

TORNATA DEL 23 MAGGIO 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

SOMMARIO. *Annunzio della morte del senatore Demargherita — Presentazione di due progetti di legge — Discussione sul progetto di legge per la cessione di 60,000 ettari di terreni demaniali nell'isola di Sardegna — Spiegazioni ed istanza del presidente del Consiglio, appoggiato dai senatori Mameli, Alberto Della Marmora e De Cardenas — Rigetto dell'articolo 1 — Ritiro del progetto di legge — Discussione sul progetto di legge per modificazioni alla convenzione stipulata colla compagnia transatlantica di Genova — Parlano contro il progetto i senatori De Cardenas, Alberto Della Marmora, e Pollone; in favore i senatori Albini, Balbi Piovera, il ministro dei lavori pubblici, i senatori De Fornari, Gioia ed il presidente del Consiglio dei ministri — Chiusura della discussione generale — Presentazione di un progetto di legge per il prolungamento del molo del porto di Genova.*

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

(Sono presenti i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia, e più tardi anche quello dell'istruzione pubblica.)

PALLAVICINO MOSSI, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente tornata, il quale viene approvato.

ANNUNZIO DELLA MORTE DEL SENATORE DEMARGHERITA — CONGEDO.

PRESIDENTE. Saprà già il Senato la nuova causa di lutto per la morte avvenuta dell'onorevole senatore Demargherita.

Il numero dei senatori che hanno prestato il giuramento trovasi ridotto a 103, e quindi il numero legale richiesto per la validità delle deliberazioni del Senato sarà di 52.

Il presidente ha ricevuto dal senatore Malaspina una lettera nella quale, adducendo motivi urgentissimi di famiglia, prega il Senato a volergli accordare un congedo di un mese.

Chi vuole accordarlo sorga.

(È accordato.)

PROGETTI DI LEGGE: 1° PER ESTENDERE LA RETE DELLE STRADE FERRATE DELLA SAVOIA; 2° PER UN MONUMENTO A RE CARLO ALBERTO.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge per l'approvazione della convenzione colla compagnia *Vittorio Emanuele* per l'estensione della rete delle strade ferrate della Savoia e per la congiunzione loro colle ferrovie francesi. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 924.)

Ho pure l'onore di presentare un altro progetto di legge inteso ad approvare il credito per l'erezione di un monu-

mento al Re Carlo Alberto. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1031.)

PRESIDENTE. Il Senato dà atto al signor ministro delle finanze della presentazione di questi due progetti, che saranno messi immediatamente in corso.

DISCUSSIONE E RITIRO DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CESSIONE DI 60,000 ETTARI DI TERRENO DEMANIALE NELL'ISOLA DI SARDEGNA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la cessione di 60,000 ettari di terreni demaniali nella Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 724.)

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

Il Senato ricorderà come il giorno stesso in cui si era raccolto, onde deliberare sul progetto di legge inteso ad approvare la convenzione fatta dal ministro delle finanze con una compagnia composta di capitalisti nazionali, venne distribuita a questa Camera una lettera diretta dal signor Bonnard al ministro, nella quale esso si profferiva disposto a migliorare notevolissimamente le condizioni del contratto in discorso.

Il ministro reputò che, a fronte di questa offerta che giungeva improvvisa (non avendo egli visto il signor Bonnard che poche ore prima della tornata) fosse prudente consiglio il soprassedere ad ogni qualunque deliberazione onde poter esaminare questa nuova proposta.

Assentitosi dal Senato alla proposta di sospensione, il ministro si recava a premura di nominare una Commissione di persone autorevolissime, sia nelle Camere che nell'amministrazione, onde esaminare la nuova offerta, paragonarla all'antica ed emettere un ragionato parere intorno alla preferenza a darsi. Nello stesso tempo il ministro faceva assumere informazioni intorno alla solvibilità del proponente, giacché esso lo conosceva bensì di fama, ma non nelle particolari sue condizioni finanziarie.

I riscontri ottenuti lo convinsero essere il signor Bonnard alla testa di una società anonima fornita di mezzi bastevoli

ad assumere quest'impresa, giacchè ha un capitale effettivamente versato di 11 milioni.

La Commissione, esaminata adunque la nuova proposta Bonnard, ebbe ad emettere parere doversi accettarla con alcune modificazioni.

Il ministro non aveva taciuto al Senato nè alla Commissione l'opinione che si avesse a tenere in qualche conto l'intendimento della compagnia nazionale, la quale aveva fatta la sua offerta in tempi in cui il credito versava in condizioni meno buone, e che aveva il merito dell'iniziativa.

Nullameno i vantaggi che racchiudeva la proposta Bonnard erano tali che la Commissione unanime giudicò doverlesi dare la preferenza, quantunque essa pure riconoscesse che qualche riguardo si doveva alla compagnia nazionale. Appena avuto questo avviso, il Ministero diede opera a far compilare un progetto di convenzione, il quale fu disteso immediatamente dagli'impiegati del demanio e approvato, a quanto pare, dallo stesso signor Bonnard.

Nulla faceva supporre al Ministero che la proposta Bonnard potesse incontrare incagli, e difatti esso riceveva, or sono due giorni, per telegrafo l'avviso che a guarentigia del suo operato il signor Bonnard aveva depositato lire 200 mila nelle mani del signor Rocci, lanchiere del Governo sardo. Ed ecco oggi appunto, alle ore 2, il signor Bonnard presentarsi al Ministero, dicendo ignorare esso l'esistenza di un contratto di locazione dei sugheri delle foreste demaniali fatto al conte Beltrami un anno circa fa, il quale alterava intieramente le basi del suo operato.

Io non voglio contestare la buona fede del signor Bonnard, quantunque mi sia noto che fosse assistito da persona che passò dieci anni in Sardegna, e che forse doveva essere di questo contratto informata; bensì mi muove meraviglia che un contratto, il quale riserva al Governo assolutamente la facoltà di prescindere per rispetto a tutte le foreste che saranno dal Governo stesso alienate, possa motivare una così siffatta determinazione.

Comunque sia, siccome nulla erasi firmato, e che una proposta per lettera, per quanto riflette l'acquisizione di stabili, non porta obbligazione civile, io non ho mezzi per costringere il signor Bonnard. A fronte di questo incidente, tenendo conto della varie fasi per cui passò questo affare, come pure della polemica passionata che si impegnò fra i vari contendenti, io dichiaro schiettamente che, per quanto lo stimo, il miglior consiglio da seguire sia di soprassedere al tutto su quest'affare.

Io crederei opportuno che il Senato desse un voto negativo, onde togliere ogni pretesto, se non motivo, alle compagnie concessionarie.

Frattanto, nell'intervallo della Sessione, il Governo riprenderà a maturo esame questa importantissima materia, e spero nella prossima Sessione di poter nuovamente sottoporre al Parlamento un atto relativo alla colonizzazione della Sardegna.

Io però mi rimetto al Senato, giacchè credo che, per la regolarità delle cose, esso debba emettere un voto.

Ho manifestata la mia opinione; prego il Senato a fare manifesta la sua con un voto negativo.

MARRELLI, relatore. L'ufficio centrale aveva già indicato abbastanza nel suo rapporto quale fosse il giudizio che portava sul merito del progetto Bolmida. Egli aveva appunto dichiarato alla pagina 7 che, quando si accingeva all'esame di questo progetto, non riguardava la cosa nel senso assoluto, ma nel senso soltanto del maggior bene possibile che pareva potersi ottenere in questi momenti.

Il Ministero aveva fatto anche dei tentativi per indurre il signor Bolmida a migliorare il suo progetto. Ottenne difatti alcune lievi modificazioni, col diffidamento espresso però che non si farebbe luogo ad ulteriori condiscendenze.

Ora, essendo stato offerto dal signor Bonnard un progetto molto più vantaggioso, sotto diversi aspetti, del primo, con uguali guarentigie, l'ufficio centrale era disposto ad accettarlo, per quanto poteva da lui dipendere senza peccare d'incoerenza, dappoichè si avverò una concorrenza, quando poteva credersi meno possibile e sperabile.

Difatti il signor Bonnard offrivasi di pagare le terre alla stima censuaria senza alcuna riduzione; diminuire notabilmente il numero e la durata delle esenzioni da certi tributi; agevolava di molto le condizioni della colonizzazione mediante assegni ai coloni in piena proprietà, e più solide e salubri costruzioni delle case destinate per le loro abitazioni, e stabiliva pure un interesse ben modico per le somme che gli piacesse di dare anticipatamente a conto del prezzo delle terre, senza parlare di altre agevolanze di minor conto.

Ora, avendo inaspettatamente il signor Bonnard ritirato il suo progetto, come il signor ministro delle finanze venne riferendo, le contingenze di questo affare si sono rese alquanto più difficili; tuttavia l'ufficio centrale non esita nel proporvi all'unanimità di soprassedere, respingendo per le mutate fasi il progetto Bolmida che aveva stimato prima accettevole, tanto richiedendo, senza fare commenti su questo fatto, la dignità stessa del Senato e del Governo.

LA MARMORA. Appoggio quanto disse il senatore Marmeli, ed aggiungo che, la stagione essendo molto avanzata, non si potrebbe fare niente di nuovo per ora per la Sardegna, e per conseguenza avremo molti mesi di tempo per procedere con calma a questo affare, se si presenti un altro partito, e che il partito migliore al quale possiamo attenerci adesso è quello proposto dall'onorevole ministro, cioè di soprassedere.

PRESIDENTE. Se non si domanda più la parola, darò lettura dell'articolo 1 :

« È approvata la convenzione seguita li 10 febbraio 1856 tra le finanze dello Stato ed i fratelli Bolmida e compagnia, Barbaroux e compagnia, case bancarie di Torino, conte Pietro Beltrami e Carlo Bombrini, tanto a nome proprio che della casa bancaria De la Rue e compagnia, di Genova, per la cessione di sessanta mila ettari di terreni demaniali nell'isola di Sardegna, mediante l'esatta osservanza di tutte le clausole e condizioni in essa stabilite, sia riguardo alle finanze dello Stato che ai cessionari, e colle modificazioni annesse alla presente legge. »

Chi approva quest'articolo...

DE CARDENAS. (Interrompendo) Aveva domandato la parola antecedentemente, quando era venuta l'altra volta questa legge in discussione. Ora domando se attualmente si tratta di discutere il progetto, ovvero di discutere la proposizione del signor presidente del Consiglio, di rifiutare la legge, o di soprassedere sospendendone la discussione, come opinava l'ufficio centrale.

PRESIDENTE. In quanto alla discussione sul punto di soprassedere o no, sarebbe stato più opportuno di parlare nella discussione generale; tuttavia, se intende fare qualche osservazione, la faccia pure. Ha la parola.

DE CARDENAS. Domando di sapere su che si tratta di votare.

PRESIDENTE. Poco fa la proposizione, ora sarebbe il merito dell'articolo.

DE CARDENAS. Avendo sentito essere parere di moltis-

simi di rigettare l'articolo della legge, ed io essendo disposto a parlare in questo senso, trovo inutile l'estendermi a dimostrare quello di che gli altri sono già persuasi.

PRESIDENTE. Metto di nuovo ai voti l'articolo.

Chi lo approva sorga.

(Il Senato rigetta all'unanimità.)

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Mi pare che sia inutile procedere innanzi e di passare allo scrutinio segreto.

È uso di tutti i Parlamenti che, quando un'Assemblea rigetta un articolo che forma la base sostanziale di un progetto di legge, non si procede più oltre. Il Governo dichiara di ritirare la legge; la legge è virtualmente rigettata. Se essa fosse ben anche approvata nello squittinio segreto, non so cosa si approverebbe. Perciò dichiaro, a nome del Governo, di ritirare la legge, riservandomi naturalmente di far emanare il decreto reale.

PRESIDENTE. Il presidente aveva appunto intendimento di fare simile avvertenza per la maggiore regolarità della deliberazione, perchè l'articolo dello Statuto, credo l'88, vuole che ogni legge sia votata a squittinio segreto, salvo sia stata ritirata.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONE ALLA CONVENZIONE STIPULATA COLLA COMPAGNIA TRANSATLANTICA DI GENOVA.

PRESIDENTE. Verrebbe ora in discussione il progetto di legge per modificazione alla convenzione stipulata colla compagnia transatlantica di Genova, presentato dal ministro delle finanze.

