

## TORNATA DELL'11 LUGLIO 1857

39

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

**SOMMARIO.** Approvazione di tre progetti di legge relativi all'acquisto per parte delle finanze: 1° del roggione derivato dai torrenti Cervo ed Elvo; 2° del cavo francese e sue dipendenze; 3° del roggione di Sartirana e della roggia Gamarra — Discussione del progetto di legge concernente una nuova convenzione colla compagnia Transatlantica di Genova — Osservazioni del senatore De Cardenas contro il progetto — Risposta del ministro delle finanze — Discorso del senatore Di Pollone contro il progetto — Risposta del senatore Gioia — Replica del senatore Di Pollone — Considerazioni del senatore Di Castagnetto a sostegno del progetto — Schiarimenti richiesti dal senatore De Cardenas e forniti dal ministro delle finanze — Appunti del senatore Cotta — Parole del senatore Balbi-Piovera in favore del progetto — Osservazioni del senatore Gioia — Chiusura della discussione generale — Rigetto dell'articolo unico del progetto — Incidente sulla votazione a squittinio segreto — Parlano i senatori De Cardenas, Di Pollone, Montezemolo, il ministro delle finanze, i senatori Gioia, Pinelli, Pallavicino-Mossi, Sclopis, San Martino — Deliberazione di procedere allo squittinio segreto — Risultamento della votazione — Approvazione dei seguenti progetti di legge: 1° sul computo della campagna d'Oriente alle truppe del corpo di spedizione; 2° modificazioni alla tariffa di navigazione sul lago di Bourget e canale di Savières.

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

(Sono presenti i ministri di grazia e giustizia e delle finanze, e più tardi intervengono eziandio i ministri dei lavori pubblici, dell'istruzione pubblica, dell'interno e della guerra.)

**QUARELLI, segretario,** dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

### APPROVAZIONE DI TRE PROGETTI DI LEGGE CONCERNENTI ACQUISTI DI DERIVAZIONI D'ACQUE PER PARTE DELLE FINANZE.

**PRESIDENTE.** Se il Senato ha nulla in contrario, io metterei oggi in discussione per i primi i tre progetti di legge per acquisto delle finanze di diverse derivazioni di acque, compresi in una sola relazione, e che si potranno comprendere anche in una sola votazione, se non daranno luogo a discussione. (Vedi vol. *Documenti*, pagine 1022 e 1039)

Ne darò lettura. (*Vedi infra*)

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non domandandosi la parola, li porrò ai voti dunque nuova lettura.

Primo progetto:

« Art. 1. È approvata la convenzione in data del 15 aprile 1857, seguita tra le finanze dello Stato e la città

di Vercelli, in ordine alla vendita da questa a quelle del roggione derivato dai torrenti Cervo ed Elvo e delle sue dipendenze. »

(È approvato.)

« Art. 2. In conformità a quanto è in detta convenzione stabilito, il Governo cederà al municipio di Vercelli una rendita redimibile di lire 17,000, al 5 per cento, la quale sarà emessa in aumento della rendita di creazione del 12-16 giugno 1849, con decorrenza dal 1° gennaio 1857. »

(È approvato.)

« Art. 3. Sono applicabili a questa ulteriore emissione di rendita le stesse regole per la sua estinzione e le altre disposizioni vigenti per quella summentovata del 12-16 giugno 1849. »

(È approvato.)

« Art. 4. Il prorata d'interessi che a tenore dell'articolo 8 della summentovata convenzione del 15 aprile 1857, sono dovuti alla città di Vercelli dall'11 novembre a tutto dicembre 1856, sarà pagato dalle finanze col fondo stanziato alla categoria 48: *Acquisti eventuali di stabili e miglioramenti delle proprietà demaniali*, del bilancio passivo del Ministero delle finanze per l'esercizio 1856. »

(È approvato.)

« Art. 5. La convenzione, di cui all'articolo 1, verrà ridotta in atto pubblico. »

(È approvato.)

ORNATA DELL'11 LUGLIO 1857

Secondo progetto:

« *Articolo unico.* È approvato l'atto in data del 23 maggio 1857, rogato Barnato, con cui le finanze dello Stato, quali aventi causa dal municipio e dall'ospedale maggiore degli infermi in Vercelli, ed a transazione della lite vertente tra essi corpi morali e Carlo Maggiorino ed avvocato Luciano fratelli Scappa, fecero da questi ultimi acquisto del cavo Francese con tutti gli edifici e diritti d'acqua allo stesso cavo inerenti, mediante i patti, condizioni e corrispettivo d'acqua in esso atto indicati. »

(È approvato.)

Terzo progetto:

« *Art. 1.* È approvata la convenzione in data del nove giugno 1857, seguita tra le finanze dello Stato ed il marchese Ferdinando Arborio Gattinara di Breme in ordine alla vendita da questo a quelle del roggione di Sartirana, della roggia Gamarra e degli altri dritti di acqua dal medesimo posseduti nei territori delle tre provincie di Novara, Vercelli e Lomellina, unitamente a quattro molini. »

(È approvato.)

« *Art. 2.* In conformità a quanto è in detta convenzione stabilito, il Governo cederà al marchese Ferdinando Arborio Gattinara di Breme una rendita redimibile di lire cento quaranta mila al cinque per cento, la quale sarà emessa in aumento della rendita di creazione del 12-16 giugno 1849, con decorrenza del 1° gennaio 1858. »

(È approvato.)

« *Art. 3.* Sono applicabili a questa ulteriore emissione di rendita le stesse regole per la sua estinzione e le altre disposizioni vigenti per quella summentovata del 12-16 giugno 1849. »

(È approvato.)

« *Art. 4.* La convenzione di cui all'articolo 1 verrà ridotta in atto pubblico. »

(È approvato.)

Questi tre progetti di legge, non avendo dato luogo ad alcuna osservazione, saranno perciò, se non sorge reclamazione, oggetto di una sola votazione, a norma dell'articolo 59 del nostro regolamento.

Farò intanto presente che l'onorevole nostro collega, il senatore marchese di Breme, ha dichiarato di astenersi dal votare, essendo egli parte interessata in uno dei progetti di legge.

Avverto poi il Senato che verrà, dopo la votazione di questi tre progetti di legge, in discussione il progetto di legge relativo alla nuova convenzione colla compagnia Transatlantica.

Si procede ora alla votazione per squittinio segreto.

GIULIO, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . .	51
Voti favorevoli . . . . .	49
Voti contrari . . . . .	2

(Il Senato adotta.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE UNA NUOVA CONVENZIONE COLLA COMPAGNIA TRANSATLANTICA.

PRESIDENTE. Ora viene in discussione il progetto di legge concernente una nuova convenzione colla compagnia Transatlantica. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1178 e 1187.)

Esso è così concepito:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena esecuzione alla convenzione stipulata il ventitrè maggio, corrente anno, dal ministro delle finanze colla compagnia Transatlantica, costituita in Genova con atto del quattro ottobre mille ottocento cinquantadue ed autorizzata con regio decreto del sette novembre successivo, per lo stabilimento di linee di navigazione a vapore tra Genova e l'America del Sud e tra Genova ed il Levante, colle modificazioni infra indicate. »

Dichiaro aperta la discussione generale.

DE CARDENAS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il senatore De Cardenas ha la parola.

DE CARDENAS. È la quarta volta che questo trattato colla compagnia Transatlantica viene avanti al Senato. Mi dispiace che sia la terza che devo esporre qualche opposizione; forse nella circostanza pratica me ne sarei astenuto, ma l'ufficio centrale a maggioranza essendo stato favorevole, ed io solo essendomi trovato oppo- nente, credo dover esporre i motivi che mi vi hanno in- dotti; la legge però essendo già stata adottata dal Se- nato altra volta non posso supporre sia ora per votare diversamente. Credo per altro, a mia giustificazione, dover spiegare le ragioni del mio dissenso; motivi sem- plicissimi e sui quali non mi estendo di troppo, mentre sono appoggiati al solo principio economico, di non pro- teggere qualunque siasi specie d'industria, la quale po- trebbe fare da sé, e che se non può fare da sé senza protezione, è segno che i capitali sono impiegati a de- trimento della rendita che potrebbero dare impiegati in altra maniera. Avrei creduto a primo aspetto che trat- tandosi ora di concedere nuovi favori a questa compa- gnia vi fossero dei motivi forti che potessero animare a fare queste nuove concessioni. Ho esaminata la rela- zione del signor ministro; nelle prime parole di essa si disse che l'esperienza, che i fatti hanno provato i van- taggi delle concessioni antecedenti. Cercai a lungo in questa relazione e ai miei occhi non saltarono fuori fatti od esperienze: questi fatti io non li ho veduti. Li trovai soltanto espressi nelle parole del Ministero, il quale diceva, *credo*, che vi è stato il tale vantaggio; *credo*, che succederà così; come pure, soggiungeva poi: *spero*, che concedendo la tale cosa si otterrà questa; *spero*, che concedendo queste cose si otterranno i tali vantaggi pubblici. Ma queste due sole parole di credere e di sperare non bastarono nè a vincere la mia fede nè a spingere le mie speranze al di là di quello che mi davano i medesimi principii che ho invocati e che sono quelli che mi hanno obbligato altra volta ad opinare

diversamente di queste concessioni di sussidi e di favori.

Vidi poi un fatto, ed un fatto vero, ma negativo, ed è che la compagnia Transatlantica, la quale si lusingava molto dei vantaggi che avrebbe potuto avere con il commercio a stabilirsi verso l'America del Nord, vidi, dico, che questa compagnia medesima, la quale era protetta in gran parte dal ministro e da coloro che la favorivano in questo recinto, appunto pel commercio che si voleva promuovere verso l'America settentrionale, annoverandosi perfino nelle precedenti tornate, quali erano i generi di mercanzia che si esportavano e importavano da quella regione; vidi, dico, che questa compagnia medesima mette ora per suo primo patto quello di abbandonare questi viaggi. Non si può dire che sieno i fatti che abbiano dimostrato il contrario; quei fatti sono invocati nella relazione ministeriale, ma di fatti non ve ne è alcuno, giacchè in tutto questo tempo la compagnia non fece neppure un solo viaggio agli Stati Uniti d'America, per cui convenien dire che la compagnia, e coloro che approvano una nuova convenzione colla medesima, sono ora convinti contrariamente a quello che lo erano tempo fa, quando se gli opponeva la non convenienza di sussidiare i viaggi all'America settentrionale che non avrebbero dato vantaggio, dicendo essi allora come dovessero riescire proficui. Ora, mentre ci si propone di abolire l'obbligo di quel viaggio non creduto più vantaggioso, ci si propone per contrario di erogare quasi tutta la somma che vi era destinata pel solo viaggio all'America meridionale con una piccola differenza di 20 o 30 mila lire all'anno, mentre erano 600 e più mila in quella convenzione, ed ora non sarebbero più che 600,000 che si darebbero in sussidio di questo solo viaggio.

Io non saprei a che sia appoggiato quest'aumento, a meno che non fosse riconosciuto che in questo viaggio la compagnia rimane passiva. Se rimane passiva, come difatti lo è stata nel primo suo viaggio (e questo è il solo viaggio di cui il Ministero ci abbia comunicato il conto), a me pare non util cosa il somministrare un sussidio, acciocchè la compagnia seguiti ad impiegare il denaro in operazioni improduttive o dannose.

Si vuole anche lasciar sentire che in Francia si fece la proposizione di dare 14 milioni di sussidio alle compagnie che intraprendessero simili viaggi. In verità non si tratta del solo viaggio dell'America del Sud come quello per cui si darebbero 600 mila lire da noi. Sarebbero dati i 14 milioni per molte linee a stabilire; ma ammettiamo quante linee si vogliano, sarà sempre però molto e molto maggiore il sussidio proposto dalla Francia pel solo viaggio dell'America meridionale di quello non lo sia il nostro, e quindi il nostro denaro sarebbe sprecato anche nell'idea di proteggere questa compagnia, mentre con un sussidio tanto maggiore somministrato ad un'altra compagnia da un altro Governo (il quale lascio ad altri il giudicare se farà bene o male a darlo, ma che sono persuaso lo darà, perchè così si usa in Francia), il viaggio della nostra riuscirà sempre più

passivo, malgrado il nostro sussidio, e quindi diventeranno sempre più improduttivi i capitali impiegati in quella speculazione.

