impresa, come azionisti in certo modo, nella stessa guisa che noi abbiamo deputato un rappresentante nella società di Novara, finchè avemmo una parte notevole d'azioni. Ma in questo caso, lo ripeto, le finanze non anticipano un centesimo, non pagano che a opera compiuta; quindi il danaro pubblico è perfettamente assicurato.

Rimane la questione dei terzi. Sicuramente se si considera sotto l'aspetto generale, il Governo, il paese hanno interesse a che la società faccia buoni affari, a che questi capitali impegnati nell'impresa transatlantica non siano distrutti, ma ne producano invece de' nuovi. Ma noi non abbiamo un interesse maggiore a vedere fruttificare i capitali impegnati nella transatlantica, che in qualunque altra impresa; e se volessimo esigere che il Governo andasse a fare da tutore a' privati, che si associano onde tentare grandi imprese, si entrerebbe in una via molto pericolosa.

Non vale il dire che questa tutela deve essere per le grandi imprese. Che se l'argomento valesse per le grandi imprese, varrebbe con molto maggior forza per le piccole, perchè nelle grandi vi è una presunzione, che a capo di esse si pongano uomini capaci ed illuminati; d'altronde poi vi sono imprese nell'industria che quasi quasi pareggiano la transatlantica.

All'estero vi sono società industriali che hanno capitali uguali se non maggiori alla transatlantica: vi sono delle officine che contano un capitale maggiore, se non erro, di 10 milioni di lire, fra cui si contano in Francia delle fabbriche di specchi.

Anche nel nostro Stato, in cui lo spirito d'associazione non è poi tanto vecchio, abbiamo una società industriale, che si occupa unicamente di filare e tessere il cotone, la quale io credo abbia ora un capitale di poco minore di quello della transatlantica.

Se quindi si crede opportuno che il Governo tuteli l'interesse degli azionisti della transatlantica, perchè non tutelare pur quello degli azionisti della manifattura di Ancey e Pont?

Se noi entriamo, o signori, in questa via, che io credo pessima, quella cioè di voler costringere il Governo a far da tutore agli interessi privati, bisognerebbe mutare e variare assolutamente il capitolato della transatlantica: bisognerebbe almeno dare al Governo i mezzi di esercitare questa tutela. Ma il volergli imporre l'obbligo di far da tutore, cioè di in-

tervenire per mezzo di un commissario regio a tutte le adunanze del Consiglio ed assistere e partecipare a tutte le deliberazioni relative agli affari della società, senza che questo commissario abbia i mezzi di modificare tali deliberazioni, sarebbe, o signori, mettere prima di tutto il commissario regio in una posizione non troppo lavidabile, e poi promuovere un gran male, perchè si farebbe concepire al pubblico una fiducia nelle operazioni della società, che non meriterebbe, potendosi per tal modo ingenerare nell'universale un'idea che le sue operazioni sono tutte controllate dal Governo, e che non possano farne delle imprudenti, arrischiose, nè compromettere il proprio capitale; e quindi, ripeto, si potrebbe accordare ad essa un credito, che essa non si meriterebbe.

Notate, o signori, che questa società non solo si occuperà di trasporti, ma può fare anche operazioni commerciali (che io spero saranno condotte con gran spirito di prudenza e con molta antiveggenza, e che daranno buoni risultati), ed in questo caso voi sapete, o signori, che anche queste operazioni condotte con grande intelligenza, possono avere risultati cattivi, anzi tante cattivi da compromettere l'esistenza della società.

Quindi una società commerciale, essendo esposta a pericoli, il pubblico deve sapere che essa li corre. Se voi dite al pubblico che ponete a fianco di questa società un commissario regio, il quale nè debba nè possa prendere parte a queste operazioni commerciali, potrà accadere che la società faccia cattivi affari senza che il commissario regio abbia potuto impedirli, e che la responsabilità ricada sul Governo.