Darò lettura del progetto. (Vedi vol. Documenti, pag. 746.)

È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

* La parola spetta al senatore De Cardenas.

DE CARDENAS. Gli stessi motivi economici che, anni sono, mi avevano fatto oppugnare questa legge, mi spingono ora a non accordare il mio voto favorevole alla prolungazione di questa convenzione.

È inutile ripetere i motivi di protezionismo di cui già si era parlato molto allora; tutti se ne ricordano. Che i favori dati a questa società possano riuscire molto vantaggiosi allo Stato è cosa che è stata esaminata allora, e che forse avrebbe bisogno di essere esaminata di più, dopo veduti i risultati di questo tempo. Si era creduto, fra gli altri motivi, dare con ciò una protezione agli stabilimenti industriali dello Stato che tendono alla fabbricazione di macchine. Uno stabilimento di Sampierdarena, che ha già dato dieci locomotive allo Stato senza che fosse spinto al lavoro da questa società transatlantica, ha già fatto vedere come possano progredire simili stabilimenti nello Stato, anche senza avere simili sussidi.

Non faccio che questo cenno per non venire alle altre cose già dette. Solo osserverò il nessun aiuto dato dalla società in occasione della guerra che avevamo e dei trasporti che ci occorrevano, avendo essa affittato ad altri i suoi bastimenti ricevandone un buon profitto.

Si trova però qualche diversità nella relazione che riguardava questi proventi. Nella Camera elettiva si è detto che costò 1,300,000 lire l'uno; ci era 2,660,000 lire fra ambidue, e che furono affittati per 2,200,000 lire i due, cioè quasi per l'intero capitale. Credo sia errore di calcolo, men-

tre la nostra Commissione ce li dà per affittati soltanto per 900,000 l'anno, il che è già un bel prezzo ed un profitto più che sufficiente che avrebbe avuto la società, senza aver bisogno di altri sussidi dal Governo.

Dopo il profitto che ha avuto, volerne ora chiedere un altro, e domandare insieme al prolungo anche il favore di non costruire più i bastimenti in legno, ma di farli tutti in ferro, dicendosi ora i bastimenti in ferro essersi riconosciuti più atti alla guerra, pare un po' troppo. Forse si saranno riconosciuti teoricamente, come prima teoricamente riconoscevasi più adatti in legno che non in ferro. Non sappiamo quale sia l'esperienza fatta per dire che l'esperienza sia quella che ha provato valere più gli uni che gli altri. Lascio la parte tecnica alle persone tecniche, le quali potranno parlare in teoria; io non parlo che sul fatto storico di quello che abbiamo veduto, non essendosi messi alla prova nè gli uni nè gli altri. Di più osserverò che, quando si accordava l'anno scorso altra proroga, la Commissione medesima del Senato diceva che l'accordava molto a malincuore e assolutamente non per altro che per non lasciar nulla d'intentato ad una favorevole riuscita; il che faceva vedere che la Commissione dell'anno scorso sperava anche ben poco in questa società.

Oltre a questo prolungamento di termine, può esservene anche un altro di un anno di più, ripartito di tre in tre mesi, che rimane in facoltà al Governo di poter concedere quando si presentino circostanze che egli stimi poterlo richiedere; almeno a me pare che questo prolungamento resti già compreso nello spirito dell'attuale concessione; tuttavia lo noto semplicemente perchè, nel dare il voto, si sappia potersi estendere ad un anno di più il ritardo per proroghe ministeriali consecutive, accordate di tre in tre mesi giusta l'articolo 15.

ALBINI. L'onorevole preopinante presenta una difficoltà a sciogliere; domanda quali siano i vantaggi che si possono ricavare da questa convenzione. Questi vantaggi sono già stati dimostrati all'epoca in cui essa fu approvata.

Essendosi quindi fin d'allora fatto conoscere quali sono i vantaggi che ne risultano per la marina mercantile e per il nostro commercio, mi pare che su tale punto non abbiasi più a far sopra nuova discussione.

Disse, in secondo luogo, che i bastimenti costrutti in ferro non sono adatti alla guerra...

DE CARDENAS. (Interrompendo) Non ho detto questo.

ALBINI. La costruzione dei bastimenti in ferro ed in legno è varia a seconda del modo con cui vengono armati. Bisogna saper distinguere; quelli che sono costrutti in ferro debbono essere armati in un modo, e quelli in legno in un altro.

I bastimenti costrutti in legno hanno la loro forza ai lati diritto e sinistro, mentre quelli che sono costrutti in ferro hanno la forza di prora e di poppa, e ci vogliono dei calibri molto forti.

I bastimenti a vapore non si batteranno che ben raramente colle batterie dei fianchi, salvo che contro un bastimento di forza minore della loro; ma, se si trovano alle prese con un vascello o con una fregata, allora non possono resistere.

Dall'essere i bastimenti costrutti in ferro si può trarne un utile anche per la guerra. Essi possono servire per i trasporti come rimorchiatori, o per portare sbarchi a terra, locchè tutti abbiamo veduto operarsi nella guerra recentemente combattuta.

LA MARMONA. Nella seduta del 2 luglio 1855, quando è venuta in campo questa questione, io ho dato il mio voto

favorevole alla convenzione colla compagnia transatlantica, e debbo dire che realmente i principali motivi che mi facevano adottare il progetto stavano nella speranza che potessero risultarne dei vantaggi per la marina militare, e specialmente anche per gli stabilimenti, come ha accennato benissimo il nostro collega il senatore De Cardenas.

Ma, avendo ravvisato che nè la marina militare nè gli stabilimenti, che mi premeva molto di veder proteggere, hanno tratto alcun utile da questa convenzione colla società transatlantica; scorgendo poi che versiamo in circostanze sempre più critiche, e che abbiamo più volte manifestato il desiderio, anzi fatto il proponimento di non volare d'ora innanzi che le spese strettamente necessarie, e questa spesa a favore della società transatlantica di 600 mila lire all'anno, non parendomi cosa urgente, per conseguenza non vi stupite, se quest'oggi darò un voto contrario, mentre che favorevole l'ho dato altra volta.

SALVI-PIOVERA. Risponderò poche parole riguardo a quanto si disse degli stabilimenti.

È bensì vero che nello Stato si forma e si va ampliando uno stabilimento che, la Dio mercè, è perfettamente diretto, e che sarà probabilmente in grado di formare e di creare le macchine a vapore di prima forza, come necessitano questi bastimenti, ma lo stabilimento Ansaldo, il quale, come diceva il preopinante senatore De Cardenas, ha fatto varie locomotive, al giorno d'oggi io non lo credo ancora in istato di poter fabbricare delle macchine d'alta forza per bastimenti di questa dimensione, per le quali abbisognano strumenti meccanici immensi e di ingenti capitali che non possono venire che coll'andar del tempo. Questo stabilimento progredisce, è vero, ma è sul nascere, e disgraziatamente tutto il mondo sa che esso fu affidato in sulle prime ad un intraprenditore straniero, il quale non ha adempito ai suoi doveri, ed invece di fondare uno stabilimento, come si sperava, e pel quale il Governo aveva dato dei cospicui fondi, egli, che aveva in mira di favorire altri suoi stabilimenti all'estero, ha lasciato che questo deteriorasse d'assai. Ora esso si è ripristinato e progredisce; ma, tra il progredire e l'essere in grado di fare quelle opere indispensabili per bastimenti di questa portata, vi corre gran differenza.

Altro sono le locomotive delle strade ferrate, ed altro le macchine dei bastimenti a vapore. Io spero che questo stabilimento, col tempo, e forse non lontano, porrà a fornire, non solo la marina mercantile delle sue macchine, ma pure la marina militare. Intanto non siamo ancora a questo grado; siamo solo sull'esordire, ed io non so, per conseguenza, come la Transatlantica avrebbe potuto fondarsi sopra uno stabilimento grandioso sì, ma non ancora in istato di costruire le macchine che richiedono i suoi bastimenti.

Del resto poi in questa legge io non vedo che una cosa sola, cioè una domanda di rimessione in tempo. È egli per colpa della società o degli avvenimenti che la compagnia transatlantica non ha adempito agli obblighi suoi? Questa è la gran questione che nessuno dei preopinanti ha trattata. Io vedo nella relazione che si è parlato della crisi annonaria. Non è questa, ma è la crisi finanziaria che ha impedito l'eseguitamento. La questione è di sapere se il Consiglio d'amministrazione, al quale io non sono in nessuna maniera interessato, ha ben meritato della confidenza pubblica con una buona amministrazione; se non ha consumato i capitali che dovevano essere impiegati per la formazione di questi bastimenti; se ha chiesto tutto il danaro che poteva ricavare dagli azionisti; se lo ha sciupato, o se ne ha fatto buon uso. Io credo che il Consiglio d'amministrazione ha mostrato molta

prudenza nel non precipitare, e non scegliere e prendere tempi inopportuni, quando lo stato delle piazze presentava tali difficoltà, che io dubito che, se la società transatlantica o qualunque altra avesse fatto la chiamata di capitali delle azioni, avrebbe rovinata l'impresa, perchè non avrebbe ottenuto i versamenti.

Se il senatore De Cardenas volesse rimontare a poco tempo addietro, a pochi mesi sono, vedrebbe quale era lo stato finanziario nel paese. Il capitale dello Stato, che non è tanto ingente quanto alcuno possa credere, era in gran parte assorbito, parte da innumerevoli società industriali, e parte dai Buoni del Tesoro. La somma di 30 milioni, al 6 per cento, portava gran parte del capitale movibile del paese, altra parte era assorbita dagli impieghi, e quando in uno Stato si vedono le Banche scontare al 6 per cento, la Cassa d'industria e commercio al 7 e 7 1/4 per cento, io domando se sia questo uno stato di cose così prospero, perchè una società non vada a rilento nell'intraprendere delle ingenti spese, come sarebbero quelle che si vollero affidare alla Transatlantica.

Vi è poi un'altra ragione, che è che noi eravamo in una guerra marittima sopra una scala non ancora conosciuta nel mondo, per l'immensità delle navi che vi prendevano parte. L'Inghilterra aveva creati molti bastimenti, e, come tutto il mondo sa, aveva messo fuori una marina che non si è mai vista nè per la quantità, nè per la nuova costruzione. Tutti i cantieri della marina, tutti gli operai di macchine erano impiegati per conto del Governo inglese che pagava e strapagava, e senza questo non avrebbe mai potuto mettere fuori quelle forze marittime immense.

Ora io domando un poco se una società, benchè forte e rispettabile, potesse andare in concorrenza col Governo inglese! Questa è la seconda questione; il fatto si è che non si è potuto adempire il contratto per forza maggiore, per ragioni estranee alla società. Ora domando se una restituzione in tempo, che è la principale domanda della società, sia da concedersi o da rifiutarsi.

DE CARDENAS. Io non ho attaccato per nulla la società sopra l'argomento dell'aver mancato all'impegno; non ho detto che sia sua colpa, non ho esaminato se fosse colpa dei tempi, ma lo credo, e, se fosse stato il caso, l'avrei detto, come pur credo che sia stata colpa della gran crisi finanziaria cui è stato soggetto, non solo il nostro paese, ma tutta l'Europa in questi ultimi anni.

Per altro faccio osservare che non è una sola restituzione in tempo che domanda la società, ma che domanda, oltre a questo, anche altri favori; l'uno è l'esenzione assoluta dal tempo di mettere in costruzione i bastimenti, onde non potrà essere sollecitata dal Governo che il giorno in cui non gli avrà messi in corso, ma non mai quello in cui non siano messi in costruzione, come non era vincolata dai primi patti; l'altro è quello di costruire bastimenti in ferro e non in legno.

Su di ciò si fa la questione della guerra. Io non feci la questione della guerra; dissi solo che teoricamente può essere che sia provato, come disse benissimo il signor ammiraglio Albini, che siano più atti i bastimenti in ferro che quelli in legno, ma che praticamente ciò non fu ancora sperimentato. Ecco ciò che ho detto e non altro; il che non era un giudizio che io portassi sopra l'una o l'altra costruzione, ma è di certo per altro che, trattandosi del vantaggio sociale, questo si trova, che i bastimenti in ferro recano forse minore spesa di costruzione e di manutenzione di quello che non lo rechino i bastimenti in legno, oltre alla minore spesa di

viaggio, per avere collo stesso volume un minor peso ed una maggiore portata, e poter quindi trasportare colla stessa forza motrice un maggior carico di persone e di mercanzie.