Altra proposizione del progetto è quella di spingere i viaggi anche verso l'Oriente con un sussidio di 300 e più mila lire; e ciò per stabilire dei viaggi periodici verso le regioni orientali.

Qui abbiamo i fatti storici ed i fatti contemporanei che provano come senza alcun sussidio od aiuto, vi sono tali rapporti tra il Piemonte e la Liguria principalmente e le regioni orientali, che parmi possa essere considerato come un semplice spreco lo spendere perchè si stabiliscano rapporti che già sono stabiliti da lungo tempo.

Si può dire esservi la velocità mentre questi rapporti si mantengono ora per mezzo di bastimenti a vela e non di bastimenti a vapore, il che è troppo tardo pel passaggio delle persone, ma vi sono tanti bastimenti a vapore che fanno il commercio fra Genova e l'Oriente, che per il passaggio dei viaggiatori vi suppliscono ampiamente, e per quello delle mercanzie poche sono quelle che abbiano bisogno di passare velocemente per vapore, più che per altro mezzo, mentre il grande nostro commercio coll'Oriente è tutto di cereali, ed io credo che le granaglie di là passeranno preferibilmente sui bastimenti a vela che non su quelli a vapore, chè il trasporto su quelli si fa a piccolissimo nolo.

Una delle ragioni che si erano fatte valere nelle altre discussioni era l'interesse postale. Si parlava come se questo sussidio dato alla compagnia per le regioni transatlantiche potesse essere compensato se non in tutto, almeno nella massima parte, con la rendita postale che avrebbe procurato. L'esperienza, che converrebbe fosse registrata fra i fatti che si sono verificati, ha provato che questa corrispondenza non ha portato che un numero, proporzionalmente alle speranze, ben lieve di lettere, mentre credo che sia arrivata la rendita a lire 60,000 contro un corrispettivo di 600,000 lire e più, che sono state promesse alla compagnia. In verità il ministro delle finanze diceva l'altro giorno in seno dell'ufficio centrale che non era stato dato fino ad ora ancora alcun sussidio a questa compagnia, mentre essa non aveva ancora compiuto alcuno dei patti a cui essa erasi obbligata; e che per questi motivi, le era stato negato ogni versamento di fondi.

Non avrei capito allora bene se questo sussidio fosse negato assolutamente, o se fosse una specie di sospensione al pagamento. Su questo punto vorrei domandare al ministro delle finanze se i pagamenti sieno stati negati assolutamente, ovvero soltanto sospesi, e se si può essere certi che tutte le volte che la compagnia non compirà i patti, che egli disse non aver compiuto sino ad ora, non le si darà sussidio alcuno dalle finanze.

Mi riservo, se sarà il caso, di seguire il discorso.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Domando la parola.

L'onorevole De Cardenas vi ha fatto conoscere le ragioni per le quali egli non crede dover assentire alle

proposte modificazioni del capitolato consentito alla compagnia Transatlantica. Egli vi ricordava siccome parte essenziale del primo contratto fosse il viaggio da farsi all'America del Nord, cioè lo stabilimento di una linea da Genova a Nuova York, e dimostrava meraviglia che a questa importante linea si rinunciassero dopo averla in altre circostanze decantata.

A questo primo appunto risponderò schiettamente che l'aver accettato la proposta fatta altre volte dalla compagnia di stabilire un servizio fra Genova e Nuova York fu, a parere mio, un errore; per quanto riflette il Ministero, ossia, per parlare più esattamente, il ministro, esso deve dichiarare schiettamente che fino dai primordi della compagnia, quando si stava ordinando, ha rappresentato ai fondatori della medesima come un viaggio fra Genova e Nuova York fosse, a suo credere, d'indole tale da non poter dare soddisfacente risultato. Ma in allora i promotori della società erano sotto il peso di alcune illusioni: essi dimostrarono tanta convinzione per la buona riuscita di questa linea, che veramente il ministro, che non intendeva far loro da tutore, ne riconosceva l'utilità, ed acconsentiva alla loro domanda.

Ma, esaminate le cose più da vicino, i direttori della compagnia Transatlantica dovettero pure convincersi che una linea tra Genova e Nuova York non può dare utili risultamenti. Difatti non esiste fra queste due città un cambio notevole di prodotti.

Le derrate che il Mediterraneo importa dall'America del Nord non possono incettarsi a Nuova York che di seconda mano. Non vi sono che pochissimi prodotti che vi si potrebbero incettare di prima mano. Alcuni prodotti manufatti potrebbero, è vero, esportarsi da Genova a quella città; potrebbero pure esportarsi in certa quantità frutti freschi, ma ciò non basterebbe sicuramente ad alimentare una linea così costosa.

Per ciò che riflette poi i passeggeri, egli è evidente che la linea fra Genova e Nuova York non potrebbe sopportare la concorrenza colle linee inglesi, francesi, belgiche e germaniche.

La distanza fra Nuova York e l'Inghilterra e l'Avre è molto minore di quella fra Nuova York e Genova, epperò il tragitto, senza tenere conto della maggior velocità dei bastimenti sulle linee da me accennate, i quali sono quasi tutti a ruote, sarà molto più lungo, epperò la maggioranza dei viaggiatori diretti dall'Italia all'America del Nord e viceversa preferirà sempre imbarcarsi sulle linee che impiegano minor tempo per traversare l'Atlantico. Dunque qui conviene dire che venne commesso un errore, per parte però della compagnia più che per parte del Governo.

La compagnia diceva voler assolutamente fare questo servizio, il quale era riconosciuto utile allo Stato, ove anche fosse per tornare dannoso ad essa. Se la compagnia voleva sottostare a tale perdita, si poteva dire padrona, e se essa avesse fatto ottimi affari sulla linea del Sud io non avrei consigliato certamente nè al Governo, nè al Parlamento di esonerarla dal servizio della linea

del Nord, e le avrei detto: vadano i benefizi che fate sulla linea del Sud a compenso delle perdite a cui vi siete esposti chiedendo con tanta insistenza, e contro i miei consigli, la linea del Nord.

**DI POLLONE.** Domando la parola.

**CAVOUR,** presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Ma sgraziatamente anche la linea del Sud, senza dare i risultati funesti della linea del Nord, non poté però dare risultati tali da compensare le perdite della linea della Nuova York; quindi è indispensabile l'esonerare la compagnia dal servizio della Nuova York, od acconsentire a che essa liquidi, se non si vuole costringerla a fallire in breve periodo di tempo.

Ecco spiegata la prima anomalia che presenta l'attuale nuova convenzione, cioè la soppressione di una delle linee che aveva fatto l'oggetto della primitiva convenzione.

L'onorevole De Cardenas espone il dubbio che, ridotto anche il contratto alla linea del Sud, la compagnia non possa reggere, sia a ragione delle difficoltà contro alle quali essa ha da lottare, sia a ragione della concorrenza delle linee che esistono attualmente e di quelle che stanno per stabilirsi dal Governo francese con larghissimo sussidio, con un sussidio di 14 milioni.

Io credo che, a differenza della linea del Nord, quella del Sud presenta alimento per un largo traffico. Noi scambiamo (e dicendo noi intendo dire i paesi mediterranei), noi scambiamo coll'America del Sud quantità notevolissima di prodotti, la quale basta sicuramente con esuberanza ad assicurare dei carichi pieni ad uno o più servizi transatlantici.

L'importazione in Europa di zucchero e di caffè dal Brasile, delle lane, delle pelli, dei grassi ed altri prodotti animali dal Plata da un lato, e l'esportazione in quei paesi di tutti i prodotti manufatti, che colà si consumano, offrono un larghissimo compenso alla navigazione a vapore fra i due emisferi. Di più, mentre nell'America del Nord non esistono che pochi nostri concittadini sparsi sulla superficie di quell'emisfero, nell'America del Sud essi sono numerosissimi, e trovansi concentrati in gran parte sulle due rive del Plata, ove costituiscono in certo modo una vera colonia sarda. Quindi, mentre nel Nord le nostre relazioni personali sono poco importanti, lo sono assai coll'America del Sud. Ciò dimostra la differenza tra le due linee.

Mi rimane ora a parlare della concorrenza. Noi non abbiamo a temere la concorrenza delle linee inglesi, giacchè, anche dato che i piroscafi che fanno il servizio tra Southampton e Rio Janeiro camminano più veloci dei nostri, io credo che non tornerà a conto a nessuno di partire da Genova per andarci a prendere un posto a Southampton, e quindi portarsi al Brasile.

Rimane la temuta concorrenza della Francia. Io non nego che le linee francesi possano per avventura fare una gran concorrenza alla nostra, massime se il sussidio è molto maggiore del nostro; tuttavia non conviene supporre che il Governo francese sia per dare un sussidio di 14 milioni per la sola linea del Brasile. Sono

stati assegnati 14 milioni per tutti i servizi transatlantici, cioè per la linea coll'America del Nord, per quella colle Antille, per quella col Brasile, e, se non erro, anche per una linea col Chili; quindi il sussidio per la linea coll'America del Sud sarà sicuramente di somma molto minore di quella indicata di 14 milioni. In secondo luogo conviene avvertire che la navigazione in Francia costa molto più che da noi, a cagione delle spese di costruzione e degli effetti del sistema protettore colà in pieno vigore.

È un fatto che la marina francese naviga a più caro prezzo della marina sarda, e che è anche data una sovvenzione maggiore alla marina francese; ma vi è argomento da sperare che la nostra compagnia possa sopportare la concorrenza.

I risultati dei primi viaggi non sono tali da indurci a credere non potere una compagnia ricavare utili ragionevoli dal servizio tra Genova e l'America del Sud; nei primi viaggi il carico, massime nell'andata, non fu completo, e ciò deve attribuirsi a che il servizio non era conosciuto, e che non potè raccogliere fuorchè le mercanzie che si trovavano in certo modo pronte ad essere spedite nell'America del Sud; può anche attribuirsi, con tutta verità, alla non bastevole diligenza, ocularità ed abilità della direzione della compagnia. Tuttavia, malgrado che questa non sia stata diretta con singolare abilità e solerzia, i viaggi si sono fatti a mano a mano più proficui, e nell'ultimo che venne a compiersi si realizzò un nolo veramente di grande considerazione. Se la compagnia potesse fare assegno in tutti i suoi viaggi su di un nolo pari all'ultimo viaggio, sicuramente potrebbe essere certa di fare ottimi affari. Di più è a considerarsi che, in vista della difficoltà appunto che questo servizio incontra, in vista delle spese che si sono verificate, il Governo ha creduto di dover consentire ad un aumento di sovvenzione e di dovervi chiedere la ratificazione di questo aumento, che è di 30,000 a 50,000 lire.

Noi crediamo che questo aumento non si possa ravvisare eccessivo nè relativamente agli obblighi della compagnia in ordine a quanto negli altri paesi si pratica per imprese di simile natura, nè relativamente ai vantaggi che il paese può da questa impresa ricavare.

Io dico che, se si tiene conto dell'obbligo assunto dalla compagnia di far partire a giorno fisso i suoi vapori e di eseguire il viaggio in un determinato periodo di tempo, il sussidio che essa riceve non è gran cosa. E difatti, o signori, per bastimenti di una così grande portata, per bastimenti che costa tanto a far viaggiare, sia a cagione della spesa generale, sia a cagione della spesa dell'equipaggio e di quella del carbone, l'obbligo di partire carichi o non carichi costituisce un peso gravissimo; e ciò che lo prova si è che in Inghilterra, a lato di compagnie che ricevono larghissime sovvenzioni dal Governo e che fanno mediocri affari, noi vediamo compagnie che spediscono, non regolarmente, ma abitualmente, piroscafi nelle Americhe e che fanno buoni affari.