Rispetto alle società anonime io credo che il Governo è in obbligo di far sì che le condizioni, le quali reggono tali società, l'aumentare del loro capitale, la natura delle loro operazioni siano ben conosciute dal pubblico; ma adempiuti questi obblighi, sta al pubblico l'apprezzare il credito che può meritare una società anonima; esso sa che non vi è responsabilità personale, che non vi è la responsabilità reale, cioè quella del capitale. Se noi per lo contrario mettiamo un commissario regio accanto ad una società anonima, le cui operazioni sono ad un dipresso illimitate come quelle della compagnia transatlantica, ripeto, voi date a credere al pubblico che il Governo possa impedire alla società un credito che essa non deve avere, e quindi se per disgrazia, per un caso, che spero non si attuerà mai, la società capitasse male, compromettesse gli interessi dei terzi, una parte della responsabilità dovrebbe ricadere sul Governo che ha indotti i terzi in errore.

Ad avvalorare questa mia opinione io debbo fare una confessione. Ho peccato contro la mia dottrina. Una volta mi sono lasciato indurre a nominare un commissario regio presso ad una società, la quale, per dir vero, non aveva che uno scopo industriale; e dirò il motivo per cui l'ho fatto.

Nell'epoca in cui si erano soppresse le aziende, vi erano impiegati in soprannumero; volli togliere un impiegato dall'aspettativa per metterlo in attività... (Marità) Ho fatto male lo confesso; avrei dovuto lasciare quell'impiegato in aspettativa ed il bilancio gravato forse di un migliaio di lire di più, e restare fedele ai principii. Ebbene! questa società ha fatto cattivissimi affari, e il povero commissario regio ha dovuto assistervi senza poterli impedire, perchè trattandosi di una società industriale gli statuti della medesima non limitavano la facoltà di fare delle operazioni industriali; se quindi essa fece delle cattive operazioni industriali, aveva però il diritto di farle.

Io provo un certo rimorso, pensando che forse ho indotto taluno...

Un senatore. Avrà fallito!

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Non credo che abbia fallito, grazie al cielo; perderanno gli azionisti, ma i terzi andranno salvi; se questi però avessero perduto, io in verità mi rimprovererei di aver contribuito a indurli in errore.

Dunque io vorrei non solo approfittare di questa esperienza, ma desidererei che ne approfittasse anche il senatore Jacquemoud (*ilarità*) ed il Senato, e quindi non si adottasse una proposta la quale, mentre sarebbe un onere per la compagnia, avrebbe l'inconveniente di rendere garante il Governo di operazioni sulle quali esso non può, nè deve avere alcuna ingerenza, e ci spingerebbe nella via di votare che il Governo si intrometta in quasi tutte le operazioni private.

Per questi motivi io confido che l'onorevole senatore Jacquemoud non insisterà, o insistendo, il Senato non accoglierà la sua proposta.

**JACQUEMOUD**. J'admets avec monsieur le président du Conseil, que le Gouvernement doit, en général, s'entremêler le moins possible dans la marche des sociétés anonymes; qu'il est plus prudent de les abandonner à elles-mêmes et de laisser aux actionnaires le soin de veiller à leurs intérêts. Mais cette maxime admet des exceptions, et le Ministère a pris l'initiative de proposer un commissaire royal dans une foule de lois qui ont autorisé la formation de sociétés anonymes. Il n'y a pas une bien grande différence entre un service régulier de voyageurs et de marchandises, opéré par des machines à vapeur sur des rails et un service de bateaux à vapeur. Je rappellerai même que, dans la discussion de la loi du 11 juillet 1853, il fut observé, pour appuyer la concession à la compagnie transatlantique, qu'on devait la regarder comme un prolongement de nos chemins de fer jusqu'en Amérique. Le Ministère a fait établir des commissaires royaux auprès de plusieurs sociétés anonymes qui ont une moins grande importance sociale que la compagnie transatlantique, et je crois qu'on ne pourrait pas en citer une où le Gouvernement contribue pour une somme aussi considérable et où il ne soit pas représenté dans l'administration.