Queste sono le cose che io diceva, ma non ho mai fatto appunti, e mi protesto di non farne, alla società.

Il ritardo sarà cagionato dal tempo, dalle circostanze, lo voglio concedere; siccome per altro io allora credeva che non convenisse allo Stato di accordare questo sussidio di protezione alla società, così pretendo e credo ancora che non convenga accordare la proroga attualmente; e giacchè la società per qualsiasi motivo non ha compiuti i suoi oneri e domanda un prolungo, credo che sia in nostra facoltà di non accordarglielo. Che se essa fosse in diritto di pretenderlo, allora non sarebbe il caso di accordarglielo nè negarlo; l'avrebbe di ragione e non lo chiederebbe.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole senatore De Cardenas non vorrebbe che si approvasse la legge, inquantochè con essa si accordano alla società nuovi favori senza corrispettivo.

Io riconosco che si mette la società in miglior posizione, e credo che, nello stato attuale delle cose, ciò sia ancora più utile nell'interesse del pubblico che nell'interesse della società. Prima di tutto io farò osservare essere vero che è stato accordato altre volte un prolungo alla società, ma non è stato dato pel motivo per cui essa viene domandandolo attualmente.

Nell'articolo della legge che riguarda i casi nei quali può essere prolungato il tempo della concessione sono distinte due circostanze speciali. La prima è quella del corso di Borsa, e l'articolo 15 della legge definisca quando si debba ritenere avvenuto questo caso. Quando esso si verificò, una legge speciale del 26 gennaio 1855 accordò il prolungo di tempo appunto per questo motivo.

DI POLLONE. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ma questo non è il solo motivo, nè il principale per cui si può chiedere il prolungamento di tempo, ma vi è l'altro caso, che per forza maggiore la società non avesse potuto adempiere ai suoi patti.

Tratterebbesi adunque qui di vedere se è intervenuto questo caso di forza maggiore. L'onorevole De Cardenas dice: non l'avete provato. Ma non basta il dire: non l'avete provato. Bisogna vedere se vi è probabilità che si provi, e davanti a chi dovrà provarsi. Se noi rigettiamo questa legge e non accordiamo alla società un prolungo di tempo, non riconoscendosi il caso di intervenuta forza maggiore, crede l'onorevole De Cardenas che la società decadrà dalla concessione? No, certamente. Avremo negato ciò che essa domanda, ma ciò nullameno essa non decade, in primo luogo, perchè il tempo che le è già stato concesso dura, se non isbaglio, a tutto il corrente anno 1856. Dunque la società intanto ha sei mesi, nè voi, rifiutando questa legge, pronunziate nemmeno nella vostra opinione la decadenza. Cosa avverrà dunque? Avverrà innanzitutto che la società farà tutto il possibile per provvedersi di bastimenti dentro questo termine, e avverrà assai probabilmente che si provvederà di bastimenti meno buoni, meno ben costrutti di quello che li avrebbe avuti, se le aveste concesso il tempo necessario e indispensabile. Che essa cercasse un materiale eccellentissimo noi ne abbiamo la prova. I due bastimenti che ha già fatto costruire sono stati riconosciuti da tutti gli intelligenti, e di Francia e d'Inghilterra come fra i migliori bastimenti che battono i mari.

L'onorevole preopinante sa a quale alto prezzo di noli sieno stati presi dal Governo francese, noli che non avrebbe pa-

gato certamente per bastimenti di minor bontà. Dunque parmi che vincolare ora la società a fornirli entro sette mesi o poco più, ci farà correre il pericolo che essa provveda ad una navigazione che ci interessa tanto bastimenti meno buoni e di meno compinta portata. Quanto più larghi sono i favori che le abbiamo accordati, tanto maggiore è il corrispettivo che troveremo nell'avere attuata un'eccellente navigazione. E come si può avere eccellente navigazione senza eccellenti bastimenti? Ma ammettiamo ancora che la società non possa adempiere ai suoi obblighi entro questi sette mesi, sarà allora decaduta? Potrà essere decaduta nell'opinione del Senato, se così gli piace pensare; ma bisognerà far dichiarare la decadenza avanti ai tribunali; voi non potete assolutamente dire « la è decaduta, » quando ci sono delle condizioni per questa decadenza, converrà che intervenga il giudizio dei tribunali. Ora si domanda se sia probabile che i tribunali, colle avvenute circostanze, pronunzino la decadenza, cioè dichiarino che, se non ha potuto fare un maggior numero di bastimenti in un tempo determinato, è colpa sua. Era un fatto conosciuto che l'Inghilterra e la Francia si sono impadronite di tutti i migliori stabilimenti di costruzione, per le circostanze in cui si trovavano condotte dalla guerra d'Oriente, si sono impadronite di tutti questi stabilimenti, dove vi erano anche in molti siti dei bastimenti cominciati, e li hanno presi e fatti finire per conto del Governo. E in Francia, oltre di essersi il Governo impadronito dei migliori stabilimenti, ciò non gli ha bastato, ed ha creduto di dover convertire una quantità di bastimenti da guerra in bastimenti di trasporto. Non so dunque come, in presenza di queste circostanze, si potrà confidare che i tribunali dichiarino la decadenza, se la società non ha il tempo di finire; ed allora che cosa avremo ottenuto? Non avremo ottenuto se non che l'inconveniente che la società avrà precipitato per cercare di stare dentro i termini della concessione, e verrà probabilmente costretta ad acquisti di bastimenti meno buoni di quelli che avrebbe acquistato altrimenti.

Veniamo all'altro favore che egli dice che si concede perchè la si dispensa di costruire tre bastimenti di legno, e le si concede di costruirli tutti di ferro. Su questo punto io dichiaro al Senato che è mia opinione che, se la società volesse essa persistere a costruire i tre bastimenti di legno, io la pregherei di non farlo, perchè è ormai riconosciuto generalmente che non si può commettere errore maggiore di quello di costruire grandi bastimenti in legno, invece di bastimenti di ferro, quando sono destinati a così lunghi viaggi, a così grandi trasporti. V'ha di più; quell'obbligo di fare bastimenti di legno è stato evidentemente appiccicato all'articolo 15 della primitiva legge; non era nel progetto proposto dal Governo; ma, in altro recinto, il Parlamento vi volle introdurre questa condizione, e la si introdusse dopo che i primi articoli erano approvati, e venne quindi aggiunta nel 15, dove non ha nulla a che fare; ma della forma non mi occupo del merito; così è avvenuto che si è obbligata la società a costruire tre bastimenti di legno, lasciando intatte le altre condizioni, mentre le condizioni del tonnellaggio, quelle delle disposizioni interne del bastimento per comodo dei viaggiatori, le condizioni, il tempo delle corse, e tutto insomma era già stabilito quando arrivavamo all'articolo 15. Ciò certamente era meno razionale.

Quando si volle obbligarla a far tre bastimenti di legno, le condizioni che si erano poste rispetto al tonnellaggio, alla distribuzione dei comodi pei viaggiatori e rispetto alla velocità di viaggio, erano adattate a bastimenti di ferro, e non di legno. Se erano adattate a bastimenti di ferro, come vo-

lete che si accordassero eziandio a bastimenti di legno? Questo non è possibile. È evidente che è successo quel che doveva succedere quando si improvvisano emendamenti alle leggi. Si deforma una legge senza accorgersene, e si mette una disposizione in contraddizione con le altre; e questa lo è pienamente.

Io adunque credo che, non solamente non convenga rifiutarsi a questa modificazione, ma, lo ripeto, quando la società non la volesse, e si potesse, io ce la imporrei.

Io non andrò discorrendo di quello che si sia detto o qui o altrove rispetto alle larghezze accordate alla società; ma io non credo che, quando si esamini quello che si è fatto in altri Stati, si possa dire che noi abbiamo troppo accordato. Gli Inglesi i quali hanno tanti mezzi di navigazione e tanta gara nelle industrie private, malgrado questo, per favorire grandi imprese di navigazione estera e difficile (ed è certo che l'estensione e la difficoltà della navigazione rispetto agli Inglesi è in proporzione molto minore che rispetto al nostro naviglio), per favorire questi lunghi viaggi e difficili hanno accordato larghezze che sono andate sempre crescendo. La società Cunard ebbe nel 1840, per due viaggi al mese da Liverpool all'America, una sovvenzione di 1,520,000 lire all'anno. A questa società nel 1849 fu rinnovato il patto per quattro viaggi al mese, col sussidio di 3,625,000 lire. Attualmente in Inghilterra (perchè questa non è la sola società che abbia sussidio dal Governo) si spende circa un milione di lire sterline, che fanno venticinque milioni di lire in sussidi annui.

In Francia sono stati dapprima assegnati alla compagnia delle Messaggerie imperiali tre milioni, e attualmente essa ha un sussidio di otto milioni all'anno. E recentissimamente l'Austria, nel 1855, ha assicurato alla società del *Lloyd*, oltre altri favori di preferenza, un milione di fiorini all'anno per dieci anni, locchè fa due milioni e seicento mila lire all'anno.

Ma quello che merita più riguardo di tutto si è che gli Americani stessi, quei grandi navigatori d'un paese in cui si sviluppa tanto l'industria, principalmente in tutte le parti che attengono direttamente alla navigazione ed al commercio, con tanto vigore, e dove sonvi tanti capitali e tanti concorsi di società per imprese industriali, gli Americani, dico, hanno accordato in principio alla società Collins un sussidio di 540,000 lire, e pagano adesso per molte linee, perocchè quella era la prima, 10,230,000 lire in sussidi.

Come dunque, in presenza di queste larghezze di concessioni fatte altrove, si trova sproporzionato ed inconveniente il sussidio che il Governo accorderebbe alla società Transatlantica? E si crede poi che, perchè è stato dato questo sussidio, non si debba accordarle altri favori, che, come dico, consistono nel migliorare la sua condizione e nel migliorarla nell'interesse generale dello Stato. Bisognerebbe dire che noi facciamo poco conto del nostro commercio.

Ora io non debbo credere che vi si possa dare così poca importanza quando considero e le relazioni frequentissime che passano fra tutte le riviere di Genova e gli stabilimenti americani; quando considero che vi abbiamo non colonie, ma cinquanta o sessanta mila cittadini, locchè è più che avere colonie, perchè costoro sono in una posizione da aver maggior bisogno di mantenere relazioni frequenti che non abbiano le colonie, le quali in sostanza si dividono finalmente dalla madre patria ed hanno una vita a sé, mentre quelli non possono avere vita sicura, nè protezione, se non hanno relazioni immediate, pronte e facili colla madre patria.

Dunque, se vi è mai paese che sia, e giustamente, interes-

sato nella conservazione di questa navigazione transatlantica, mi pare che sia il nostro.

Per tutti questi argomenti, io credo che si possa, come giusta e conveniente, approvare la legge tal quale è stata presentata al Senato, e, lo ripeto, io credo che dal rifiutarla non ne verrebbe in ogni caso decadenza nella società, ma ne verrà solo che la società stessa si dovrà forzatamente ridurre a condizioni più tristi, e in conseguenza corrisponderà meno perfettamente allo scopo che noi ci eravamo proposti nel costituirlo.

DI POLLONE. La quistione che si sta dibattendo ora dinanzi al Senato, se male non mi appongo, si aggira nel vedere se una compagnia, alla quale si sono profusi i favori, sia ancora degna di meritarne dei nuovi.

Questa, a parer mio, è la questione che ha da decidere il Senato.

Onde formarsi un criterio se veramente sia degna o no di un novello favore, bisogna esaminare quale sia la convenienza dell'esistenza di questa compagnia, la quale, essendo decaduta per fatto suo dalla concessione che le è stata fatta, non mancherebbero né il Governo né il Parlamento al contratto che avevano stipulato ed approvato con essa, negandogli il nuovo favore che implora; anzi, negandoglielo, si accelererebbe la soluzione della compagnia stessa con vantaggio degli azionisti.

Mi permetterò di trattare la ragione di convenienza. Ma prima dirò francamente al Senato che, mantenendo le opinioni che espressi nella tornata del 3 luglio 1855, io credo che questa società non può aver vita, e quindi non vi è convenienza di prolungarle la sua agonia; io credo anzi, come già dissi, che sarebbe un servizio segnalato che il Senato renderebbe agli azionisti che ritengono le malaugurate azioni della compagnia, mentre, negandole questo prolungo, ne verrà per conseguenza immediata che si dovrà essa sciogliere e liquidare in condizioni forse assai migliori adesso di quello che non lo sarebbero fra sei mesi od un anno.