Infatti fra Southampton ed il Brasile esiste una linea

che riceve dal Governo parecchi milioni di sovvenzioni, la quale appena appena si regge, mentre vi sono una o due compagnie a Glasgow che spediscono regolarmente bastimenti a vapore nelle Americhe senza essere sovvenzionate e fanno discreti affari; ma la prima ha l'obbligo di partire a giorno fisso, con carico o senza carico, sia il tempo buono o sia cattivo, sia la stagione propizia o sia meno favorevole, mentre gli armatori di Glasgow, che hanno la piena loro libertà, annunziano la partenza del loro bastimento e dichiarano di levare l'ancora, quando il loro carico sarà compiuto. Perciò la linea non sovvenzionata fa forse migliori affari della linea che riceve una sovvenzione. Da ciò alcuno trarrà la conseguenza che sia meglio non sovvenire la linea e lasciare che gli armatori spediscono i loro bastimenti quando hanno compiuto il carico ed assicurato un beneficio competente.

Ma, o signori, in Inghilterra vi sono due linee: per le relazioni personali, non che per le mercanzie di maggior valore, pel cui commercio si richiede una gran regolarità nella spedizione, vi è la linea sovvenzionata; l'altra linea è per tutte le altre merci, per le quali poco importa che giungano con maggiore o minore velocità al loro destino.

Come io già avvertiva, per noi le relazioni personali coll'America del Sud sono rilevantissime; noi abbiamo 60,000 dei nostri nazionali stabiliti sulle rive del Plata, che esercitano colà con molta attività ed intelligenza e con prospero successo una infinità d'industrie, conservando tutti più o meno l'amore del patrio suolo e numerose relazioni coi parenti ed amici lasciati da questa parte dell'Atlantico; ed è per provvedere specialmente a queste relazioni che noi crediamo di somma utilità lo stabilimento di un servizio periodico e regolare. D'altronde, se in Inghilterra le compagnie possono sorgere senza l'aiuto del Governo, presso noi, nello stato attuale dello spirito di associazione, io avrei molti dubbi che questo potesse verificarsi.

Finalmente io non credo soverchio il sussidio, se si tiene conto degli effetti che lo stabilimento di questo servizio è destinato ad avere sul sistema nostro economico interno.

Sta in fatti che noi possiamo produrre e produciamo una infinità di articoli di cui difetta l'America del Sud; noi abbiamo dei prodotti naturali e manufatti i quali possono trovare sui mercati dell'America del Sud smercio vantaggioso; ma per ciò si richiede che questi prodotti possano essere colà spediti in modo regolare e costante.

Forse la regolarità avrà niun effetto per le materie prime. Io non voglio asserire che per i risi, per le paste di Genova una linea di vapori possa esercitare grande influenza. Vi sono però taluni articoli del suolo pei quali la regolarità sarà di grande giovamento. Difatti il primo carico della compagnia fu quasi esclusivamente composto di castagne, che non si erano mai spedite in America, e che si spedirono questa volta perchè gli speditori erano assicurati che sarebbero giunte alla

loro destinazione in un piccolo periodo di tempo; e, se non sono mal ragguagliato, queste spedizioni diedero piuttosto favorevoli risultati. Lo stesso potrà dirsi per alcuni frutti di cui difetta l'America del Sud.

Ma per gli oggetti manufatti, l'esistenza di un servizio regolare è questione di somma importanza. Egli è evidente che se i nostri produttori vogliono lottare coi produttori inglesi, francesi e belgi, debbono essere assicurati che i loro prodotti non giungeranno in America più tardi di quelli dei loro emuli degli altri Stati.

Ma qui mi si dirà: credete voi che i nostri produttori possano lottare coi produttori belgi, francesi ed inglesi? Io rispondo schiettamente: non per tutti gli articoli, ma per molti. Basta solo per ciò che si allarghi il mercato sul quale possano fare assegnamento i nostri produttori; basta che essi prendano un poco d'ardimento, o che nel perfezionare i loro sistemi spingano più oltre il gran principio della divisione del lavoro. A ciò può giovare e giova moltissimo lo stabilimento delle linee transatlantiche.

Diffatti, o signori, dacchè questa linea esiste, ad ogni viaggio si spedisce in America una quantità notevole e sempre crescente di oggetti manufatti. Io ve ne indicherò un solo: i cappelli. Io credo che prima se ne spedissero pochi o nessuno: al primo viaggio un fabbricante di Torino fece una spedizione di poche casse: avutone buon risultato, crebbe le spedizioni, ed ora questo articolo, che pare di poca importanza, ha già raggiunto una somma notevolissima.

Lo stesso accade e accadrà per le nostre fabbriche di seta. Io credo che per gli articoli uniti sui quali la moda non ha influenza, noi possiamo sopportare la concorrenza di tutte le altre nazioni; e quando i nostri fabbricanti avranno stabilite relazioni colle principali piazze transatlantiche, potranno ivi smerciare i loro prodotti con vantaggio al pari dei francesi e degli svizzeri.

Qui forse mi faccio illusione, ma pur voglio dirlo, non sono senza speranza che anche per altri articoli, anche per le stoffe di cotone a buon mercato, noi potremo sostenere la concorrenza coll'Inghilterra e colla Svizzera per poco che si allarghi il mercato, per poco che i nostri fabbricanti vogliano stabilire relazioni all'estero, e spingere, come dissi, più che non l'hanno fatto per il passato, il principio della divisione del lavoro, quantunque bisogni riconoscere che in questo hanno già fatto grandi progressi.

Io credo che, avendo relazioni costanti coll'America e altri paesi transatlantici, i nostri fabbricanti potranno dare le stoffe unite di cotone allo stesso prezzo e forse a miglior mercato di quanto le diano i fabbricanti di Manchester. Io penso quindi che lo stabilimento della linea transatlantica tenda a sviluppare assai il nostro traffico di esportazione e sia un incoraggiamento notevole alla produzione.

Qui mi si farà l'appunto: ma voi entrate nel sistema protettore! è una specie di premio che voi date ai fab-

bricanti nazionali per metterli in condizione di sopportare la lotta coi fabbricanti esteri!

Io a ciò potrei rispondere che si segue l'esempio delle altre nazioni, come la Francia e l'Inghilterra che danno delle sovvenzioni alle società transatlantiche. Noi dobbiamo fare lo stesso per abilitare i nostri fabbricanti a sostenere la concorrenza. Ma farò avvertire che quando anche si potesse considerare come un incoraggiamento indiretto, questo incoraggiamento non ha nessuno degli inconvenienti del sistema protettore; primo perchè non tende a far pagare ai consumatori interni le merci più care che non risultano dalle compre fatte all'estero: in secondo luogo perchè, invece di mantenere le abitudini un po' d'ignavia dei fabbricanti, gli eccita al perfezionamento portandoli sopra mercati dove incontrano la concorrenza dell'universo intiero; e finalmente perchè il sacrificio che si impone a questo scopo avendo compensi di molte sorta riesce molto tenue a fronte del complesso di benefizi che da questo risultano.

Mi pare con ciò d'aver risposto alla massima parte degli obbietti messi avanti dall'onorevole De Cardenas e d'aver giustificate le modificazioni fatte al capitolato della convenzione.

Non mi dissimulo come debba parere strano e grave che il Governo sia venuto così di frequente avanti al Parlamento per chiedere modificazioni al contratto primitivo colla compagnia Transatlantica. Ma se si riflette che si trattava di un argomento affatto nuovo, di un argomento nel quale le nazioni che avevano maggiore esperienza di noi, che ci avevano preceduto in questa specie d'affari, hanno commesso infiniti errori; se si riflette che la Francia stessa dopo essersi occupata di linee transatlantiche da forse 15 o 20 anni, non è ancora giunta ad istituire un sistema di servizio completo, io credo che il Senato non troverà strano che i fautori della compagnia abbiano commesso molti errori, e che il Governo e anche il Parlamento abbiano creduto dover usare indulgenza e assai largamente coi direttori della medesima.

Tuttavia io credo che ora sia raggiunto il limite estremo dell'indulgenza; che col fare quest'ultima concessione si debba dichiarare altamente che ove la compagnia non adoprassero dal suo canto tutta quella attività, tutta quella regolarità, quell'abilità che si richiede onde la sua impresa abbia esito felice, ove per colpa sua venisse a incontrare nuove difficoltà, in allora sarebbe il caso di abbandonarla alla sua sorte e di pronunziare sulla sua tomba un *De profundis*.

Con queste dichiarazioni, che io credo di fare nell'interesse stesso della compagnia, io pongo fine al mio discorso, pregando il Senato a voler dare la sua approvazione al presente progetto di legge.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Di Pollone.

**DI POLLONE.** Ieri giorno per giorno si compieva il quarto anno della solenne discussione che ebbe luogo in quest'Aula per la prima volta sulla questione della concessione di favore che la legge, appunto sanzionata

in luglio 1853, concedeva alla compagnia Transatlantica. Vennero chiesti altri favori con due successive leggi, l'una del 1855 e l'altra del 1856.

Fui opponente sempre ogni qualvolta venne il Ministero a chiedere favori per la compagnia Transatlantica; questa mia opposizione, non occorre che io lo dichiarassi al Senato, nasceva da un intimo e profondo convincimento del nessun vantaggio che risulterebbe per lo Stato dalle fatte concessioni, e perchè io le considerava unicamente come favori fatti ad una personalità, ad un ente morale composto dei soci della compagnia Transatlantica. Ora che vi è proposta nuovamente una legge la quale allarga questi favori, per naturale conseguenza io debbo non solo persistere, ma raddoppiare nella mia opposizione e spiegarvi i motivi di questo mio divisamento.

Si tratta d'imporre nuovi aggravii allo Stato; non è a dire che io mi sia riensato di votare leggi che aggravino le finanze dello Stato, ogni qual volta io vedeva un compenso per lo Stato medesimo; così in occasione della votazione di 4,500,000 lire per le fortificazioni di Alessandria, non esitai a dare il mio voto favorevole, perchè si trattava di assicurare l'indipendenza nazionale; così io diedi ancora con pieno convincimento il mio voto al trasferimento della marina militare alla Spezia, perchè vedevo un vantaggio e per la marina stessa ed un grande vantaggio che deriverebbe per il commercio in generale dello Stato e per il commercio speciale di Genova.

Ma qui, o signori, quali vantaggi verranno allo Stato da questi sacrifici? Nessuno.

Permettetemi di riandare con voi quali sono le innovazioni fatte alla legge del 1853; e qui mi rincresce di non vedere al suo banco il ministro delle finanze, perchè in prima linea viene la dispensa dal viaggio di Nuova York.

Se il Senato credesse di sospendere per un momento... (*Entra il ministro delle finanze*) e in prima linea, ripeto, viene la dispensa dai viaggi di Nuova York.

In quanto a me comprendo facilmente che questa dispensa sia stata chiesta, perchè io fui sempre propugnatore del fatto che il viaggio di Nuova York non poteva assolutamente dare alcun vantaggio nè alla compagnia nè allo Stato. Bensì non comprendo come questa dispensa sia stata concessa dal signor ministro, tanto più che, se la mia memoria non mi tradisce, la compagnia non era nell'intendimento di fare questo viaggio di Nuova York e che le fu imposto dal Ministero.

Quando venne in discussione il capitolato, il Ministero desiderava che i due viaggi si facessero, mentre la compagnia non avrebbe voluto fare che quello solo del Brasile, poichè dessa riconosceva che questo presentava facilità di guadagni, e che quello di Nuova York non ne presentava alcuno.

Ricorderà il signor ministro che, ad oppugnare la mia sentenza, egli metteva a fronte anche i grandi vantaggi postali che ne sarebbero venuti allo Stato, e che io, fermo nel mio convincimento, dimostrava matematica-

mente che nessun vantaggio ne sarebbe derivato. Ora i fatti, o signori, hanno dimostrato pienamente che io aveva ragione e che quelli che pensavano diversamente avevano torto. Quindi io capisco che la compagnia cerchi di esonerarsi da questo viaggio, ma non capisco il perchè debba per ciò conseguire l'indennità che il Ministero concedeva per i due viaggi, cioè per il Brasile e per Nuova York.

Mentre allora davansi 22,000 lire per l'uno e 30,000 o 32,000 lire per l'altro, cioè 52 o 54,000 lire, ora propone il Ministero di concedere 50,000 lire al mese per il solo viaggio di Rio Janeiro.