L'État a un grand intérêt à la bonne direction de cette compagnie; car si elle venait à se dissoudre après cinq ou six ans de navigation, l'argent des contribuables aurait été dépensé à pure perte. J'aime à croire que cela n'arrivera pas et que cette compagnie aura un avenir de prospérité; mais je pense que le Gouvernement agirait avec plus de prudence en ne négligeant aucun des moyens qui peuvent contribuer à augmenter son crédit et sa prospérité. Ce n'est que par la continuité et l'accroissement de nos relations avec les deux Amériques, que l'État obtiendra des avantages correspondants aux sacrifices qu'il a consentis en faveur de cette compagnie.

Sans doute, le Gouvernement n'avait pas imposé trois navires en bois pour obliger la compagnie à faire une plus forte dépense; il croyait alors que ces navires en bois pourraient être plus utiles à l'État dans des circonstances données; mais il n'en est pas moins vrai que la compagnie aura fait ses calculs et qu'elle aura pris en considération cette augmentation de dépense, pour exiger un plus fort subsidé. En lui accordant une faculté qui lui procure une économie considérable dans l'emploi de son capital social, le Gouvernement était en droit de stipuler en même temps une modification de la convention au profit de l'État. Je pourrais ajouter plusieurs autres arguments à l'appui de ma proposition, mais je m'abstiens d'y donner de plus longs développements et je n'insisterai pas davantage pour ne pas abuser de la bienveillance du Sénat, car je ne puis méconnaître la vive impression qui a été produite par l'éloquent discours de monsieur le président du Conseil.

**PRESIDENTE**. Retirez-vous votre proposition?

**JACQUEMOUD**. Je la retire.

**PRESIDENTE**. Essendo ritirata, non resta più che a procedere alla votazione per mezzo dello scrutinio segreto sul complesso della legge.

Intanto, avverto il Senato che dopo questo squittinio verranno immediatamente in discussione i due progetti di legge, sui quali è già da vari giorni distribuita la relazione al Senato: il primo cioè che riguarda la regolarizzazione della frontiera colla Francia, l'altro che si riferisce all'acquisto di due battelli a vapore per la navigazione del lago Maggiore.

Invito adunque i signori senatori a volersi trattenere per dar corso a queste due leggi.

Prego i signori segretari a voler procedere all'appello nominale per lo scrutinio.

(Il segretario Quarelli fa l'appello nominale.)

Risultamento della votazione:

Voteurs . . . . .	60
Voti favorevoli . . . . .	42
Voti contrari . . . . .	18

(Il Senato adotta.)

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA REGOLARIZZAZIONE DEL CONFINE DELLO STATO VERSO LA FRANCIA IN CONSEGUENZA DELL'ARGINAMENTO DELL'IBÈRE.**

**PRESIDENTE**. Secondo l'avvertenza testè fatta, io dichiaro aperta la discussione sul progetto di legge per la regolarizzazione del confine dello Stato verso la Francia così concepito: (Vedi vol. Documenti, pag. 1036.)

« *Articolo unico*. È approvato il tracciato della nuova linea di confine tra lo Stato Sardo e la Francia in territorio di Lausaud (Savoia) e di Chapareillan (Francia), quale risulta stabilita da processo verbale ed annessovi tipo dimostrativo, firmati per doppio originale a Chapareillan il 16 novembre 1854, dall'ingegnere francese signor Picot, e dagli ingegneri sardi signori cavalieri G. Mosca e Justin.

« Resta pertanto derogato in tal parte al contenuto del processo verbale generale di delimitazione fra i due Stati in data di Lione 17 giugno 1828.

« I nostri ministri sono incaricati, ciascuno per la parte che gli spetta, dell'eseguimento della presente legge. »

Non domandandosi la parola lo metterò ai voti.