Io prego il Senato di ritenere che il sussidio che è stato concesso a questa compagnia, lo è stato « unicamente in compenso (così dice l'articolo 12 della legge 11 luglio) degli oneri che la compagnia si assume col presente servizio. »

Ora, quali sono gli oneri di questo servizio? È il trasporto della valigia postale.

Mi duole di ritornare su questo argomento, che già è stato causa d'una lunga discussione in un'altra circostanza; ma io in allora dimostrava com'era impossibile che vi fosse interesse postale nella navigazione che s'intendeva di seguire, facendo cioè scalo in molti porti, e che questa compagnia fosse in conseguenza meritevole di avere un sussidio, mentre impiega ventidue giorni per recarsi da Genova a Nuova Yorck, mentre noi vediamo da pochi giorni in qua l'arrivo del *Persian* all'Avre in nove giorni e dieci ore, e continuano i piroscali postali tra Liverpool e Nuova Yorck a fare il tragitto in dieci od al più undici giorni.

Ora io domando come i commercianti di Genova, i quali sanno certamente fare i loro conti, vorranno servirsi del mezzo della compagnia Transatlantica per la loro corrispondenza, quando, come accennava or ora il signor ministro dei lavori pubblici, è necessario d'aver relazioni pronte, immediate e facili.

Le relazioni pronte, immediate e facili per mezzo della Transatlantica saranno queste, che un negoziante che scriverà per la via di Liverpool o dell'Avre riceverà la lettera di risposta a Genova il giorno in cui il suo corrispondente riceverà la prima lettera a Nuova Yorck. Prego il signor mi-

nistro di dirmi se egli crede che nessun negoziante genovese oculato o di qualunque altro paese meno oculato vorrebbe servirsi di questo mezzo.

Quanto all'elemento postale, non esiste affatto e non occorre di ulteriormente dimostrarlo. Vediamo se quello dei viaggiatori esiste di più. Nell'epoca in cui questa legge ottenne un voto favorevole nelle due Camere, si parlava di un progetto favoloso, almeno era tale ai miei occhi, cioè dell'apertura di una strada ferrata attraverso il Lucignano, la quale doveva mandare viaggiatori senza fine a Genova per imbarcarsi per le Americhe; l'illusione di creare questa via è scomparsa, ed invece si sono formate delle strade ferrate le quali mettono dalla Svizzera a Marsiglia con tutta facilità, e colà si sta organizzando un servizio di trasporti per l'America del Nord; quindi nemmeno i viaggiatori della Svizzera saranno un elemento che potrà dar vita a questa derelitta compagnia.

Manca l'elemento postale, manca quello dei viaggiatori, non solo dei paesi del Nord, ma anche della Penisola, ed i ricchi dei regi Stati; perchè nessuno vorrà sottomettersi a stare ventidue giorni in mare, soffrire ventidue giorni di disagio, quando colle strade ferrate può recarsi in due giorni e mezzo da qualunque porto del Piemonte a Liverpool, e da Liverpool in dieci giorni arrivare in America, e così fare il viaggio in dodici giorni a vece di ventidue; e per verità non comprendo come si possa contestare questo fatto, della preferenza cioè che ogni viaggiatore agiato di qualunque paese darà sempre alla via dell'Inghilterra.

Rimane ancora l'interesse commerciale. Anche qui io debbo ritornare su quello che è stato detto altra volta, che cioè manca la base per stabilire un commercio attivo fra le Americhe del Nord e Genova.

Citava il signor ministro dei lavori pubblici l'esempio dell'Inghilterra, la quale dà larghissimi sussidi. Io non contendo certo un fatto conosciuto da tutti; ma voglia egli ponderare la differenza immensa che corre fra i due paesi; procuri alla patria nostra la ricchezza, l'industria e l'attività del commercio inglese, ed in allora noi saremo disposti a dare sussidi, e non solo daremo sussidi alla compagnia, ma voteremo certo dei sinceri ringraziamenti al ministro che ci avrà procurato i mezzi di ricchezza nazionale da potere con frutto concedere sussidi a questa ed anche ad altre compagnie.

Ma intanto, stando al fatto attuale, io diceva che manca l'elemento commerciale, come manca ogni ragione di rinvenire un utile e pel servizio delle corrispondenze e dei viaggiatori.

Ricorderà il Senato come il giorno in cui ebbe luogo la discussione nel 1853 si parlò di certe tavole statistiche le quali erano state compilate con molta cura dall'in allora vivente azienda generale delle gabelle, ma disgraziatamente il giorno della discussione queste tabelle scomparirono.

Io non faccio appunto a chicchessia di questo singolare smarrimento, ma sta infatti che scomparvero.

Cosa contenevano queste tabelle che furono per più giorni nelle mie mani? Contenevano una nomenclatura di pochissimi oggetti di niuna importanza, di niun valore che si mandarono in America, cioè, durante un periodo di parecchi anni, paste, frutta fresche, pochissime ardesie, pochissimi marmi, insomma poca quantità di merci di pochissimo valore. Quali materie commerciali può fornire l'America alla nostra consumazione? Ognuno sa che è il cotone, mercanzia di gran volume, la quale si adagia assai meglio nei larghi fianchi dei bastimenti a vela, nei quali paga un minor prezzo di trasporto e viene sul mercato di Genova a prezzi più miti e quindi più vantaggioso per fabbricanti.

Non potrà mai il cotone essere trasportato nei bastimenti a vapore, perchè tutti sanno che il trasporto per mezzo di bastimenti a vapore costa assai di più, e venendo la mercanzia sulla piazza di Genova gravata da maggior prezzo di nolo si troverebbe in concorrenza con quella arrivata pochi giorni dopo per bastimenti a vela.

Mi riassumo dicendo dunque che, mancando ogni elemento di guadagno essenziale per questa navigazione, non può né prosperare, né aver vita; questo è il vero motivo per cui le sue azioni non sono divenute popolari in Genova. Sta infatti che il commercio genovese non ha nessuna fiducia in questa compagnia.

È così vero che dall'epoca in cui si iniziò questa compagnia tutto fu illusione. Si parlava di milioni che venivano a profusione nelle sue casse, diceva il senatore Balbi, che solo a Torino quattro milioni erano già stati sottoscritti; correggeva il senatore Albini questa asserzione, dicendo quattro milioni e trecento mila lire; ma né i quattro milioni, né i quattro milioni e trecento mila lire non furono mai versati nella cassa della Transatlantica, anzi non le fu più possibile di ottenere i necessari versamenti dai suoi azionisti in prima illusi e poi delusi.

Non nego che furono sottoscritte molte azioni, anzi so che si adoperarono molti mezzi per ottenerle; ma so eziandio che dal sottoscrivere al pagare vi è una grande differenza; ed è così vero che, poco dopo ottenuta la concessione, le azioni della Transatlantica scapitarono grandemente, e scapitarono così bene che non si negoziarono più alla Borsa per molto tempo. Se da pochi giorni si sono tentate alcune vendite, ne dirò il motivo, e non credo di fare cosa sconvenevole dicendo che le omeopatiche vendite di qualche rara azione ha sola avuto luogo in seguito delle voci sparse che una casa diretta da un uomo di onorata fama e di grande capacità, il signor Rubattino, era in trattativa per associarsi colla compagnia Transatlantica.

Questo solo motivo, dico, ha dato qualche movimento alle azioni. Del resto, è un fatto riconosciuto alla Borsa di Torino, che queste azioni diedero luogo ad un ismodato giuoco di Borsa, ma che ben pochi si persuasero che vi fosse qualcosa di serio in questa intrapresa; si verificarono invece molte perdite, infinite disgrazie che ebbero luogo in seguito all'avvenuto giuoco di Borsa. Ma credo più opportuno di non andare più oltre su questo particolare e di non sollevare il velo di quanto si è operato nel 1853.

Passerò a discorrere d'altri fatti.

Disse il signor ministro dei lavori pubblici che la compagnia aveva promossa la legge del 10 di febbraio del 1854 in virtù della facoltà che le ne faceva l'articolo 13 di quella dell'11 luglio 1853, cioè che, essendosi prodotta una crisi commerciale, aveva invocato il diritto di prolungare, di ritardare l'adempimento delle sue obbligazioni. Ora vediamo se la crisi commerciale fu causa vera del ritardo della compagnia.

L'articolo 13 definisce cosa s'intenda per crisi commerciale, cioè quando i fondi pubblici inglesi saranno per 10 giorni ribassati al disotto del 94 ed i fondi del nostro Stato al disotto dell'88. Or bene, io non ritengo il listino del movimento dei fondi di quell'epoca, ma possedo quello della nostra Borsa e mi persuado che se la società avesse adempiuto scrupolosamente come doveva ai suoi obblighi, si sarebbe trovata in misura di possedere i suoi bastimenti prima che nessun ribasso nei corsi commerciali avesse avuto luogo; aveva 6 mesi dalla data della legge per mettere in costruzione 7 bastimenti. Ora, la legge essendo dell'11 luglio, do-

veva al 10 gennaio del 1854 avere i suoi bastimenti in costruzione, e non si sarebbe trovata nel caso di dover invocare la disposizione di quest'articolo, mentre da un rilievo che ho fatto fare alla Camera di commercio trovo che, non solo durante i 6 mesi di tempo utile che aveva per costruire i suoi bastimenti vi fu ribasso al disotto del corso di 85, ma nei tre successivi la rendita non scese nemmeno a quel tasso.

Non fu che alla metà di marzo che cadde ad 84 50 per mantenersi poscia ad 82 25, e non stette a questo corso che fino al 26 luglio, epoca in cui risorse, e risali in breve sino ad 87 ed 88.

Vede quindi il signor ministro che non fu un caso di forza maggiore che impedì la compagnia di camminare sino dai suoi primordi, ma fu appunto quello che io mantengo: *la mancanza di vita* che l'impedì di mettere i suoi bastimenti in costruzione ed averli disponibili in tempo debito.

Stabiliva lo stesso articolo 13 che nel caso di una crisi commerciale potrebbe di tre in tre mesi ritardare l'attivazione della sua impresa, con che però non oltrepassasse il termine di un anno.

Siccome aveva usufruito il beneficio del ritardo di tre in tre mesi sino al compimento di un anno intero, ancorchè non fosse giustificato da una crisi, la quale non aveva ancora avuto luogo, così allora ebbe ricorso al Ministero per domandare un progetto di legge che la mettesse in mora, che la salvasse da morte certa, tale progetto, votato dal Parlamento, venne promulgato quale legge dello Stato il 10 febbraio 1855. Ma, cosa dice questo progetto di legge?

« I termini che nell'articolo 13 della convenzione, approvata con legge dell'11 luglio 1853, vennero assegnati alla compagnia trasatlantica per adempiere le obbligazioni da essa assunte in detto articolo, ed i quali scadrebbero; quello per mettere in costruzione sette bastimenti, con tutto il 10 gennaio 1855, e quello per attivare il convenuto corso di viaggi fra Genova e le due Americhe, con tutto il 10 gennaio 1856, sono prorogati d'un anno. »

Io domando se la compagnia ha adempiuto a questa seconda obbligazione, a quella di mettere in costruzione questi bastimenti entro il gennaio 1856. Risponde a ciò il ministro: è avvenuto il caso di guerra. Io convengo con lui che questa sarebbe una ragione sufficiente. Ma, io dico, siccome è in facoltà del Senato di concedere questi favori, siccome io credo che non concedendoli attiverà lo scioglimento della compagnia (e lo dico schiettamente, credo questo risultato il migliore che possa accadere), onde favorirlo, voterò contro ogni prolungo, ogni favore. Non mi dimentico nemmeno che votando contro ogni nuovo favore voto la conservazione nelle casse dello Stato di 9 milioni e 360 mila lire.