Vero è che in compenso dell'abbandono del viaggio di Nuova York ci offre il viaggio di Trebisonda, che la compagnia non farà però gratuitamente, perchè è stabilita una somma di 20,000 lire per ogni viaggio, per il primo anno, e di 14,500 in seguito. Quindi non è esatto il dire che da 30 si porta a 50 l'aggravio dello Stato, come accennava il signor ministro, ma da 50 si porta a 64,500 lire in totale; onde nasce un aggravio di 328,000 lire in più all'anno, se mal non m'appongo, a carico dello Stato.

Ciò non importa. Ma Trebisonda ci offre poi i vantaggi che spera il signor ministro? Noi avremo per concorrenti non solo l'impresa delle Messaggerie imperiali, che hanno una vastissima clientela, ma la compagnia Peninsulare inglese ed il *Lloyd*, il quale conta 60 bastimenti. Come potremo noi con 2 o 3 bastimenti lottare con esse e far loro concorrenza e caparrarci merci da trasporto e passeggeri?

Perdonate, o signori, ciò è un vero sogno, è una delle tante illusioni le quali, dacchè si parlò di compagnie, sono andate mano a mano crescendo fino a questo punto. In quanto a me io non posso vedervi un vantaggio a sussidiare la compagnia per il viaggio di Trebisonda. Il Levante offre i principali mercati sui quali la nostra marina mercantile può dirigersi e si dirige. Dessi furono sempre frequentati dal tempo in cui i navigli genovesi solcavano tutti i mari, e certamente allora non eravi alcun sussidiato.

Quindi io non credo che questo tenue sussidio possa avvantaggiare il nostro commercio; riescirà di danno allo Stato e di nessun vantaggio per il pubblico. E qui mi occorre di osservare che il favore è enorme: esonerare cioè la compagnia dal viaggio di Nuova York per mettervi in confronto quello di Trebisonda con un aumento di dotazione che sale a 328 e tante mila lire all'anno. La verità, o signori qual è? È quella di assicurare un interesse del capitale a questa compagnia, il quale era di 10 milioni; ora, con il solo corrispettivo per il viaggio del Brasile, si assicura il 6 per cento al capitale attuale.

Altro favore si è quello di permettere lo scalo a Lisbona. Già fu accennato nella prima discussione come la facoltà di fare scali sia dannosa alla compagnia, in quanto che ritarda il suo arrivo. Difatti nel progetto della nuova convenzione è concesso alla compagnia di impiegare 40 giorni da Genova al Brasile, mentre colla

prima si accordavano solo 32 giorni, e mentre la compagnia di Southampton ne impiega soltanto 29. Egli è chiaro che tutti i passeggeri agiati prenderanno più volentieri la via dell'Inghilterra, come è evidente che tutte le corrispondenze di qualche importanza seguiranno pure tale via. E ciò fu ben compreso dal Ministero che esso ha abbandonato i diritti postali alla compagnia.

Le mercanzie poi che hanno bisogno di arrivare celeremente staranno in viaggio assai più di quello che le mercanzie e merci preziose che arriveranno per via dell'Inghilterra.

Ora io domando: questa compagnia ha essa meritato questo favore? Rispondono per me i fatti, e qui mi fermo perchè non vorrei mettere la mano in quegli imbrogli che tutti conoscono, onde lascio che l'interesse individuale e dell'amministrazione passata o presente si discuta da chi ha interesse alla esistenza della compagnia stessa. Non mi occupo che degli interessi generali dello Stato, e vedo un sacrificio per lo Stato senza nessun compenso; quindi voto contro questa concessione.

Vediamo dai documenti che ci sono stati posti sott'occhio, che la compagnia ha già speso otto decimi del suo capitale. Ricorda il Senato che doveva costruire 7 bastimenti; con questi otto decimi essa non ne ha costruiti che 4, e viene esonerata dal Ministero in questo progetto di legge dalla costruzione degli altri 3, cioè non instabilisco un *minimum* di bastimenti che sia la compagnia obbligata a costruire, lascia all'arbitrio della medesima, d'accordo col Ministero, di costruire quei bastimenti che saranno necessari, dandosi per ragione che non si può prevedere quanti bastimenti occorreranno per il viaggio a Trebisonda. Ma io dico che almeno i 7 che erano imposti dall'altra legge si dovevano costruire; invece si sopprimono i 3 per la ragione semplicissima che non hanno i mezzi per ora di costruirli.

Si aggiunge che i quattro bastimenti esistenti sono in uno stato assai deplorabile. Questa compagnia, che posso dire infelice sotto tutti i rapporti, aveva l'obbligo colla legge antica di cedere, in caso di guerra, i suoi bastimenti al Ministero, onde questi se ne valesse al servizio dello Stato. E invece che cosa è accaduto? Essa ha noleggiato i suoi bastimenti alla Francia; e la Sardegna, quando ha avuto bisogno di bastimenti per il suo corpo di spedizione in Oriente, dovette procurarseli altrove a caro prezzo. Quindi anche in ciò vede il Senato, se non ho ragione di dire che non si ha altro in mira che di favorire gli interessi della compagnia.

Parlava il signor ministro dei vantaggi che egli spera dal servizio di questa compagnia con l'America del Sud. Ma se io apro lo stato che ci è stato distribuito, comincio per vedere che la compagnia è rimasta perdente di una somma considerevole.

Non starò ad enumerare gli oggetti di esportazione, poichè tutti i miei colleghi che mi ascoltano possono verificare essi medesimi la cosa; ma io vedo che non vi sono altri oggetti fuori di quelli appunto che nella prima

discussione io accennava, come olio, paste, salumi, cose insomma di poca importanza. Per l'importazione poi vedo vino, caffè, zucchero, cacao, cuoi, e tabacco, ma in piccolissima quantità. Ciò che è accaduto per i primi viaggi, mi duole doverlo dire, ma io ne sono persuaso, accadrà nei viaggi successivi; quindi questa compagnia continuerà ad essere perdente, perchè, come dissi allora, non vi è elemento da avvivare un commercio produttivo per essa, nè quindi per lo Stato.

Si parla, è vero, dell'Inghilterra, della Francia e dell'Austria, ma io vorrei che mi si concedesse la differenza enorme che passa tra l'industria del nostro paese e quella dei paesi che ho accennati. Noi non siamo manifatturieri, e fin tanto che questa rivoluzione del paese, che è eminentemente agricolo, non si compia, diventando manifatturiero, non avremo merci da esportare, o non avremo grandi materie prime da consumare; quindi non potremo intraprendere viaggi transatlantici con qualche speranza di vera utilità.

Il viaggio da Southampton per il Brasile che è largamente pagato dal Governo inglese, lo è in ragione del servizio postale, il quale è eminentemente importante ed utile per l'Inghilterra, ed è per ciò che i bastimenti che ne fanno il servizio, partono ed arrivano a giorno fisso.

Esonerato dal servizio postale il servizio della compagnia Transatlantica, per verità non vedrei quale motivo vi sia, come accennava il signor ministro, di obbligarla a far partire i suoi bastimenti a giorno ed ora fissi: solo motivo sul quale si fece fondamento per giustificare la corrispondenza di un annuo sussidio.

Io ho preso atto, e con molta soddisfazione, della confessione del signor presidente del Consiglio, dell'errore che egli ha commesso circa la linea di Nuova Yorck, ma da quell'uomo leale che egli è, e che tutti conoscono, io gli chiederò in risposta, se non tema di commettere lo stesso errore scegliendo ora Trebisonda.

Questa sola sua confessione mi farebbe dubitare, quando non avessi tanti altri motivi di dubbio. Egli parlò di elementi di largo traffico, ed io non ho forse sufficientemente sviluppato, anche per amore di brevità, il mio intendimento circa la mancanza di quest'elemento.

È vero che il signor ministro vi ha citate le castagne; ma io non credo che per il trasporto delle castagne il Senato abbia a concedere le 600,000 lire che sono chieste. Ha parlato di cittadini numerosissimi che vanno al Plata. Ma tutti sappiamo che sono cittadini poveri, i quali non solo non vanno coi bastimenti a vapore inglesi, ma non andranno nemmeno con i bastimenti a vapore dello Stato: prendono passaggio su bastimenti a vela, sui quali pagano poco o nulla; e quando sono arrivati al Rio del Plata, vi stabiliscono i loro piccoli commerci e la più parte sono braccianti. Questi non possono dare nessun utile ad una navigazione a vapore transatlantica.

Riassumendo quello che ho cercato di dire il più brevemente possibile, mi pare che la questione si dovrebbe

ridurre a questi termini, cioè: se una compagnia stata favorita in ogni modo dal Governo e dal Parlamento, la quale non ha saputo indirizzare i suoi affari in maniera da dare una soddisfazione allo Stato che le ha concesso questo favore, che anzi si è condotta pressochè alla sua rovina, se, dico, si debba persistere ad accordarle nuovi favori per impedirle di andare in rovina.

Ridotta la questione a questi termini, la soluzione sarà facile. Vero è che tanto il signor ministro, quanto l'onorevole relatore dell'ufficio centrale, con tutto il brio e l'accortezza che ognuno loro riconosce, hanno voluto vestire di porpora e di rose questa compagnia, dichiarando che non si trattava di interessi personali, ma sibbene di interessi dello Stato.

Ma quale fu la dimostrazione che diedero? Una sola: che era necessario che un servizio transatlantico fosse stabilito, quale continuazione delle strade ferrate. Ma se tale argomento avesse questo valore, o proverebbe troppo o proverebbe nulla; perchè se avesse valore bisognerebbe stabilire uno sfogo per tutte le direzioni dove vi hanno porti che fanno commercio, altrimenti le strade ferrate correrebbero pericolo di non avere sfogo. Io non credo che le strade ferrate saranno maggiormente avvivate dallo stabilimento di 4, 6 od 8 bastimenti a vapore.

Faccio ancora una sola riflessione, e poi terminerò.

Uno degli argomenti che se non si è ancora prodotto, forse si produrrà, è questo: come va che se questa società non avesse speranza di vita, speranza di migliore avvenire, una casa rispettabile, come quella dei signori Pietroni e Drapper si assumerebbe l'obbligo di far sottoscrivere l'aumento del capitale in Inghilterra per otto milioni? Come va che questa casa si prenderebbe questo incarico?

Io credo che la risposta si trova nei documenti stessi stampati; il signor Pietroni è possessore di 3000 azioni, e tutti sanno che le azioni della società Transatlantica (e qui me ne appello ai nostri colleghi di Genova) sono cadute in grandissimo discapito: in giornata non si trova più a negoziare a qualunque prezzo una di queste azioni, quindi i signori Pietroni e Drapper hanno interesse di dare un valore a queste 3000 azioni; in altri termini, si tratta di fare un'operazione di Borsa, come lo è stata la prima, perchè il Senato ricorderà che a tanto io riduceva la mia opinione la prima volta. Allora dissi che quell'operazione aveva fatto delle vittime e creato degli infelici (e cito il sorriso dell'onorevole ministro, presidente del Consiglio), ed i fatti hanno provato che non mi era ingannato: ora si tratta di fornire il mezzo alla società, agli azionisti di potersi disfare ad un prezzo discreto delle loro azioni; ma per ciò fare bisogna creare nuove vittime, ed è appunto per ciò che non mi sento il coraggio di dare il mio voto a questa legge.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al relatore.

**GIOLA, relatore.** Mi pare che in questo argomento quello che più importa è di porre nettamente la questione.

La questione vera sta in questi termini: è o non è utile che vi sia pel servizio del nostro Stato e del nostro paese un sistema di regolare navigazione attraverso all'Oceano? È o non è utile al commercio che gli sia dato questo sussidio potentissimo di corrispondenze periodiche? A questa questione, posta in questi termini, io credo che pochi esiteranno a dare risposta affermativa.

Certo una risposta affermativa ha già dato questo medesimo Consesso, dinanzi al quale ho l'onore di parlare, allorchè non una sola volta, ma due e tre, sancl leggi che appunto avevano per iscopo di mantenere questo sistema di navigazione. All'autorità che ben mi è lecito invocare del Senato, si deve aggiungere l'autorità degli altri paesi d'Europa, i quali con grandissimo studio e straordinaria sollecitudine furono tutti d'accordo in volere mantenere questa vitale istituzione.