Chi intende approvarlo voglia alzarsi.

(Il Senato approva.)

Credo che il Senato approverà che si passi allo squittinio segreto su questa legge contemporaneamente all'altra che ho pure avuto l'onore di annunziare.

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ACQUISTO DI DUE BATTELLI A VAPORE PER LA NAVIGAZIONE SUL LAGO MAGGIORE.**

**PRESIDENTE**. Viene ora in discussione, secondo che ho annunziato, il progetto di legge concernente l'acquisto per parte del Governo di due battelli a vapore per la navigazione sul lago Maggiore. (Vedi vol. Documenti, pag. 1032.)

Darò lettura del progetto, il quale è così concepito. (Vedi infra)

TORNATA DEL 24 MAGGIO 1856

Non chiedendosi da alcun senatore la parola, io porrò separatamente ai voti gli articoli, di cui esso si compone.

« Art. 1. È approvata la convenzione in data 19 marzo 1856 passata fra il Ministero dei lavori pubblici e la società Sardo-Lombardo-Elvetica per la vendita allo Stato dei due battelli a vapore sul lago Maggiore, denominati il San Carlo ed il Verbanò, al prezzo ed alle condizioni di cui in essa. »

(È approvato.)

« Art. 2. È autorizzata la spesa straordinaria di lire centotrentotto mila per l'acquisto e le riparazioni di detti due battelli e per la compra degli attrezzi e delle materie di navigazione esistenti nei magazzini della società.

« Tale spesa sarà stanziata nel bilancio del 1856 del Ministero dei lavori pubblici in apposita categoria col n° 49 bis, *Acquisto dalla società Sardo-Lombardo-Elvetica di due battelli a vapore per la navigazione sul lago Maggiore, loro riparazione e compra di attrezzi e materie di navigazione esistenti nei magazzini di detta società.* »

(È approvato.)

« Art. 3. È pure autorizzata la maggiore spesa di lire venticinque mila sul bilancio suddetto, occorrente per l'esercizio e per la manutenzione ordinaria dei battelli sovramenzionati durante mesi otto dell'anno 1856, che verrà ripartita come infra sulle seguenti categorie :

Strade ferrate (spese d'esercizio) :

Cat. 28. Personale . . . . .	L. 12,500
» 30. Combustibili e grassumi . . . . .	» 5,500
» 31. Lavori e provviste varie . . . . .	» 7,000
	<u>L. 25,000</u>

(È approvato.)

Prima che si proceda all'appello nominale per lo squittinio di questa e della precedente legge, debbo pregare i signori senatori di voler ritenere che sono convocati per lunedì alle due ore per dar corso ai tre progetti di legge di cui si è già distribuita la relazione, concernenti, il primo l'istituzione di una classe temporaria nella Corte d'appello di Torino; il secondo, la facoltà a darsi alla divisione di Genova di eccedere il limite dell'imposta; ed il terzo, un provvedimento per gli situari.

Inoltre il Senato sarà convocato al tocco negli uffici per esaminare i tre progetti di legge che sono stati presentati dal signor ministro delle finanze nell'ultima adunanza.

Prego i signori segretari di procedere all'appello nominale per lo squittinio sui due progetti ora approvati.

(Il segretario Quarelli fa l'appello nominale.)

Il risultamento della votazione è il seguente :

La legge per la regolarizzazione del confine dello Stato verso la Francia ebbe voti favorevoli 60, niuno contrario.

(Il Senato adotta all'unanimità.)

Il progetto relativo all'acquisto per parte del Governo di due battelli a vapore ebbe :

Voti favorevoli . . . . .	56
Voti contrari . . . . .	4

Debbo però dichiarare che questi quattro votanti espressero che è stato per errore che hanno messo la palla nera nell'urna.

(Il Senato approva.)

L'adunanza è levata alle ore 4 1/4.