Quando io penso che nove milioni e più potremmo impiegare utilmente, sicuramente, sia diminuendo al paese parte dell'imposta durissima delle gabelle, sia dotandolo di numerosi ponti di cui manca, sia anche spendendoli nella Sardegna onde colonizzarla, sia restituendo a tanti meschini impiegati quella parte del loro stipendio, che abbandonano sommessi alle necessità finanziarie dello Stato, non posso decidermi a vederli sciupati senza utile pel mio paese, confesso che oltre a tutte le ragioni già addotte, oltre al convincimento che questa compagnia non possa produrre nulla di bene, ho anche il desiderio di profittare di una circostanza, parlo schietto, per vedere di raggiungere indirettamente lo scioglimento di un contratto, al quale d'altronde non mi credo più obbligato pel fatto stesso della compagnia. E se dovessi dare un consiglio ai detentori di azioni, io loro direi di convocarsi e di fare

essi stessi quello che ora dissi, cioè di sciogliersi, perchè non credo possano vivere, e sciogliendosi ora ne avrebbero meno danno che più tardi. Se mi fosse poi lecito un consiglio ai miei colleghi, a voi o signori, io pregherei di mettere una palla nera nell'urna; ma siccome, io non mi credo da tanto, mi restringerò solamente a far voti perchè questo risultato abbia luogo, ed a cercare di assicurarli, deponendo io stesso la mia palla nera nell'urna.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole preopinante ha espresso chiaramente la sua opinione; egli vuole che venga rifiutata la legge, perchè spera che ne avvenga la rovina della società...

DI POLLONE. Lo scioglimento.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io scioglimento, ma mi permetta che si dica anche la rovina, perchè io domando se nella condizione attuale non sarebbe lo stesso che procurarla.

Egli ha detto che darebbe consiglio agli azionisti di cercare essi stessi questa cessazione, questo scioglimento. Questo consiglio è buonissimo; lasci adunque fare agli azionisti, e non cerchi col domandare il rifiuto della legge, di far decadere la società, anzichè lasciare la libertà ai soci di avvisare essi stessi al suo scioglimento, se lo trovano di loro utilità.

Io poi credo che quando egli ha censurato talune delle cose a cui ho risposto, non abbia forse ben osservato quello che diceva. Io non ho detto che si tratti ora di tener conto dei corsi di Borsa, sui quali egli ha inteso di provare che non era intervenuto il caso preveduto dalla legge nel tempo in cui la società poteva adempiere alle sue obbligazioni. Il prolungamento che si riferisce al corso suddetto è ormai un fatto compiuto; è intervenuta una legge che ha accordato questo tempo maggiore per dare alla società i mezzi di adempiere alle sue obbligazioni fino a tutto quest'anno.

Gli argomenti addotti dall'onorevole senatore Di Pollone avrebbero potuto valere quando si propose la legge del 1855, ma non più adesso, perchè la legge esiste.

Io dico che ora non si domandano ulteriori prolungamenti in ragione del corso, ma si dimandano in ragione di un fatto di forza maggiore, riconosciuto da tutti, e dallo stesso onorevole conte di Pollone, fatto questo che ha impedito alla società di adempiere fino ad ora alla sua obbligazione. Egli dice che la società si era regolata male, che non merita alcun favore, e quindi vi propone che la facciate decadere. Io non farò altro che ripetere che, a mio avviso, non istà al potere legislativo, rifiutando questa legge, di farla decadere: bisogna andare innanzi ai tribunali, e questi non pronuncerebbero forse il giudizio di decadenza. Che questa sentenza del Senato sfavorevole alla società possa recarle un gran danno io sono convinto, ma che sia opportuno rovinare una società la quale tenterà di sostenersi, ed ho fiducia che riuscirebbe ancora ad adempiere ai suoi obblighi in un modo più o meno conveniente, io credo che non sia un buon partito.

L'onorevole senatore Di Pollone dice che non vi è prospettiva che questa società possa essere utile allo Stato, e lo appoggia in gran parte sulle lettere che dice poter venire più presto da altre vie. Mi perdoni, ma mi pare che dia una troppo grande importanza a questa corrispondenza postale...

DI POLLONE. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io vi attribuisco un'importanza certamente notevole, e la merita, ma... ma... non essendo stato direttore generale delle poste...

DI POLLONE. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non mi pare che vi si possa attribuire tutta quella esclusiva importanza

che vi attribuisce egli, parendogli che degli utili che dobbiamo sperare da questa società, questo sia il principale. Io non lo credo punto; quanto poi ai viaggiatori credo bene che andando i medesimi ad imbarcarsi in altri porti, come all'Hayre o a Liverpool potranno arrivare in America un po' più presto... Ma io domando se anche colla prospettiva di restare qualche maggior tempo per viaggio, non convenga più alla popolazione, non dirò solo di tutta Genova ma di tutta la riviera, prendere un mezzo di trasporto immediato e continuo che andarne cercando in altre parti. Sulla quale circostanza lo prego di osservare che non parlono poi corsi regolari di navigazione da quei porti, tutti i giorni, tutti i momenti, onde avverrà anche che quando uno parte da Genova per andarsi a imbarcare, per esempio all'Hayre non troverà pronto il bastimento che lo aspetti, ma converrà che attenda che vi sia una spedizione, e potrà spesso avvenire che, sia per ritardo incontrato nel primo in viaggio, sia per altri incidenti, questo ritardo debba essere lunghissimo. Invece quando parte da casa sua si mette immediatamente a bordo del bastimento, non corre più alcun pericolo di tali ritardi e di disagi e spese maggiori. Io credo che il viaggio diretto sia sempre preferibile, e vediamo col fatto in molti casi preferito questo viaggio diretto malgrado che il tempo di esso possa riuscire alquanto maggiore che cogli altri mezzi.

Ma spessissimo non vi è nemmeno questo eccesso di tempo, perchè non intervengono i ritardi che s'intromettono in un viaggio non diretto. Egli ha poi parlato con un'opinione molto sfavorevole del commercio che si può fare dalla Liguria coi paesi al di là dell'Atlantico. Ma in questo non so mettermi d'accordo con lui. Egli mi parla di cotone e di altre merci. Io dico in generale: quando un paese ha 40 mila, anzi il mio collega Lanza dice 60 mila cittadini in un altro paese, i quali non vanno a trastullarsi, ma bensì per fare affari, e mantengono continue relazioni col loro paese, non so comprendere come si possa dire che non vi sono relazioni commerciali con quel paese nel quale vi abbiamo tanta nostra popolazione che va e viene continuamente, che ha relazioni di commercio e d'industria continue colla madre patria, ed ha quindi tanto interesse ad avere comunicazioni facili, economiche e dirette con essa.

Quando anche fosse vero che si facesse un viaggio più celere andando prima all'Hayre o a Liverpool, io credo che se li interroghiamo ad uno ad uno quei cittadini preferiranno avere una comunicazione continua colla loro madre patria, e in conseguenza non veggio come si possano riguardare come di nessuna importanza le nostre transazioni commerciali e industriali coi paesi al di là dell'Atlantico. Quando ho fatto notare tutti gli sforzi e i sacrifici che fanno tutti gli altri Governi per incoraggiare questi viaggi lunghi e difficili dell'Oceano, egli mi ha detto: ma quei paesi hanno florido commercio! signor ministro, fate fiorire egualmente il commercio anche fra noi, come fiorisce là, ed allora vi concederò che diate dei sussidi.

Ma bel principio sarebbe questo, che per far prosperare il commercio si dovesse lasciar rovinare una società che è appunto intenta a questo scopo.

Se noi cominciamo dal rovinare le società industriali, quando sarà che questo commercio si svilupperà?

Dobbiamo fare dei sacrifici, dobbiamo sostenere questa società; e appunto se fosse vero che essa fosse in condizioni critiche e pericolose io vi ravviserei un motivo di più per sostenerla anzi che un motivo per abbandonarla. Egli dice, che se in questi tempi è avvenuto che le azioni della Transat-

lantica abbiano preso un incremento di valore egli è perchè si è sparsa la voce che la società potesse mettersi d'accordo con un industriale che ha riputazione di grande intelligenza e di grande capacità.

Ma se vi è dunque un industriale disposto a collegarsi con questa società, disposto a sostenerla col suo favore, colla sua capacità, dovremo noi concludere che la società è vicina a rovinare?

Io non lo credo, perchè allora si lascierebbe esso stesso trascinare nella rovina. Io credo anzi che se questa circostanza è vera, ciò sia un'altra prova che la società transatlantica ha elementi e prospettiva di prosperi successi, altrimenti non sarebbe secondata e favorita da altri industriali, ma invece da tutti abbandonata.

Per questi motivi non posso non persistere nella mia prima opinione, cioè che quanto domanda la società, nell'atto stesso che è utile ad essa, è utile allo Stato il quale spera buoni effetti dai risultamenti di questa impresa.

Dico poi, che se piacerà al Senato rifiutare questa legge non sta punto, ed io credo che in questo converranno meco quelli che riconoscono i principii in base ai quali si deve poi procedere alla decadenza di questa società, che si ottenga, dico, lo scopo che vorrebbe l'onorevole Di Pollone, cioè di farla decadere, perocchè la società ha ancora un lungo tempo dinanzi a sé; l'unica conseguenza del rifiuto di questa legge sarebbe, lo ripeto ancora, che persistendo essa ne' suoi affari, riesca ad uno scopo meno felice, e meno prospero nell'interesse generale, di quanto riuscirebbe se le venissero accordate dal Senato queste nuove agevolezze che domanda, tra le quali non considero come tale quella che riguarda ai bastimenti di legno, perchè in verità avrei veramente dolore se vedessi il Senato, il Parlamento insistere per far eseguire i tre bastimenti in legno invece dei tre bastimenti in ferro.

Unico argomento serio stato addotto, si è quello che i tre bastimenti potrebbero essere convertiti in bastimenti da guerra quando fossero costrutti in legno. Ma, signori, la costruzione di questi bastimenti, quand'anche sia di legno, dovrà pur essere adattata al commercio: ora, avrete dei bastimenti bastardi che non saranno buoni né per la guerra, né per le corse di commercio.

D'altronde questi casi di guerra quando avverranno? Non avverranno certamente fra due potenze che abbiano una marina limitata come la nostra.

Viviamo in tempi in cui non si può supporre, che tra due Stati secondari si sviluppi la guerra, senza che i grandi Stati non vi prendano parte; e se i grandi Stati vi prendono parte, cosa potrà influire la nostra marina?

Si dice: voi farete alleanza con uno di questi Stati, ed intanto gli somministrerete una parte del vostro naviglio da guerra. Sta bene; ma se noi invece forniremo di quei bastimenti da trasporto, io credo che faremo ben meglio, perchè i bastimenti da guerra saranno appunto forniti da chi ha flotte potenti, e da chi può decidere della guerra marittima, nè due o tre bastimenti da guerra di più, e per soprannumero mal costrutti e male armati (perchè, lo ripeto, non si potranno avere che dei bastimenti bastardi), gioveranno gran fatto; mentre usati come mezzi di trasporto saranno utilissimi, come già lo furono quelli dei quali la società si è già provveduta, massime secondo l'attuale sistema di far la guerra, in cui i bastimenti da trasporto hanno importanza principalissima; e basta per convincersene il vedere che la Francia ha convertito moltissimi dei suoi stupendi bastimenti da guerra in legni da trasporto.

DE FORNARI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il senatore De Fornari ha la parola.

DE FORNARI. Io mi limito a brevi osservazioni. Sono dolente di dover combattere il mio antico collega, il mio amico conte di Pollone, con cui ho passato specialmente nell'amministrazione del debito pubblico lunghissimi anni di reciproco accordo, e di sempre più stretta amicizia: ma egli ha svolto con tanto accanimento (questa parola mi è dolorosa) tutto ciò che si poteva dire contro la benemerita società transatlantica, che io non so come il suo cuore e la sua mente abbiano potuto portarsi a tanto eccesso. (*ilarità*)

Lasci alla società transatlantica (alla quale dichiaro, come l'onorevole senatore Balbi Piovera, di essere affatto estraneo) il tutelare e promuovere i suoi interessi a fronte di tutte le peripezie che ha avute, e provenienti da circostanze affatto indipendenti da essa, prodotte dalla crisi che ha sconvolta l'Europa ed il mondo.

Io non insisterò su ciò che ha detto testè l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici. Le sue parole mi parvero così evidenti, così potenti, che io credo di potermi dispensare dall'entrare a toccarle nuovamente.