Si sa quanti sacrifici abbia fatto per questo l'Inghilterra, quanti ne abbia fatti la Francia. Il Belgio, che è un paese poco diverso dal nostro, anch'esso si è occupato di navigazione transatlantica; e in tempi più prossimi, la Turchia pure, e la Russia o la Grecia. I quali esempi ed autorità mi pare che dimostrino che in questo concetto della navigazione transatlantica c'è qualche cosa di grande, qualche cosa di profondamente utile. E per verità, o signori, se ben consideriamo i fatti e l'andamento del commercio, scopriremo facilmente che è impossibile che un paese abbia vera abbondanza e ricchezza di traffichi, se attraverso del mare non abbia corrispondenze regolari, sulle quali i negozianti e gli speculatori possano fare assegnamento sicuro. Quando si sa che vi sono legni che partono e tornano ad epoche fisse, lo spirito di speculazione ne è naturalmente eccitato, e tutti pensano a trovar modo di profittare di queste corrispondenze periodiche.

Dell'utilità dunque di siffatte corrispondenze mi pare che non si possa ragionevolmente dubitare. Ma data l'utilità loro (questa è l'altra questione) si ha da abbandonare il disegno e l'intendimento di attuarle per ciò solo che le prime prove sono state infelici? In verità, mi pare che questo subito prostrarsi d'animo non corrisponderebbe nè alla maniera animosa con cui noi sogliamo condurre le nostre deliberazioni, nè tampoco agli esempi che ci hanno posti i paesi circonvicini. È noto come in Inghilterra le prime prove siano state infelicissime, più infelici anche che da noi: in Francia altrettanto. E tuttavia si è persistito, e quelle nazioni contano ora un sistema, se non perfetto, certo ammirabile di corrispondenze marittime.

Ora io domanderò se noi, razza subalpina, dobbiamo essere meno perseveranti, meno animosi di quello che siano state quelle nazioni intelligentissime. Noi, dico, che abbiamo sì lunga tratta di marina e tanti esempi domestici e tradizioni gloriose sul mare? Perchè la prima società (e dico la prima, perchè quella che ora ci sta innanzi mi pare che sia sostanzialmente diversa), perchè la prima società non ha saputo bene amministrare i suoi interessi perchè vi è stata nei suoi atti o imperizia o inesperienza che vogliamo dire, donde sono

venuti dissesti e scapiti più o meno gravi, vorremo noi dire che debba venire di conseguenza, che noi i quali abbiamo non una ma tre volte giudicato utile lo stabilimento di questa navigazione, noi, altamente persuasi della sua utilità, dobbiamo ad un tratto darci perduti d'animo, ed abbandonare la speranza di attuare il nostro concetto?

Certo a me pare di no, e spero che anche a voi parrà il medesimo. Epperò altro non rimane veramente che di cercare se quello che ancora ci si propone di fare sia razionale; se le convenzioni che ci vengono ora proposte offrano speranza di risultati plausibili. Ora non mi pare difficile a intendere che, a fronte delle modificazioni apportate alla prima convenzione, si può ragionevolmente sperare che in avvenire questa navigazione potrà esercitarsi prosperamente, e bastare compiutamente ai suoi impegni. E quando poi, come ha ben detto il signor ministro, questa prova ancora non riuscisse, allora sarà il tempo veramente di non parlarne più. Ma di presente, ma allo stato delle cose mi parrebbe intempestivo, mi parrebbe anche indecoroso, abbandonare tutti gli antecedenti nostri, e dichiarare (perchè sarebbe un dichiarare questo) che per tre volte almeno il Senato si è ingannato nel convalidare col suo autorevole voto l'iniziamento e la durata di questa impresa.

Alle sovvenzioni promesse per la linea del sud (perchè sarebbe la sola mantenuta) sono state fatte due sorta d'obbiezioni: alcuni hanno detto che è troppo retribuita, altri hanno detto che lo è troppo poco. Io credo veramente che s'ingannano gli uni e gli altri.

La sovvenzione, al punto a cui è portata, quando vi si aggiunga un'amministrazione appena tollerabile, basterà (senza per altro troppi guadagni) a mantenere un corso regolare di navigazione, e massime se si conservi, come è detto nella nuova convenzione, l'appulso a Lisbona; perchè è innegabile che quest'appulso prolungherà di qualche giorno il tragitto, ma procaccerà carichi immanchevoli ai legni della compagnia, e soprattutto procaccerà un transitò copioso di passeggeri.

Del resto, disse bene l'onorevole preopinante conte Di Pollone, che qui noi dobbiamo guardare principalmente all'interesse generale dello Stato. Io sono d'accordo con lui che la cosa va guardata principalmente sotto questo punto di vista.

Ora vediamo, di grazia, qual danno potrà venire allo Stato dall'approvare questa legge.

Una delle due, o signori: o la compagnia farà un buon servizio, un servizio attivo e regolare, un servizio corrispondente alla convenzione fatta, e allora giustamente si pagherà, poichè si avrà un corrispettivo non scarso nel servizio stesso che essa avrà prestate; o la compagnia farà male i suoi affari e non potrà attuare l'opera che essa promette, e allora noi pagheremo nulla. Cosicchè infine l'interesse governativo sarà in tutti i casi tutelato e salvo.

Io prego il Senato a non voler dimenticare questo dilemma in cui veramente sta per gran parte lo scioglimento della questione: o avremo un servizio buono, e

dovremo chiamarci contenti di fare anche noi quello che fanno gli altri paesi e di partecipare a tutti i vantaggi di una navigazione periodica; o il servizio sarà incompleto o non si farà, e non pagheremo nulla; cosicchè in sostanza non vedo pericoli per quello che si chiama interesse pubblico.

Io non entrerò nei dettagli minuti riguardanti questo argomento, perchè sono stati già troppo bene esposti dal signor ministro delle finanze, e quindi, non volendo più oltre abusare della pazienza del Senato, che ha tante altre cose a cui attendere, conchiuderò persistendo nelle conclusioni adottate dall'ufficio centrale, che sono per l'approvazione della convenzione.

**DI POLLONE.** Domando la parola.

**DE CARDENAS.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Di Pollone.

**DI POLLONE.** Ho domandato la parola per aggiungere brevi considerazioni a quelle già da me fatte, non che per rispondere al signor relatore, e, se non altro, avrà il merito di essere breve.

Mi permetta il signor relatore di esprimermi con tutta franchezza: egli, fra tutti gli argomenti di cui si è servito per dimostrare al Senato che doveva votare questa legge, ha detto: l'avete già votata tre volte; questo è un vero sofisma! Dunque, perchè ciò si è fatto tre volte, si avrà da fare la quarta? Il Senato se l'ha votata allora, non era persuaso, come può esserlo ora, che la legge non è buona, perchè non aveva l'esperienza di questi quattro anni; e ciò che prova realmente che, quando si esamina nuovamente una questione sotto tutti gli aspetti, si può mutare consiglio, si è il numero di voti che questa legge ha ricevuto di mano in mano che venne ripresentata al Senato.

Se l'onorevole relatore avesse sotto gli occhi il numero delle votazioni, non solo nel Senato, ma nell'altra parte del Parlamento, vedrebbe come la maggioranza andò di mano in mano scomando. Quindi mi permetta che non tenga conto di questo primo argomento.

Disse poi altresì che gli altri Stati hanno fatto dei grandi sacrifici, e che sarebbe singolare che noi soli ci ricusassimo a farli.

In primo luogo io qui non vedo una questione di amor proprio: se gli altri Stati hanno fatti questi sacrifici, è evidente che hanno avuto un corrispettivo nei loro mercati, poichè, come dissi, l'Inghilterra è eminentemente industriale e la Francia pure; esse mandano nell'altro emisfero una quantità di merci che le compensa abbondantemente dei loro sacrifici.

Si è anche nominato il Belgio. Se ricorda il Senato, la convenzione del Belgio fu citata e lungamente discussa in quest'Aula, e ben lungi dall'essere un aggravio, risultò che essa non era che una somma piccolissima, cioè 1200 lire che il Governo si obbligava di dare in compenso del servizio postale che i bastimenti transatlantici si assumevano.

È necessario, dice l'onorevole relatore, di sussidiare questa compagnia onde averne una di questa natura

che è utile se non è affatto necessaria. Domandò la compagnia Rubattino, che ha fatto buonissimi affari (*Segni negativi da parte del signor ministro delle finanze*), un sussidio per il servizio postale della Sardegna? Da pochi anni in qua le fu concesso, cioè dal 1852, non prima, quando si è stabilita. Nè aveva sussidio per andare a Napoli, come non lo ha per recarsi a Livorno. Ha una paga per il servizio postale che fa tra l'isola di Sardegna e il continente, ha, cioè quel corrispettivo che una volta si dava alla marina militare incaricata di questo servizio; e in ciò io credo che il signor presidente del Consiglio non mi vorrà contraddire.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Voleva contraddire le parole buoni affari.

**DI POLLONE**. Gli avrà fatti male adesso. Io non conosco gli affari della compagnia Rubattino, ma so che in un tempo erano floridi. Ad ogni modo ringrazio il signor ministro di avermi fornito un nuovo argomento per dimostrarvi che queste compagnie difficilmente possono sussistere.

Vorrei ancora chiamare l'attenzione del Senato sopra un'altra facilitazione che ha fatto il Ministero alla compagnia.

Con la legge attuale il diritto è limitato a 15 anni. Con la nuova convenzione è portato a 20, con facoltà al Ministero di prolungarlo a 30. Ora noi diamo 948,000 lire all'anno; e per 30 anni, sono, o signori, 28,440,000 lire qualora diate una palla bianca: quanto a me la darò nera.

L'onorevole relatore ha voluto interessare, direi quasi, il cuore del Senato per non abbandonare questa compagnia. Ma non è il Senato che l'abbandona, è essa stessa che si è abbandonata; essa non ha adempito agli obblighi che aveva contratto, quindi è virtualmente letta morta la legge che gli concedeva favore. Non è perciò il Governo che abbandona la compagnia, è essa stessa, ripeto, che si è posta nella sola circostanza, che io veda possibile, quella cioè di liquidare.

Diceva poi che lo scalo di Lisbona era stato concesso perchè questa compagnia avrebbe potuto farvi migliori affari. Ma, ridotta la cosa a questi termini, mi pare che rimane dimostrato che ciò si è fatto nell'interesse della compagnia e non più in quello dello Stato. Domando quale interesse ha lo Stato che la compagnia trasporti da Lisbona le merci portoghesi al Brasile e viceversa le merci dal Brasile a Lisbona. Io credo che vi sarà utilità per la compagnia stessa perchè riceverà maggiori noli; ma, in quanto allo Stato, o io non so più vedere la luce quando risplende, o mi pare che sia bene dimostrato che esso non vi ha interesse alcuno.

Giunto a questo punto io dichiaro di non aggiungere parola perchè penso che questa discussione è già abbastanza inoltrata, e credo che tutti i signori senatori hanno avuto tempo di conoscere ciò che vi sia da fare. Io non mi farò certamente a vaticinare la sorte di questa compagnia, ma non è men vero che credo che si dà troppo nell'interesse dello Stato, e non si dà sufficientemente

per guarentire gli interessi della compagnia. Quindi non vi è contraddizione fra quelli che dicono che si dà troppo e troppo poco: ed io sono di quelli. Dico che nell'interesse dello Stato si dà troppo e troppo assai, e poco nell'interesse della compagnia la quale (ed è in ciò che io diceva che non intendo di vaticinare) con questo sussidio non può vivere e progredire.

**PRESIDENTE**. La parola spetta al senatore Di Castagnetto.

**DI CASTAGNETTO**. Due brevissime parole per dire al Senato, che dall'ufficio primo, al quale ho l'onore di appartenere, io ebbi mandato di combattere il progetto; mandato non imperativo, che i miei colleghi non avrebbero voluto darmi, e nemmeno io avrei voluto accettare; ma mandato di esporre quei motivi i quali persuadevano l'ufficio che potesse la nuova convenzione essere contraria agli interessi dello Stato.

Io mi trovai in posizione assai difficile, imperocchè, quando per la prima volta la legge della società Transatlantica fu discussa, io era assente, ed all'estero, onde non presi parte ai lavori del Senato. Quindi da un canto ho dovuto risalire fino all'esordio della legge, ed esaminarla nelle sue conseguenze, e dall'altro canto avevo il debito di rappresentare nell'ufficio centrale le intenzioni ricevute dall'ufficio primo.