Aggiungerò solo alcune considerazioni generali relativamente alla convenienza di mantenere un contratto che torna vantaggiosissimo allo Stato. Il recedere da una risoluzione legislativa, la quale fornì il soggetto di una lunga e seria discussione, mi pare cosa estremamente grave, massime che non vi è colpa per parte della società, che ha contratto col Governo, perchè sono troppo plausibili i motivi che l'hanno impedita di dar compimento agli assunti impegni.

Il rivocare un sussidio che è stato concesso è tanto più grave, se si pone mente che il contratto contiene obbligazioni corrispettive, e che non cessarono i motivi per cui il Governo ed il legislatore si sono determinati a concedere tale sussidio.

La convenienza d'incoraggiare questa società è ben conosciuta, ed accenno ad un fatto che non mi pare sia stato ancora notato. Attualmente le comunicazioni coll'America hanno bisogno di essere incoraggiate e non interrotte o diminuite, perchè la navigazione va a dirigersi verso l'Oriente, e per conseguenza più difficilmente si troveranno naviganti i quali si determinino a dirigersi verso l'America. Incoraggiamo adunque piuttosto quelli i quali già si sono volti a quella via, che può essere per noi di grandissimo interesse.

Queste sono le ragioni per cui io credo che, invece di scoraggiare, bisogna incoraggiare la società e anche sostenerla più potentemente ancora, se ci fossero i mezzi; queste sostanzialmente sono le ragioni che ci hanno determinati la prima volta ad approvare questa convenzione, e che debbono determinarci attualmente ad accogliere la proposta del Ministero, non essendovene alcuna che in oggi valga a distruggerla.

Le nostre relazioni coll'America sono importantissime; dobbiamo cercare di accrescerle. Uno dei mezzi per ciò si è di mantenere le trattative, a cui ci siamo impegnati colla compagnia transatlantica, le quali tendono a dare importanza al nostro paese.

Abbiamo veduto anche di recente come queste ispirazioni siano per noi di grandissima entità. Paragoniamo lo stato in cui siamo adesso a quello in cui noi invitati abbiamo determinato felicemente di associarci alle grandi viste di altre potenze; allora ancora abbiamo avuto fra i nostri colleghi degli oppositori e degli oppositori animatissimi; fortunatamente non sono state secondate le loro intenzioni e la loro maniera di ragionare (e credo che oggi molti ne sono rinvenuti) e

dobbiamo oggi felicitarci di non avere seguiti i loro consigli.

Le ispirazioni che tendono a dare importanza al paese e a mostrare come noi tendiamo ai perfezionamenti reali ed ai vantaggi sostanziali del paese, mi pare che debbano essere plaudite, e soprattutto che non si debba rievocare quello che una volta e con fortissima ragione è stato adottato.

DI POLLONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'aveva domandata prima il senatore Gioia.

GIOIA, relatore. Dopo le cose dette poc'anzi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, dal senatore Balbi Piovera e dal senatore De Fornari, io credo che mi resti poco ad aggiungere. Tuttavia per un sentimento di giustizia, mi sta a cuore innanzitutto di purgare la società della navigazione transatlantica da un addebito, che ho sentito farglisi dal senatore De Cardenas.

Egli ha fatto rimprovero a questa società di non avere punto partecipato ai fatti ultimi della guerra, di non aver punto aiutato in questo tempo il Governo dell'opera sua. Su questo particolare la risposta è molto facile, perchè è risposta di fatto. La società transatlantica ha noleggiato i suoi bastimenti alla Francia, prima che si firmasse il trattato di alleanza. Il contratto fatto da essa colla Francia fu fatto con una condizione sospensiva e dipendente dalla adesione che gli avesse data il Governo sardo. Questa adesione fu richiesta e fu formalmente accordata; quindi alla società, per questa parte, è chiaro che non si può fare addebito di nessuna sorta. I documenti che l'ufficio centrale si è fatto mettere sott'occhi l'hanno pienamente convinto della verità e sussistenza dei fatti che io ho avuto l'onore di venire fin qui esponendo.

Altri addebiti poi sono stati fatti contro la società. Essa è stata rappresentata come una società che abbia male amministrati i propri interessi e che non lasci speranze di amministrarli bene in avvenire.

Anche su questo punto l'ufficio centrale ha fatto delle ricerche diligenti. Esso ha voluto assicurarsi se questa società fosse o no un corpo vitale e duraturo. Con questo intendimento ha chiesto che gli fossero presentati gli stati ed i bilanci economici d'essa società. Dall'esame di queste carte si è potuto convincere che le sue condizioni economiche non sono nè così tristi, nè così desolate, come taluno ha voluto rappresentarle. Noi abbiamo verificato che la società ha, a buon conto, fatto costruire completamente due piroscafi costati all'incirca un milione e mezzo di lire per ciascuno, i quali sono pur stati completamente pagati. Due altri piroscafi, il *Torino* e *La Città di Genova*, sono o finiti o vicini ad esserlo, ed anche il prezzo di questi è stato per circa due terzi pagato.

Abbiamo visto dagli stessi conti che il guadagno della società nel 1853 (guadagno netto) è ammontato ad un milione e non so quante migliaia di lire.

Sappiamo che la società ha in pronto i mezzi per soddisfare gli interessi consueti, siccome altresì per distribuire anche quest'anno, come ha distribuito l'anno passato, un dividendo qualsiasi agli azionisti. Ora una società che si presenta in siffatte condizioni non può ragionevolmente essere fatta obbietto dei sospetti e delle ceasure che si sono mosse contro di essa. Che se essa non ha compiuto in quest'intervallo la costruzione de' suoi legni, bisogna pur riconoscere che è stata impedita dal ciò fare da circostanze assolutamente invincibili.

Non parlo della prima dilazione, perchè di questa il Parlamento ha già giudicato; esso ha giudicato che fosse il caso

di concedere quella proroga, dipendentemente dal ribasso dei fondi pubblici. Parlo di questa seconda proroga che viene dimandata col presente progetto di legge, e dico che questa proroga non si potrebbe negare senza mancare ad ogni sentimento di giustizia. La società ha provato completamente che durante la guerra la casa Marek e compagnia, ne' cui cantieri si fabbricavano i suoi legni, ha avuto sequestrati dal Governo inglese 500 de' suoi operai, e che la casa Mandslay, che era incaricata di preparare le macchine a vapore, ha dovuto anche essa consacrare assolutamente tutto il suo personale in servizio del Governo, a fare batterie galleggianti, e tutti quegli altri arnesi che si andavano allestendo per la guerra del Baltico; dunque io domando se si potesse ragionevolmente ottenere da individui privati che fossero ancora continuati i loro lavori. Dirà qualcheuno: ma la società avrebbe potuto fare degli sforzi straordinari; invece di spendere uno, spendere due, e cercare mezzi anche insoliti per superare queste difficoltà; ma io credo che le persone ragionevoli non vorranno porre a debito della società di avere declinato da questi principii anormali, rassegnandosi ad una pazienza, che chiamerò necessaria. Essa non avrebbe potuto subire sacrifici straordinari senza compromettere se stessa, senza compromettere il proprio avvenire; dunque, io ripeto, non le si può fare addebito di aver ritardato la costruzione degli ultimi tre legni che le restano a fare, e sarebbe, a mio avviso, grandissima ingiustizia il negare la proroga che ora domanda, tanto più che questa proroga non è punto esorbitante, e che la società stessa ancor si lusinga di poterla abbreviare. Essa ha dimandato una proroga a tutto il 1857, ma ha speranza molto fondata di poter compire l'opera sua anche nella prima metà del 1857; lo che è tanto vero, che certi sacrifici che le s'impongono secondo il presente progetto di legge quando non riesca a mettere i suoi legni in corso che al fine del 1857, cesserebbero allorchè essa riuscisse a metterli in corso avanti al luglio del 1857; la quale clausola è stata naturalmente dettata dalla speranza fondata che la società ebbe ed ha di poter cominciare il suo servizio avanti al luglio 1857.

Si è detto che a questa società sono stati profusi favori. In verità non so in che consistano questi favori che diconsi stati profusi; questa società non ha avuto fin qui un obolo dal Governo. Il Governo a che cosa si è obbligato? Si è obbligato a pagare ogni viaggio che si faccia, si è obbligato a pagare in ragione dei servizi prestati; e siccome i suoi servizi non sono ancora incominciati, così è evidente che il Governo non ha fatto niente, non le ha pagato niente. Epperò, ripeto, questi favori io non so dove trovarli, perchè certo non sono favori le dilazioni accordate, le quali, come ho già dimostrato, erano e sono una conseguenza necessaria di crisi irresistibili.

Si è addotto come argomento sfavorevole a questa società il basso corso che hanno avuto le sue azioni; ma, o signori, voi sapete che tutte le azioni industriali hanno subito più o meno di siffatte alterazioni. Potrei citare, per esempio, la società dell'acquedotto Nicolay. Non può fingersi impresa più seria, più utile e meglio eseguita di quella. Essa ha creati valori preziosi e imperituri; oppure le azioni di quella società hanno sempre perduto assai più che non le azioni della trasatlantica. Adesso poi è noto, e si è veduto dai conti che ne dà quotidianamente il *Corriere Mercantile*, che queste azioni si vanno rilevando, e si rileveranno ancor più quando si sappia con certezza che il Parlamento non sofistica (perdonatemi la parola) nelle concessioni richieste dalla compagnia, e che le si permette di adempiere a' suoi obblighi con una certa equità e larghezza.

Voglio poi notare in proposito dell'amministrazione di

questa società che la riscossione delle sue azioni, dietro notizie raccolte sempre dall'ufficio centrale, sono in piena regola. Sono stati versati non uno, due o tre, ma sei decimi, e sono stati versati, per quanto mi consta, intieramente. Dunque non si può ragionevolmente temere che essa manchi ai suoi impegni.

Si è detto da taluno che qui si tratta di dare dei sussidi nuovi. Niente affatto! La società non domanda sussidi, domanda semplicemente una prorogazione che è giustificata da ragioni gravissime e necessarie.

E qui io non parlerò, poichè già ne ha parlato abbastanza il signor ministro, dell'altra clausola che riguarda la conversione dei bastimenti in legno in bastimenti in ferro. Se ci è cosa ragionevole e sensata certo è questa conversione dei bastimenti di legno in ferro. Bisogna disingannarsi. I legni mercantili siano in legno o in ferro, non si potranno mai mettere in fila come legni da guerra.

Essi non potranno mai servire che per rimorchiare altri legni, trasportar viveri, soldati, attrezzi e che so io! Dunque se i bastimenti commerciali in legno non possono servire direttamente come legni da guerra, tanto vale il farli in ferro perchè, a parità di condizioni, i bastimenti in ferro costano meno a condurli, sono più solidi, e soprattutto sono più lontani dal pericolo di sommergimento. Un'innovazione delle più singolari della nostra epoca è certo quella di aver diviso questi bastimenti in tanti compartimenti murati per cui in qualche modo, si può dire senza esagerazione che sono insommergibili. È noto che il *Vittorio Emanuele* (uno dei navigli della società) ebbe a urtare gravemente in uno scoglio poco lontano dalle coste d'Inghilterra. La prora fu fracassata. Ebbene! Esso si tenne a galla, e si è potuto condurre nei cantieri di riparazione dove in poco tempo è stato rimesso in istato di servizio. Se fosse stato un bastimento in legno sarebbe andato in fondo le mille volte.

Del resto, o signori, non bisogna in nessun caso dimenticare l'osservazione già stata esposta dal ministro dei lavori pubblici, cioè che qui non è questione di potersi sottrarre alla primitiva convenzione. Essa è di sua natura immutabile, salvo che per consenso d'ambe le parti. La questione è, se sia il caso di concedere una proroga, e per determinarsi in questo giudizio non ci è altro da cercare se non questo: vi sono, o non vi sono ragioni sufficienti per concederla?

Ora, siccome queste ragioni esistono chiare e incontrovertibili, così mi pare che, procedendo con quella lealtà, e con quella larghezza che in questi casi si conviene, non sia da esitare a concedere la proroga addimandata: negandola si potrebbe per avventura nuocere alla società senza punto avvantaggiare lo Stato.

Siccome altri oratori debbono parlare su questo argomento, così io fo qui fine, e mi riservo di aggiungere quelle altre osservazioni che, secondo il corso della discussione, mi appariranno o opportune o necessarie.

DI POLLONE. Allorquando parlava il ministro dei lavori pubblici, ho domandato la parola per rettificare un fatto, che mi pareva necessario di non lasciar passare com'era stato esposto. L'avrei domandata poscia quando un mio intimo amico, vantando i nostri legami d'amicizia, si servì di una parola tale, che debbo e voglio respingere: l'avrei respinta da chiunque mi venisse, ma la respingo principalmente perchè uscita dalla bocca di un collega ed amico, che ha, a parer mio, maggior gravità.

No, o signori, non ho combattuta questa legge con accanimento, come lo volle dire il senatore De Fornari, ho usato liberamente del diritto di esprimere la mia opinione, il mio

fermo convincimento e nulla più. Se avessi posto accanimento contro questa società, l'avrei palesato all'occasione che ci venne la legge del dieci febbraio 1855.

Allora la respinsi in silenzio. Ma se in allora tacqui, si fu perchè non mi erano noti tutti i maneggi operati da alcuni fautori della società per riescire nei raggiri di borsa che si usarono per tenerla a galla, e se ora ho parlato non con accanimento, ma forse con qualche vivacità si è perchè dal voto del Senato dipende appunto un rialzo che sperano i ditentori di queste azioni per venderle, il quale rialzo produrrà nuovi dolori e nuove lagrime, e porrà, come avvenne, famiglie in rovina. Potrei citare, se fosse lecito, nomi propri di famiglie, ridotte alla quasi miseria, e madri costrette a dimezzare il pane ai figliuoli per salvare i mariti che, si sono compromessi principalmente nella speculazione delle azioni della transatlantica.

Questi fatti, signori, che mi sono conosciuti, ho detto che voleva lasciarli coperti dal velo che li copre agli occhi dei più, e non era, a parer mio, questa riserva una prova di accanimento.

Ciò premesso, passerò a rispondere buone parole all'onorevole ministro dei lavori pubblici e rettificare una sua asserzione che personalmente mi riguarda.

Egli ha attribuito alle mie parole un senso che non avevano. Io non ho mai inteso di dire, che tutta l'importanza di questa navigazione stesse nel trasporto delle lettere, come egli suppone. Ho invece inteso di dimostrare che non vi ha ragione o fondamento di vita per questa compagnia, perchè non ha per sorreggerla nè l'interesse postale, nè quello dei viaggiatori, nè del trasporto delle mercanzie.

Ho cominciato col citare il nessun servizio postale che farebbe, ed ho detto che non meritava questo servizio il sussidio che si era accordato alla compagnia. Prego poi il signor ministro di osservare che non sono io che ho dato un'importanza suprema al servizio postale, ma che è la legge del 11 luglio 1855, poichè all'articolo 12 si dice che, in compenso degli oneri che la compagnia si assume col presente servizio, quello cioè del trasporto della valigia, avrà la sovvenzione: ciò vuol dire chiarissimamente che, in fuori di quel servizio, non avrebbe avuto la sovvenzione.

Vede dunque l'onorevole ministro che non io, ma la legge dà importanza al servizio postale. Io ho voluto soltanto dimostrare, lo ripeto ancora una volta, che importanza pel servizio postale non vi è assolutamente.

Disse poi che egli credeva molto più nell'interesse pubblico che vi sia un'imbarcazione diretta, continua, che non un'imbarcazione indiretta con cambio di mezzi di trasporto. Su questo posso ingannarmi, ma sono di un parere affatto diverso dal suo.

Io credo che, se il signor ministro avesse da recarsi a Nuova Yorck, ovvero da consigliare qualche suo amico della via da tenersi, seguirebbe la via da me indicata di adagiarsi in un buon vagone di strada ferrata che lo conducesse senza fatica e celeremente all'Havre, ovvero a Liverpool.

Ho troppa fiducia nel senno del signor ministro per credere che egli vorrebbe affrontare un viaggio faticoso di 22 giorni di navigazione, quando stasse in lui di ridurlo a 10. Così faranno sempre tutti i viaggiatori agiati.

Disse ancora il signor ministro, per ribattere la mia opinione, che non vi erano imbarcazioni regolari; gliene domando grandemente perdono, ma s'inganna assolutamente: le partenze sono non regolari, ma regolarissime. Si parte dai porti inglesi, come dall'Havre a giorno ed ora fissi, per cui non vi sarebbe il pericolo, come egli accennava, che uno

si debba intrattenere per aspettare una spedizione qualunque avventizia.

Parlò poi non più dei cinquanta, ma dei sessanta mila sudditi del nostro Sovrano, nostri connazionali i quali si trovano di presente nelle Americhe. Non contendo che molti sono i sudditi del Re che stanno nelle Americhe; ma mi consta, per quante informazioni ho potuto avere in occasione della prima discussione della legge, che sono per lo più marinai, bracciatori, muratori, ecc., ma non sono veramente commercianti. Se fossero commercianti, ciò proverebbe che il commercio vi è, ed intanto io dimostrai che il commercio non v'è, fuori degli articoli che ho citati, e non furono nè punto nè poco distrutte, nè manco alterate le mie asserzioni.

Il signor ministro delle finanze m'insegnerà che non si crea, che non si improvvisa un commercio, che bisogna, come in Inghilterra, che un'industria sviluppatissima, fornisca materia di esportazione, ed in ritorno ottenga materie di importazione. Disgraziatamente la nostra industria non è ancora giunta al punto di fornire carichi regolari di esportazioni di valore; ne sia ancora, ove d'uopo, prova il nessun risultato avuto all'esposizione di Nuova Yorck, da dove ci sono stati inviati e quelli venduti lo furono con iscapito, e finalmente nessuna commissione di considerazione ottennero le nostre fabbriche; questi sono fatti, signori, incontrastabili.

Non ho parlato della navigazione dei bastimenti; ma credo che sarà il caso di riservare questa parte nella legge quando si discuterà l'articolo che la riguarda. Non volendo per ora rientrare nella discussione generale, mi riservo di fare qualche osservazione in occasione della discussione degli articoli.

DE FOHNARI. Domando la parola. Io ritratto la parola accanimento. (ilarità)

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Mi pare che il criterio che deve guidare il Senato nel voto che sta per dare sia il seguente: esaminare cioè se sussistono tuttora le ragioni le quali determinarono il Senato, non solo ad approvare la prima convenzione fatta tra il Governo e la compagnia transatlantica, ma a concedere a questa eziandio una proroga colla legge dell'anno scorso; oppure se l'esperienza di tre anni trascorsi dall'epoca della prima legge al giorno d'oggi abbia dimostrato essere stati esagerati i motivi che indussero il Governo e Parlamento a sancire un patto con questa compagnia.

Le ragioni che indussero allora il Governo a fare un contratto colla detta compagnia, ed il Parlamento ad approvarlo, furono tre: ragioni militari, ragioni commerciali, ragioni economiche.

Il Governo credette che gioverebbero non poco ad accrescere la forza militare dello Stato il potere in tempo di guerra disporre d'un numeroso naviglio a vapore.

Ora, o signori, l'esperienza di questi tre ultimi anni ha indebolita questa opinione? Noi credo certamente. La guerra d'Oriente ci ha dimostrato che per poter combattere efficacemente un nemico, il quale ha coste marittime, si richiede non tanto numerosi agguerriti soldati quanto i mezzi per trasportarli sul luogo del combattimento, e mantenerli quando sono trasportati.

Se la Francia e l'Inghilterra poterono sostenere con efficacia la guerra contro la Russia, lo si deve al gran numero di bastimenti a vapore dei quali possono disporre; e questi, o signori, erano forse bastimenti della marina nazionale di Francia e d'Inghilterra? No, o signori. La massima parte dei legni che servirono al trasporto delle truppe, non che ad assicurare il loro mantenimento, e a portare i materiali di

guerra sul luogo del combattimento, sono bastimenti a vapore appartenenti a compagnie private.

Senza queste compagnie private, le quali posseggono un gran numero di bastimenti a vapore, l'Inghilterra non avrebbe potuto sostenere la guerra di Crimea. Fu appunto l'esistenza di esse che assicurò il trionfo dell'Inghilterra, e della Francia.

Sopra una scala molto minore, lo stesso si verificherebbe presso noi quando fossimo impegnati in una guerra anche meno lontana di quella della Crimea. Noi abbiamo partecipato alla guerra; nel parteciparvi venne stabilito che l'Inghilterra dovesse agevolarci i mezzi di trasporto, ed essa, conviene dirlo, adempì a questa condizione con molta larghezza sia nel principio della guerra, come in questi ultimi tempi, in cui cominciò a trasportare le nostre truppe prima di trasportare le sue.

Egli è per questa ragione che noi abbiamo sentito la penuria delle grandi compagnie nazionali. Nullameno, quantunque l'Inghilterra avesse adempito largamente ai suoi obblighi, siccome però non aveva assunto quello di trasportare tutti gli oggetti necessari al mantenimento delle nostre schiere, ma solo le truppe e le munizioni, noi siamo stati obbligati (non avendo compagnie nazionali a cui rivolgerci) di acquistare dei battelli a vapore per assicurare il mantenimento delle nostre truppe, e, non giova il tacerlo, siamo stati sforzati ad accettare bastimenti di mediocre bontà, pel semplicissimo motivo che buoni non se ne trovavano. Quindi vede il Senato, vede l'onorevole conte di Pollone di quanto giovamento potrà essere allo Stato una compagnia che possederà un numero notevole di grossi bastimenti nel caso di una guerra marittima.

Io credo quindi poter ben dire che se le ragioni tratte da considerazioni militari avevano nel 1853 un certo peso, uno molto maggiore devono averne in ora, che un'esperienza di due anni, fatta sulla più grande scala che siasi mai verificata nel mondo, ci ha illuminati.

Vengo alle ragioni commerciali.

Prima però mi conviene allontanare un argomento che con qualche rincrescimento ho udito adoperare dall'onorevole preopinante, quello cioè di maneggi a cui le azioni hanno potuto dare luogo e delle conseguenze funeste che ne senti qualche infelice speculatore.

Io non contesterò che si sia potuto giocare sulle azioni della transatlantica, non contesterò che questo giuoco abbia dato origine a perdite anche dolorose, le quali avranno privato del pane vedove ed orfani. Ma, o signori, se le società, le di cui azioni sono state oggetto di speculazioni o di giuoco, dovessero essere colpite di disfavore, in verità non vi sarebbe società innocente agli occhi del Senato, o almeno a quelli del conte di Pollone, giacchè, se si è giuocato sulle azioni della società transatlantica, si è pur giuocato sulle azioni delle ferrovie di Savigliano, di Novara, e sulle azioni Nicolay, su quelle della Cassa, della Banca e delle società le più utili; è una conseguenza inevitabile, dolorosa, se volete, dello spirito di associazione, dell'istituzione delle grandi società anonime. Ma ciò che posso assicurare al Senato ed all'onorevole conte di Pollone, si è che la direzione della società è sempre stata estranea a queste speculazioni, e se l'amministrazione di essa fosse stata guidata soltanto dall'idea di conseguire un utile sulle azioni, avrebbe potuto farlo, mancando agli impegni assunti rispetto al Governo.

Infatti, o signori, nell'anno 1854, quando il Governo francese propose alla società che gli desse a nolo i due bastimenti da essa fabbricati, la società non si trovava impegnata se non

per i due bastimenti fabbricati, e i due in via di costruzione. Stante l'immensa ricerca dei bastimenti a vapore, avrebbe facilmente potuto sciogliersi dall'obbligo coi costruttori di ultimare i bastimenti cominciati, oppure anche rimettere il contratto con qualche beneficio. Rispetto ai bastimenti costruiti essa aveva concluso un contratto che le assicurava in un anno la metà, se non i due terzi del valore dei bastimenti; onde, se in quella circostanza, l'amministrazione di essa avesse promossa la liquidazione della società medesima, probabilmente avrebbe ricavato l'intero valore delle somme esposte.

In quell'epoca le azioni scapitavano del 20 o del 30 per cento; quindi procedendo ad un'immediata liquidazione, avrebbe riscosso l'intero capitale (e forse se non l'intero capitale, con una perdita del 4 o del 5 per cento), per lo che conseguiva un beneficio del 20 o 25 per cento.

Se l'amministrazione adunque o quelli che vi avevano più stretto interesse fossero entrati nella determinazione di fare una speculazione di Borsa o profittare della circostanza mancando ad un impegno positivo (giacchè la legge non impone un obbligo assoluto alla società, ma un impegno morale contratto e col Governo e col paese e col commercio), la società lo poteva fare liquidando alla fine del 1854.