Io dunque, o signori, considerando i motivi che avevano dettato la legge, ho dovuto persuadermi che il Parlamento aveva avuto in mira di favorire un interesse pubblico, un interesse commerciale, e che pertanto il primo oggetto era di esaminare se questo interesse esisteva tuttavia. Quindi il vero punto della questione, a mio avviso, è di decidere se allo stato attuale delle cose si debba, ricusando le condizioni portate dal presente progetto, distruggere la prima società, e rinunciare al principio che si aveva avuto presente nella prima votazione della legge.

Volendo io poi coscienziosamente disimpegnarmi del mio mandato, ho esposto, in seno all'ufficio centrale, i motivi che guidarono nella sua deliberazione l'ufficio primo, e sono: che la compagnia non aveva fatto felice prova, nè si aveva motivo a credere che fosse felice per l'avvenire; che essendosi rinunciato alla linea dell'America settentrionale, già da allora si vedesse l'errore in cui era caduta la società, errore che poteva riprodursi anche nella linea contemplata dalla nuova concessione. Finalmente che l'amministrazione della prima società era stata talmente deplorabile che non si poteva presumere più regolare d'or in avanti, nè si avevano quelle guarentigie, le quali potessero consigliare di annuire alle nuove proposizioni.

Tali io credo fossero i motivi che movevano l'ufficio, motivi che furono discussi in termini generali, essendo stato commesso a me di definirli nel seno dell'ufficio centrale.

Dico che credo tali veramente fossero le principali considerazioni mosse dai miei colleghi: che se qualcheduna me ne è sfuggita, prego gli onorevoli membri che fanno parte dell'ufficio primo, di volere essi stessi

esporre al Senato quelle a cui non avessi bastantemente avvertito.

L'onorevole Di Pollone, membro egli pure dell'ufficio primo, non intervenne perchè distolto da altre sue gravi occupazioni, ma egli vi ha fatto presente in modo abbastanza preciso come avrebbe egli stesso opinato.

Quindi io ho insistito, ed ho trovato assenzienti in ciò tutti i colleghi dell'ufficio centrale, perchè si chiamasse in seno dell'ufficio il signor ministro delle finanze, ed ho esposto anche a lui tutte le considerazioni che ho avuto ora l'onore di ripetere in Senato.

Debbo dire però che dalle spiegazioni avute dall'onorevole ministro, dalle discussioni che ebbero luogo nell'ufficio centrale, io ho dovuto persuadermi che i motivi i quali avevano mosso il Parlamento a votare la prima legge esistevano tuttora, cioè quello dell'utilità e del vantaggio sommo che possa derivarne al commercio. E sebbene una prova sia stata infelice, non è per ciò a dire che l'impresa non possa prosperare per l'avvenire, e che avendo noi votato, dopo anche la sanzione della prima legge, molte disposizioni tutte dirette al bene del commercio, segnatamente una legge colossale per il porto di Genova, pareva che fosse contraddire a noi stessi, ora che tutto si fa per rendere florido il commercio, di distrurre con una mano quell'edificio che ci sforziamo di costruire coll'altra.

Il perchè io non ho potuto a meno di vedere che la questione non vuol essere portata sul terreno del principio generale che io considero stato deciso all'ora della prima votazione, ma la questione vera deve essere questa: se allo stato delle cose possa ancora il Parlamento concedere alcune modificazioni al primo contratto, onde assicurare quel bene che egli aveva avuto di mira.

Io ho considerato, o signori, che, sebbene lo Stato si sia impegnato a sacrifici in forza della prima legge e colle leggi successive, tuttavia questi sacrifici finora non sono reali, sono semplici promesse; ma di fatti lo Stato non ha ancora pagato nulla; quindi lo Stato non avendo ancora pagato, non si può ancora parlare di sacrifici, almeno per lo passato.

L'onorevole relatore vi ha dimostrato come questi sacrifici saranno in correlazione cogli utili, cioè se i viaggi avranno luogo, se l'impresa riuscirà, lo Stato concorrerà; se l'impresa fallirà lo Stato non concorrerà. Da ciò cade l'argomento che metteva in campo l'onorevole Di Pollone, cioè che alla fine di un trentennio lo Stato pagherà 28,800,000 lire.

Potremmo pagare quella somma, è vero, ma potremmo pagare, se lo Stato avesse ritirato tutti quei vantaggi i quali compenserebbero oltre misura il sacrificio che annualmente si farebbe; se poi questi vantaggi non si potessero conseguire, la società naturalmente cadrebbe prima di quell'epoca, e lo Stato non avrebbe ad incontrare questi sacrifici. Eccovi esposti, o signori, i motivi che mi persuasero non essere il caso di distrurre l'opera già prima votata dal Parlamento, soltanto per le modificazioni che sono portate dalla presente legge. Io credo che, quando si è bene meditato un

progetto, quando si prevede che ne ridondi un bene, che si crede certo, o almeno molto probabile, non convenga leggermente smuoverci per le difficoltà che vediamo apparenti, ma che, vi ripeto, non sono poi tanto reali, poichè il sacrificio finora consiste più nelle promesse che nei fatti.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore De Cardenas.

**DE CARDENAS.** Mi spiace di dover rubare i momenti del Senato troppo preziosi, ma una parola io la devo dire in risposta al relatore della nostra Commissione ed un cenno su quanto disse il signor ministro delle finanze. Il relatore della Commissione incomincia con queste parole: « È o non è utile che si stabilisca un servizio regolare periodico fra l'America meridionale e il Piemonte, fra l'Oriente e il Piemonte? » A questo credo non si possa dare altra risposta che quella che è utile che vi sia servizio regolare o periodico. Ma conviene egli al Piemonte di pagarlo? È un'altra questione, alla quale risponderai negativamente. Questo servizio è già pagato non per il solo Piemonte, ma per tutta l'Europa e per tutto l'orbe terraqueo dalle compagnie forestiere sussidiate o no dai loro rispettivi Governi, che fanno tal servizio e per esse e per tutti i paesi, e molte compagnie specialmente nel Mediterraneo fra i nostri porti e quelle regioni! Da questo ne viene che non conviene punto a noi di pagare questo servizio che l'abbiamo già fatto da altri, come mi ricordo in altra discussione si diceva che non avrebbe convenuto al Portogallo di pagare questo servizio, quando noi avessimo toccato Lisbona ed i suoi lidi, perchè si servirebbe del nostro servizio per spedire le sue frutta fresche. Vi sarebbe il vantaggio che i portogalli che prendono il nome da quel paese e gli agrumi arriverebbero più freschi in America, quando partissero dai porti del Portogallo, e così anche i pomi esperidi (ossia gli agrumi) caricati nelle isole dell'Esperia si avrebbero in America a molto miglior mercato e più freschi di quello non vi giungano dai nostri paesi, dovendo traversare di più tutto il Mediterraneo. Io credo inutile di estendermi di più su questo riguardo.

Io mi rivolgerò ora al signor ministro delle finanze per pregarlo a voler dar riscontro alle ultime parole del mio primo discorso, quando gli domandava di assicurare in Senato la cosa stessa che aveva già assicurato nel seno dell'ufficio centrale, cioè: che egli non ha mai sborsato alcun sussidio alla compagnia Transatlantica perchè sinora non ha fatto alcun servizio regolare. Io gli chiedeva se è stato stabilito il principio che non si debba dare alcun sussidio pei viaggi fatti da oggi retro, e che d'ora innanzi non se ne dia alcuno tuttavolta che non si faccia servizio regolare.

Qui mi viene pure a proposito anche di richiamare alcuna cosa che si diceva da qualche membro della nostra Commissione, cioè: la compagnia prospererà ed allora sarà sussidiata dallo Stato, o non prospererà e non sarà sussidiata. Io credo che, a norma di quanto si è stabilito, la compagnia può non prosperare, può far malissimo i suoi affari, non avervi alcun utile, e ciò non

ostante essere il Governo obbligato a sussidiare egualmente la compagnia, purchè faccia il suo servizio regolare.

Non si può dire che lo Stato non pagherà nulla se non vi avrà utile. Può avere a pagare molto, e non avervi alcun utile dalla compagnia, ed i tanti milioni che erano stati calcolati da uno dei nostri preopinanti, possono essere pagati ampiamente anche sempre non ne venga alcun utile alla società.

Il ministro delle finanze, anche nel parlare delle varie linee, non ha detto alcuna parola, anzi credo che non abbia neppure nominato la linea orientale. È una nuova linea che si tratta di stabilire.

**GIOIA, relatore.** Ne ha parlato.

**DE CARDENAS.** Almeno non ne intesi fare parola e ritiro la mia proposizione.

Avrei avuto altre cose da dire, ma il senatore Di Polone avendo già risposto a quelle cose cui voleva io rispondere, credo inutile di far perdere dei momenti troppo preziosi al Senato.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.** Prima risponderò ad un'interpellanza che mi mosse l'onorevole De Cardenas. Mi rincresce che nel primo mio discorso mi sia sfuggita, e compio volentieri a questa dimenticanza.

Rispetto a quanto si deve pagare alla Transatlantica, dissi in seno all'ufficio centrale, lo ripeto al Senato, che, avendo questa nel primo viaggio ecceduto i limiti portati dal suo capitolato, il Governo non ha creduto di dover darle alcun sussidio, e ciò per applicare l'antico capitolato che imponeva una multa alla compagnia ogni qual volta nei viaggi eccedesse quel dato termine stabilito.

È ferma intenzione del Governo di applicare strettamente e rigorosamente le condizioni dell'antico capitolato finchè il nuovo non è approvato, come pure è fermo il Governo di applicare in tutto il loro rigore le condizioni che spero, o signori, sarete per sancire; giacchè, lo ripeto, e lo dichiaro altamente, dopo i favori fatti alla compagnia, dopo le tre o quattro modificazioni al primo capitolato, credo che essa abbia il dovere legale e morale di adempiere rigorosamente e largamente agli obblighi che sopra di essa gravitano tuttora.

Ho pure ommesso nel mio primo ragionamento di parlare della linea di Trebisonda. Questa linea non avrebbe una grande importanza se si trattasse solo delle relazioni tra Genova e Trebisonda, giacchè queste relazioni in ora non ammontano a gran cosa e non è sperabile che immediatamente assumano un'importanza notevole. Ma per andare a Trebisonda si fa scalo a Smirne e a Costantinopoli, epperò nei tre primi scali del Levante, e dove vi sono relazioni frequentissime, estesissime sia rispetto alle mercanzie, sia rispetto ai viaggiatori.

Le stesse ragioni che si sono mosse contro la linea del Brasile, si sono poste in campo per la linea di Trebisonda. Si è parlato della concorrenza delle linee estere,

della navigazione a vela, dei non bastevoli rapporti che esistono fra i due paesi.

Rispetto alla concorrenza colle linee estere, farò osservare che per ciò che riflette il *Lloyd*, se sta in fatto che esso ha un numero di bastimenti molto maggiore di quello di cui potrà disporre la compagnia Transatlantica, questi vapori però sono tutti, o quasi tutti, di antica costruzione, e più o meno logori, e quindi una compagnia che venga a stabilirsi con battelli nuovi, costrutti con tutti i perfezionamenti introdotti ultimamente nella navigazione dei vapori, ha la probabilità di poter sopportare la concorrenza con la linea del *Lloyd*.

Lo stesso dicasi per ciò che riflette i bastimenti delle Messaggerie imperiali. Sicuramente questa è una società potentissima, che ha un materiale molto esteso, ma però vecchio assai, colla quale, io credo, sarà facile il sopportare la concorrenza. E finalmente, stante le numerosissime relazioni personali che esistono fra i nostri Stati ed il Levante, stante l'immenso numero di cittadini sardi stabiliti in Levante, stante la quantità di persone che considerano la bandiera sarda come la bandiera nazionale, vi ha da credere che questo nuovo servizio sarà accolto con molto favore dalle popolazioni colà stabilite.

È vero che le relazioni commerciali attuali fra Genova ed il Levante non si rivolgono verso Trebisonda, non hanno per oggetto merci che possano vantaggiare lo stabilimento di questo nuovo servizio; il principale commercio tra Genova ed il Levante essendo quello dei cereali, certamente questi non si varranno dei bastimenti a vapore per venire dagli scali del mar Nero o dal mare di Azof nei porti del Mediterraneo. Ma qui, o signori, si tratta di una linea che impiegherà bastimenti di molto minore portata, per i quali il trasporto dei viaggiatori costituisce un elemento assai più importante di quello delle mercanzie.

In quanto ai viaggiatori, come già vi faceva avvertire, il numero dei nostri nazionali, e di coloro che considerano la bandiera sarda come la bandiera propria, è estesissimo in Levante, ed è perciò da sperare che i nostri bastimenti saranno preferiti a quelli del *Lloyd* ed a quelli delle Messaggerie. In quanto alle mercanzie questa società trasporterà in Levante non solo i nostri prodotti manufatti, che potranno sopportare la concorrenza colle manifatture estere, ma quella grande quantità di manufatti che vengono spediti a Genova per essere imbarcati sulle Messaggerie imperiali.

Grazie alle relazioni, che l'intelligente amministrazione delle strade ferrate ha stabilito colla spedizione svizzera, quasi tutte le mercanzie che dalla Svizzera vengono spedite in Levante, e sono molte, vengono rivolte a Genova e per cura stessa dell'amministrazione delle strade ferrate consegnate alle Messaggerie imperiali, che le portano in Levante. Il numero e il peso di queste mercanzie è molto importante, ed io credo che quella compagnia approfitterà di questi trasporti.

La spesa per la linea di Trebisonda non è di rilievo: essa verrà compensata in parte più notevole dai pro-

dotti postali, poichè i rapporti postali col Levante sono forse più importanti di quelli coll'America del Sud. Vi è poi anche un certo interesse politico di far vedere nel Levante, dove vi esistono tante relazioni, dove vi è tanta simpatia pel nostro paese, la nostra bandiera a sventolare accanto a quella del *Lloyd*.

Finalmente il servizio di Trebisonda è in certo modo il complemento della linea dell'America meridionale. Onde avere un carico sicuro al ritorno bisogna che la compagnia possa fare assegno sopra la spedizione in Levante dei molti prodotti che dal Brasile vengono spediti nella Turchia, sia d'Europa, sia d'Asia.

I caffè del Brasile si smerciano in massima parte a Smirne ed a Costantinopoli. Se la compagnia alla linea da Genova al Brasile unisce quella da Genova a Trebisonda, si può in certo modo dire che essa ha il servizio da Trebisonda a Costantinopoli, a Rio Janeiro ed a Buenos-Ayres.

Queste due linee si confondono una coll'altra, ed io credo che verranno reciprocamente a fare che la compagnia possa prosperare, e possa, facendo discreti affari, giovare al bene generale dello Stato.

**COTTA.** Signori, io non intendo di aggravare il peso delle considerazioni fatte dagli onorevoli Di Pollone e De Cardenas contro la legge, ma aggiungerne una che rimane ancora ad accennare. Essa è la contraddizione in cui si troverebbe il voto favorevole alla legge col principio stato propugnato con tanta persistenza dal Governo, di non accordare troppa protezione a qualunque industria, perchè essa non tornerebbe che a danno della medesima, rendendo gli esercenti neghittosi nel promuovere i miglioramenti ed utili risultati. Ora io domando: quando il Governo accorda un sussidio annuo di nove ed un quarto per cento d'interessi sul capitale della compagnia, quale speranza sia per rimanere di vederla prosperare? Essa si addormenterà sui frutti che riceve dal Governo, senza darsi pensiero nè di economie, nè di utili affari; nè in caso che la compagnia non facesse un servizio utile allo Stato, cesserebbe per questo di esistere e fare il servizio regolare e percevere la sovvenzione con molto aggravio dello Stato, e senza altro risultato che quello di voler galvanizzare un cadavere.

Per queste considerazioni io non voterò mai il sussidio proposto. Il Governo può concorrere ad assicurare un discreto frutto a stabilimenti che rendano un vantaggio reale allo Stato, ma non mai ad assicurare un frutto, che permetta ogni sorta di negligenza, ogni sorta di dilapidazione.

**BALBI-PIOVERA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**BALBI-PIOVERA.** Io devo rispondere immediatamente alle ultime parole del preopinante, cioè che, se il Governo si fa ad aiutare con sussidi l'industria, faccia cosa nociva all'utilità del paese.

Signori, io credo che la società della Transatlantica, come società esistente in se stessa, che l'amministrazione passata può aver avuto ed ha avuto certamente grandissimi torti, la futura forse ne avrà pure, ma non

è sotto questo punto di vista che si deve considerare l'impresa.

Torna utile allo Stato, al paese, che vi sia una navigazione estesa a vapore? Questa è tutta la questione: voi volete avere questa navigazione e non volete fare nessun sacrificio, e pare che aiutandola con un dato pagamento, che rappresenta il trasporto delle lettere, si faccia e si voglia fare un danno allo Stato. Ora, o signori, badate bene che qui si tratta colla società Transatlantica (non dico questa od un'altra società, perchè questa temo, che pur troppo abbia la stessa sorte che ha avuto l'altra), di creare quello che si chiama navigazione a vapore. Io vi citerò il *Lloyd*: il *Lloyd* è austriaco; per tre o quattro volte è stato nella stessa posizione, e forse peggiore di quella in cui si trova presentemente la Transatlantica, si è riformato molte volte, i capitalisti hanno perduto, non hanno avuto gli utili che potevano sperare; ma lo Stato che cosa ha guadagnato? Ha guadagnato una forza reale, una forza quasi delle prime del Mediterraneo; ha guadagnato degli stabilimenti marittimi degni di una marina militare. Il Senato deve badare a questo, e non deve badare nè a società nè a persone; come diceva il senatore Di Pollone, non deve badare a favorire o non favorire questa o quella persona.

Io non sono interessato in quella società, per conseguenza parlo franco; quello che guardo, e che si deve guardare si è la creazione di uno stabilimento marittimo di navigazione a vapore stabilita sopra larghe basi: ora io domando se il Senato, se ogni senatore vuole rifiutare questa creazione. Questa non si può ottenere, o signori, senza gravissimi e lunghissimi travagli, e forse non torneranno utili per la prima società che si intraprenderà, ma si riformerà come si è riformato il *Lloyd*, e si fonderà se avrà la perseveranza, e se il Governo, come lo spero, appoggerà quel vasto sistema di costruzione a vapore.

Queste sono le poche parole che voleva dire. Io non entro nei dettagli nè delle linee, nè dei vantaggi, che si possono avere andando più all'America del nord, che a Trebisonda; io non penso ad altro che alla formazione di stabilimenti marittimi, alla navigazione a vapore.

Ora per ultimo riflesso, io credo, che dopo aver tolto a Genova la marina militare, si debba per equità pensare a che almeno vi subentri una forte marina mercantile.

**DI POLLONE.** Ai voti, ai voti!

**GIOIA, relatore.** Dirò parole brevissime. L'onorevole Cotta ha dubitato che la società, mercè la sovvenzione che il Governo le accorderà, potrà essere presa da torpore e da sonno, e non avrà più stimolo a far nulla.

Veramente questa obiezione mi è incomprendibile: perchè se la società si lascerà prendere dal sonno, anche le casse del Governo si chiuderanno, ed essa dal suo sonno avrà le spese e non il guadagno. E di vero intendiamoci bene, se il Governo facesse pagamento a questa società di un interesse qualsiasi sul capitale impiegato (come, per esempio, fu fatto col *Lloyd* austriaco), o

promettesse sussidi prestabili e invariabili, intenderei allora che si dovesse andare a rilento nell'accogliere questa nuova concessione; ma nel contratto che ora abbiamo innanzi, non c'è nulla di tutto questo.

Il Governo dice: pagherò se lavorerete, e pagherò quando lavorerete. Il prezzo insomma è misurato al lavoro, dunque questi sono timori vani, sono apprensioni veramente infondate.

Poichè ho la parola, voglio anche rettificare un supposto inesatto, che certo involontariamente è scorso nelle parole dell'onorevole conte di Pollone. Egli ha detto che le rendite della posta sono lasciate alla società. Ma ciò non è vero; sono lasciati alla società i prodotti postali degli scali intermedi, ma il reddito diretto delle poste per le lettere che arrivano allo Stato, o partono dallo Stato, e così quelle dei Consolati, è riservato assolutamente a beneficio dello Stato stesso. La quale rendita, che ora forse non è grandissima, si andrà certamente ampliando a misura che si moltiplicheranno le corrispondenze con quei paesi transmarini.

E tanto basti all'argomento, rimettendomi del resto sia alle considerazioni svolte nella relazione dell'ufficio, sia a quelle così copiosamente esposte dal signor ministro.

**PRESIDENTE.** Darò nuova lettura dell'articolo unico di cui consta la legge:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena esecuzione alla convenzione stipulata il ventitrè maggio corrente anno, dal ministro delle finanze colla *compagnia Transatlantica*, costituita in Genova con atto del quattro ottobre mille ottocento cinquantadue ed autorizzata con regio decreto del sette novembre successivo, per lo stabilimento di linee di navigazione a vapore tra Genova e l'America del Sud e tra Genova ed il Levante, colle modificazioni infra indicate. »

Chi approva sorga.

(Dopo prova e controprova il Senato non adotta.)

**DE CARDENAS.** Domando la parola sulla votazione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**DE CARDENAS.** In una legge composta di uno o più articoli, non mi ricordo bene, è succeduto in Francia lo stesso avvenimento che succede ora nel nostro Senato.

Gli articoli, o l'articolo unico della legge, erano stati rifiutati, si voleva allora da alcuni che si votasse la legge, ma domandarono gli altri: su cosa voteremo? La cosa che si vota a squittinio segreto è se gli articoli che sono stati approvati dall'Assemblea, siano o non siano adottati: quale è ora l'articolo che sia stato approvato, che debba essere votato, se sia o no adottato? Mi pare che cada da se stessa la votazione segreta sopra di un articolo che più non esiste e che non si possa adottare o rifiutare segretamente se sia da approvarsi o non approvarsi quello che già non è stato ammesso dal Senato e che più non esiste.

**DI POLLONE.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**DI POLLONE.** Ho domandato la parola appunto per citare un antecedente. Io mi ricordo che, quando l'onore-

vole generale Dabormida era ministro degli affari esteri, si era votato per alzata e seduta, e che alcuni membri domandarono lo squittinio segreto per sciogliere un dubbio, e che egli si oppose e protestò per questa ragione, cioè che quando una decisione è stata presa non bisogna mettere a repentaglio che una seconda decisione possa venir diversa da quella già stata constatata, e constatata in modo indubbio. Qui si aprirebbe appunto la porta a questo inconveniente, cioè che una decisione stata presa ad una maggioranza, piccola bensì, ma incontestabile, potrebbe esporre il Senato a che una nuova deliberazione fosse diversa da quella; e certamente il Senato non vorrà ammettere un antecedente che possa condurre ad un simile risultato; quindi io credo che, quando un articolo solo è stato votato, non vi è più nulla da porre ai voti.

**PRESIDENTE.** Prego il senatore Di Pollone di voler avvertire che non si trattava allora del doppio voto che si esige per una legge, ma di un solo articolo, sul quale si sarebbe replicatamente votato. Vi fu discussione per questa circostanza, che è fuori dell'usato, e vi era stato una specie di affidamento che si sarebbe votato a squittinio per chiarire maggiormente il voto. Lo ripeto, la discussione che allora si fece, fu particolarmente mossa da questa circostanza dell'affidamento, e del trattarsi di un articolo di legge, e non della legge in complesso, sulla quale si richiede sempre un doppio voto.

**DI POLLONE.** Se mi permettesse il signor presidente, io direi che è solo per analogia che ho ragionato.

**PRESIDENTE.** Riferendomi all'epoca la più remota della nostra vita parlamentare, credo che in Senato ci sia un antecedente, il quale, se la memoria non mi falla, deve essere a riguardo di una legge presentata per l'ordinamento della polizia nel principio del 1848. Per questo credeva di avvertire il Senato che, quanto è possibile, non conviene che i corpi deliberanti si mettano in contraddizione con loro stessi.