Ma essa amò meglio di proseguire animosamente, a malgrado le difficoltà dei tempi e quelle di procurarsi dei capitali, onde non fallire alla fiducia che in essa avevano riposto il paese ed il Parlamento.

Questo, mi lusingo, basterà per assolvere, se non le persone che hanno prese le azioni della transatlantica come base delle loro operazioni di Borsa, almeno l'amministrazione della società, e quindi disporre il Senato a non mostrarsi severo colla compagnia, giacchè il voto che sarebbe per dare non colpirebbe probabilmente giuocatori, cui faceva allusione il conte di Pollone (i quali probabilmente a quest'ora hanno da lungo tempo liquidato con perdita o con beneficio le loro operazioni), ma bensì quegli azionisti di buona fede che hanno perduto nella loro impresa, quantunque avessero potuto desistere da essa con notevole beneficio.

Vengo alle ragioni commerciali.

Qui, o signori, mi si permetta di osservare essersi fatta una qualche confusione.

Si è sempre parlato dell'America, come se questa fosse un punto solo, come se non vi fosse che una sola linea. Ora debbo avvertire come la società transatlantica assuma l'obbligo di stabilire due servizi, uno coll'America del Nord, e l'altro coll'America del Sud.

Qui dirò schiettamente che io considero, come da gran pezza, di maggior importanza la seconda di queste linee, quella cioè che va all'America del Sud, rispetto alla quale, mi pare, che non calzi nessuna delle obiezioni dell'onorevole senatore di Pollone.

Può essere, e sarà infatti, che per la linea dell'America del Nord non vi sia vantaggio di tempo, ma vi è vantaggio notevolissimo per l'America del Sud, giacchè io credo che, se l'onorevole conte di Pollone, quando vorrà andare a Nuova York, prendendo l'imbarco a Liverpool, ritroverà molti seguaci: se dovesse andare a Rio Janeiro o a Buenos Ayres, non lascierebbe sicuramente Genova per recarsi a Southampton, e se ciò facesse, io non potrei che consigliare quelli che hanno fretta di non seguire il suo esempio.

DI POLLONE. Ci si va in tre giorni di meno.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Io credo inoltre che l'onorevole senatore Di Pollone, sia per la linea del Nord,

sia per quella del Sud, non abbia tenuto conto delle ragioni di economia.

Sicuramente per la linea del Nord vi è beneficio di tempo, ma non vi è beneficio di denaro. Se l'onorevole senatore vuole calcolare che cosa costa un viaggio da Genova e da Liverpool, e quando aggiunga le somme altissime che riscuotono le compagnie a grandi velocità, come le compagnie Cunerds, ecc., vedrà che non si andrà da Genova a Nuova York con meno di 1500 o 1400 lire; laddove la nostra società andrà un poco meno celeremente, ma i prezzi del trasporto così delle persone come dei bagagli saranno molto minori; onde se vi sarà per la linea del Nord perdita di tempo, vi sarà certamente economia di denaro.

Parimente quanto alla linea del Sud vi sarà economia notevole di tempo (non posso menar buoni assolutamente i tre giorni di beneficio), giacchè penso che la compagnia ha chiesto un *maximum* per non cadere sotto il peso della multa, ma nutro fiducia che, se essa conosce il proprio interesse, non impiegherà sempre in tutti i viaggi quel *maximum* di tempo che gli dà la legge.

Noi vediamo che pel servizio della Sardegna, quantunque la legge abbia accordato un *maximum* larghissimo per la società Rubattino, essa fa ordinariamente i suoi viaggi in tempo molto minore, e ciò non già per spirito di filantropia, ma perchè ha il proprio interesse a non impiegare tutto il tempo che la legge le concede: così io crederò che lo stesso avverrà per la linea meridionale. Pare impossibile...

DI POLLONE. Se mi permettesse una breve interruzione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Parli pure.

DI POLLONE. La ragione del maggior tempo è la quantità di scali che la società ha dimandati ed ha ottenuto in larga misura di fare; e quando si trattò la convenzione di ridurre gli scali, la compagnia non ha consentito assolutamente a nessuna riduzione; per la quale ragione, facendo cioè molti scali, ne consegue che è di necessità di impiegare 32 giorni, mentre da Southampton vi si va in 29; questo è il motivo della differenza di tre giorni in più malgrado che la linea sia più breve.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Non nego che la compagnia, se non erro di Southampton, fa anche scali in due porti, a Lisbona ed a Madera. Quindi si tratta di perdere anche del tempo a ragione di questi scali. Comunque sia, è impossibile arrivare ad una dimostrazione assoluta. Una strada è molto più breve dell'altra. La compagnia può far scali; ma, lo ripeto, se questo dovesse farle perdere, rispetto al tempo, il vantaggio che le presenta la sua posizione topografica, credo che rinunzierebbe a questi scali. Ha chiesto gli scali come facoltà e non come obbligo. Dico dunque da questo lato essere notevole il vantaggio sotto il rapporto economico. Vengo ora alla questione commerciale con l'America.

L'onorevole senatore Di Pollone ci ha detto: ma noi non abbiamo relazioni commerciali coll'America! Non riceviamo dall'America che qualche balla di cotone, le mandiamo al più qualche cesto di paste...

DI POLLONE. L'America del Nord.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri... e qualche altro oggetto.

E qui, o signori, di nuovo mi occorre di fare quella distinzione che non venne fatta, forse per brevità, dall'onorevole Di Pollone fra le due Americhe.

Coll'America del Sud, noi non abbiamo un notevolissimo commercio d'importazione e di esportazione. Noi mandiamo

colà ogni maniera di prodotti. Mandiamo non solo paste, ma risi, frutta marmi, ecc. ecc. Non parte bastimento da Genova per l'America (e questi sono molti), che non abbia almeno una parte del carico in mercanzie del paese. Vi sono poi fondati motivi di credere che questo commercio andrà sempre crescendo, giacchè la popolazione nazionale colà stabilita va crescendo ogni anno. Si diparte dal vero l'asserto che questa popolazione sia solo di poveri braccianti di semplici agricoltori. Gli agricoltori nazionali stabiliti sulle sponde della Plata non sono in gran numero.

La grande maggioranza dei nostri concittadini della Plata consiste in negozianti, in piccoli industriali, è dedita affatto al commercio ed alla navigazione fluviale, ma però sono industrie queste le quali in quei paesi danno assai larghi profitti. Ciò che lo prova si è che ogni anno quei nostri nazionali, stabiliti sulle sponde della Plata, spediscono ai parenti e congiunti, rimasti fra noi, somme notevolissime.

L'onorevole conte di Pollone potrà apprezzare l'importanza di queste relazioni, quando l'assicurerò che da calcoli non matematici, ma che però riposano sopra dati esatti, si può dire che ogni anno quasi due milioni sono mandati direttamente in denaro da questi nostri coloni. Se questa popolazione poi economizza ogni anno somme cospicue per mandarle a lontani congiunti, vuol dire che non è povera, che non è miserabile, ma anzi o è ricca, o esercita industrie e commerci che le procurano larghi benefici.

Se notevole è il nostro commercio di esportazione coll'America del Sud, notevolissimo è quello d'importazione.

Non sono cotonei che ci manda il Rio della Plata in Europa ed a Genova, ma pelli, lane, seghi, zuccheri il Brasile e caffè in notevolissima quantità.

Il commercio delle pelli costituisce uno dei rami più importanti del commercio di Genova, non solo per ragione delle comunicazioni interne, ma perchè Genova è il primo porto del Mediterraneo per tale commercio; perchè Genova riesporta pelli in grandissima quantità e in Levante e nelle altre provincie italiane. Quindi il commercio dell'America del Sud con Genova, può dirsi uno dei più importanti di quel paese.

L'assicurare a Genova un mezzo di comunicazione regolare, economico col Brasile e col Rio della Plata è di procurarle un immenso beneficio.

Il far sì che per corrispondere, tanto per lettera quanto personalmente con quei paesi, non siano più quelle popolazioni costrette a fare il giro dell'Inghilterra, o ricevere le lettere e gli avvisi, se non dopo che questi sono arrivati nelle piazze della Gran Bretagna, è, lo ripeto, giovare assai al commercio genovese.

In quanto alla linea del Nord non negherò esservi una minor ragione di favore che per la linea del Sud. E di fatti per questa si fa un sacrificio minore, che per la linea del Sud. Per ogni viaggio a Nuova York non si corrispondono che 22 mila lire, mentre per i viaggi al Brasile la sovvenzione è di 30 mila. Ma se in ora il commercio coll'America del Nord non è attivissimo, esso può diventarlo. Se le nostre popolazioni non si sono finora dirette all'America del Nord, ove pure i mezzi di trarre la vita e quelli d'arricchire non sono minori che nell'America del Sud, io lo attribuisco al difetto di comunicazioni dirette. Quando queste comunicazioni verranno stabilite, cresceranno pure le relazioni commerciali.

L'America del Nord, nello stato attuale delle cose, è popolata assai più dell'America del Sud, per cui noi troviamo negli Stati Uniti una popolazione bastantemente agglomerata, città

immense, paesi coltivatissimi, una società che in ora giunge, credo, ai trenta milioni d'abitanti.

Egli è probabile che quando noi avremo relazioni facili con un paese favoreggiato da tante circostanze, non si svolgano, non aumentino le nostre relazioni commerciali?

Non vedo perchè noi non potremmo spacciare nell'America del Nord i nostri prodotti coll'uguale facilità che li spacciamo nell'America del Sud.

Per qual ragione le nostre stoffe di seta, che gareggiano sui mercati della Plata colle stoffe della Francia, non potranno ugualmente gareggiare con queste nei porti di Nuova Yorck, o di Nuova Orleans?

Non vedo perchè noi non potremo spedire nell'America del Nord quella molteplicità di oggetti che noi spediamo ora all'America del Sud; onde io credo che noi potremmo riprometterci dallo stabilimento di relazioni regolari ed economiche coll'America settentrionale non minori se non maggiori benefizi che dalle nostre relazioni coll'America del Sud derivano.

Ma forse che il commercio dell'America ha subito diminuzione, è scemato da tre anni? Tutto al contrario: noi vediamo ogni anno le relazioni coll'America crescere ed acquistare maggiore importanza; noi vediamo l'America del Nord produrre maggiore quantità di cotone, di tabacchi, di cereali, di materie alimentari, e vediamo pure ogni anno l'America consumare una maggior quantità di oggetti manufatti, ed in specie di stoffe in seta.

È bene per noi che la consumazione delle sete aumenti in America; giacchè se ciò non fosse non si sarebbe visto in tempo di guerra europea questo genere, cotanto per noi interessante, acquistarsi e mantenersi a sì alti prezzi.

Se quindi il commercio che esisteva or son tre anni, fra l'America e noi, è bastato per determinare il Governo ed il Parlamento a sancire la legge; ora che questo commercio è aumentato od aumenta ogni giorno di più, anche ad onta delle condizioni economiche europee poco favorevoli, vor-

remo noi ritrarre i nostri passi, e negare ora ciò che si concedeva or son tre anni? Questo mi pare assolutamente illogico.

Conchiudo quindi col dire che i motivi che esistevano or son tre anni, e che allora parvero così potenti da indurre l'onorevole conte di Pollone a dare un voto affermativo o almeno a tacere, ed appoggiare la legge col suo silenzio; che indussero la maggioranza del Senato ad approvarla, dovrebbero determinare ora il Senato a votare, ed il conte di Pollone a non opporsi o tacere, poichè sono ora più potenti che mai.

JACQUEMOND. Je demande la parole pour demain, pour parler au nom de la Commission.

PRESIDENTE. Domanderò al Senato se intende di chiudere la discussione.

(La discussione generale è chiusa.)

PROGETTO DI LEGGE PER IL PROLUNGAMENTO DEL MOLO DEL PORTO DI GENOVA.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, per autorizzare una spesa straordinaria occorrente pel prolungamento del Molo nuovo del porto di Genova. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1039.)

PRESIDENTE. Do atto al ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito, secondo il consueto.

Invito il Senato alla seduta di domani per la continuazione della discussione del progetto di legge che ci ha occupati oggi, e rammento che vi sono altre leggi all'ordine del giorno, per cui confido che vorranno, i signori senatori, essere solleciti a trovarsi in adunanza alle ore 2 precise.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.