**MONTEZEMOLO.** Se non mi falla l'orecchio, parmi che quando si annunciò il risultato della votazione sia stato detto che votarono 22 e 24 in senso diverso. In questo caso la votazione non recherebbe con sé il numero voluto dalla legge e non porterebbe la maggioranza assoluta del Senato.

Sarebbe dunque il caso di venire allo scrutinio, ove quelli che si astennero dal voto primiero recherebbero il loro voto, e potremo avere una legge legalmente sancita oppure legalmente ricusata.

**DI POLLONE.** Io non crederei di poter lasciare passare l'osservazione fatta dall'onorevole preopinante, perchè anche qualora alcuni senatori si astengano, non è meno legale la deliberazione presa, purchè siano presenti. Che cosa dice lo Statuto? Bisogna che vi sia la metà più uno dei senatori, e questa metà più uno esiste di fatto nell'Aula in questo momento. Ma se qualche senatore si vuole astenere e non va a deporre la sua palla nell'urna, non sarà valida la votazione? Io credo di no. Sarà valida lo stesso. Quindi non sta l'osservazione fatta dall'onorevole Montezemolo.

**PRESIDENTE.** Tutto il dubbio dipende dall'interpretazione dell'articolo 63 dello Statuto così concepito:

« I e votazioni si fanno per alzata e seduta, per divisione e per squittinio segreto. Quest'ultimo mezzo sarà sempre impiegato per la votazione del complesso di una legge, e per ciò che concerne al personale. »

Si tratta di sapere se qui essendo in questione il complesso di una legge, si debba tuttavia procedere allo squittinio segreto quando il voto è stato negativo.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.** Il Senato capirà che io lamento il voto che esso ha dato testè; certamente io ne sono adolorato. Nullameno il Senato avendo rigettato l'articolo, io non vedo che cosa si potrebbe mettere in votazione. Essendo stata rigettata l'autorizzazione di dare piena esecuzione alla convenzione, non ci è più nulla da votare. Egli è evidente che, il Senato emettendo il voto per alzata e seduta a seconda degli usi di tutti i Parlamenti del mondo basta la maggioranza relativa, purchè sia presente, come lo richiede lo Statuto, la maggioranza assoluta. Perciò io credersi molto pericoloso se si volesse rivenire in un modo qualunque sul voto che il Senato ha dato, voto che io, lo ripeto, ancora lamento, perchè credo che la convenzione fosse molta opportuna.

**GIOTA, relatore.** Mi pare che non bisognerebbe perdere di vista che questo articolo, che è unico, è insieme tutta la legge, e che a termini dello Statuto ogni legge deve essere votata per squittinio segreto; la qual cosa mi pare nel caso tanto più necessaria in quanto che il numero di quelli che fin qui hanno preso parte alla votazione tanto in un senso che nell'altro non corrisponde nemmeno alla metà dei senatori presenti. Lo che vuol dire che vi sono stati probabilmente alcuni che si hanno riservato di dare il loro voto nello squittinio segreto che mai non manca. Ora, se questa votazione conclusiva non si facesse, essi contro ragione sarebbero in sostanza esclusi dal votare. È vero che si sarebbero in qualche modo esclusi per se stessi. Ma è anche vero che essi non potevano ragionevolmente prevedere, a fronte dello Statuto e del regolamento, che la discussione non dovesse chiudersi con scrutinio segreto. Epperò mi par necessario che questo sia fatto, anche per far più giusta e più regolare la votazione.

**PINELLI.** Domando la parola.

**PALLAVICINO-MOSSÌ.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Pinelli.

**PINELLI.** Io invoco la lettera dello Statuto, secondo la quale credo che si debba assolutamente venire allo squittinio segreto. Se vi sarà contraddizione mi riserverò di svolgere maggiormente la proposta.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Pallavicino-Mossi.

**PALLAVICINO-MOSSÌ.** Ho domandata la parola solo per fare osservare che un gran numero di senatori, non avendo forse ancora esaminato questa questione, possono perciò essersi astenuti per maturare il loro voto

(*Ilarità*), sapendo che il voto definitivo è quello che si fa per squittinio segreto.

Mi è molte volte successo di non alzarmi, perchè non avevo ancora un'opinione ben formata, aspettando così ancora quei 5 o 10 minuti per esaminarla. (*Ilarità*) Io non credo che questa mia proposizione meriti la derisione.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Sclopis.

**SCLOPIS.** Mi pare che stando a termini di legge vi vogliano due elementi per definire la votazione, cioè il numero legale e la maggioranza dei votanti.

Quando manca uno di questi due elementi io non posso credere che la legge sia votata. Quando vi è stato solo una maggioranza relativa, ma non è stata la maggioranza assoluta, mancherebbe la rappresentanza del numero legale; per conseguenza io credo che sia opportuno di venire allo squittinio segreto, affinchè si determini che sul numero legale la maggioranza dei senatori hanno votato in un senso o nell'altro.

**DI POLLONE.** Domando la parola per rispondere all'onorevole Sclopis, pregandolo a voler tener conto dell'osservazione che ho già fatta.

Io domando che egli voglia risolvere questo caso, che se i quattro o cinque che si sono astenuti non vogliono intervenire alla votazione segreta se non depongono la palla nella bussola, come rimedierà quando nella sala sono soli 51 i membri presenti?

**PRESIDENTE.** Procediamo con pacatezza, perchè credo che profitterà alla soluzione della quistione.

In questo momento ricordo più esattamente quello che si è fatto dal Senato altra volta in consimile circostanza. Si trattava di una legge di polizia di cui furono rigettati i primi articoli, e quantunque rigettati i primi articoli non si andò ai voti.

Ma però in una seduta privata del Senato, alla quale assistevano molti dei senatori che sono tuttora presenti, si sollevò la questione se era stato ben fatto di prescindere da questo voto per non essere stati approvati gli articoli; e per fissare la giurisprudenza in avvenire su questo punto fu redatto l'articolo 54 del nostro regolamento il quale dice: « Salvo il voto sulla legge intera al quale si procede sempre per mezzo di appello nominale a scrutinio segreto, il Senato esprime il suo voto per alzata e seduta. »

Io credo di poter essere sicuro della mia memoria su questo punto; tuttavia interpello gli onorevoli Sclopis e Cibrario che, se non sbaglio, erano miei collaboratori nella seconda redazione del regolamento, se quest'articolo non sia stato con queste viste redatto.

(*I senatori Sclopis e Cibrario fanno segni affermativi.*)

Posso quindi assicurare su ciò il Senato mentre mi pare non possa mancarmi la loro testimonianza.

**DI SAN MARTINO.** Io riconosco che l'articolo dello Statuto è molto grave e può dar luogo a dubbi; ma sul terreno pratico però mi pare che la sua risoluzione si semplifichi moltissimo.

Infatti io suppongo una legge composta di due articoli egualmente essenziali, indipendenti uno dall'altro,

e che uno di questi articoli sia adottato, e l'altro sia invece rigettato; forse che la votazione segreta farà passare l'articolo che è stato rigettato nella prima votazione? No certamente!

Questo adunque prova che la votazione segreta non è chiamata a ristabilire quello che la votazione pubblica ha già deciso. Quando il Senato, quando una Camera ha rigettato un articolo, io non veggio più che vi sia materia per una votazione, mentre non vi è più cosa su cui importi votare.

Io faccio plauso al disinteresse del presidente del Consiglio, il quale per il trionfo dei principii, sacrifica una causa alla quale tiene; ma credo che andando in un senso contrario si sacrifica un vero principio, in quanto che si annulla effettivamente una votazione che lo Statuto considera già per definitiva.

Ammetto anche io che nel complesso della legge, dopo votati per alzata e seduta gli articoli, si debba procedere alla votazione segreta: e questo è un beneficio che lo Statuto ha introdotto per rendere in un modo più positivo le votazioni libere; ma non si è preoccupato del pensiero che le votazioni non sarebbero meno libere, quando si facessero contro le proposte del Governo, altrimenti avrebbe stabilito che dopo la votazione per alzata e seduta ogni articolo avesse una votazione segreta. Credo quindi che traendo il principio dall'applicazione che si è fatta finora del voto per alzata e seduta, sia impossibile di applicare ad un solo articolo la disposizione dello Statuto che richiede una seconda votazione.

**PRESIDENTE.** Io prego il Senato di ritenere che il presidente non intende con questo di facilitare in guisa alcuna il successo di una legge che esso ebbe a rigettare nei suoi articoli. Non è questa la sua missione. Si tratta qui di mantenere, finchè il Senato non abbia giudicato altrimenti, quello che una prima volta ritenne essere il miglior partito.

La parola spetta al senatore De Cardenas.

**PINELLI.** Io aveva domandato la parola nel caso che venisse contrastata la mia proposta.

**DE CARDENAS.** Quando io aveva cercato di parlare non era che per dire le cose che disse adesso il senatore Di San Martino. Manca la materia su cui votare a scrutinio segreto. Su che cosa si vota? Quando si viene a votare per scrutinio segreto, si vota sul complesso degli articoli che sono stati adottati dalla maggioranza e che formano un progetto di legge, i cui articoli sono già stati adottati; ma ora non vi è progetto di articoli approvati dal Senato e non si può votare sopra una cosa che non esiste, non potendosi votare che sugli articoli che sono già stati adottati per alzata e seduta o per altro mezzo dalla maggioranza.

Qui manca assolutamente la materia su cui dare un voto. Adotteremo noi l'articolo proposto dal Ministero? Ma il Senato ha già dichiarato che non vuole quell'articolo; e che cosa resta? Nulla.

**PRESIDENTE.** Mi pare che a questo punto sarebbe meglio andare ai voti. Io credo che, trattandosi di stabi-

lire una giurisprudenza una volta per sempre, sia meglio che il Senato prenda una decisione.

Se il Senato consente, io metterò ai voti la questione, Chi crede...

**PINELLI.** (*Interrompendo*) Bisogna che ciascuno sappia che cosa deve votare... (*Rumori*) Sento dire che non vi è materia da votare... (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Io intendo di porre ai voti se si deve sì o no procedere allo scrutinio segreto sul complesso della legge.

Chi così crede voglia levarsi.

(Il Senato delibera che si passi allo scrutinio segreto.)

**GIULIO, segretario,** procede all'appello nominale.

Risultamento dello squittinio:

Votanti . . . . .	56
Voti contrari . . . . .	32
Voti favorevoli . . . . .	24

(Il Senato non adotta.)

**APPROVAZIONE DI DUE PROGETTI DI LEGGE:**

**1° COMPUTO DELLA CAMPAGNA D'ORIENTE; 2° MODIFICAZIONI ALLA TARIFFA DI NAVIGAZIONE SUL LAGO DI BOURGET.**

**PRESIDENTE.** Prego i signori senatori a riprendere il loro posto per discutere ancora due leggi, le quali mi pare non possano dare luogo a seria discussione, una relativa al computo della campagna d'Oriente alle truppe del corpo di spedizione (Vedi vol. *Documenti*, pagine 1193 e 1194), e l'altra per modificazioni alla tariffa di navigazione sul lago di Bourget e canale di Savières. (Vedi vol. *Documenti*, pagine 1190 e 1191.)

Darò dunque lettura del primo di questi due progetti, così concepito:

« *Articolo unico.* Il servizio prestato in guerra presso il corpo di spedizione in Oriente sarà computato per due campagne, quando abbia raggiunto la durata di almeno dieci mesi dal giorno dell'imbarco a quello dell'ammessione in libera pratica al ritorno nei regi Stati.

« Il servizio stesso, la cui durata sia minore di dieci mesi, sarà pur computato per due campagne, quando abbia cessato per causa di ferite incontrate per ragione di servizio presso il corpo di spedizione. »

Se non si domanda la parola, lo metto ai voti.

Chi lo approva sorga.

(È approvato.)

Darò ora lettura del secondo, cioè di quello riguardante la navigazione sul lago di Bourget e canale di Savières:

« *Art. 1.* La tassa stabilita coll'articolo 2 della tariffa, annessa alla legge 10 febbraio 1855, è ridotta di un terzo per tutti i bastimenti, barche o battelli percorrenti il canale di Savières ed il lago di Bourget. »

(È approvato.)

---

TORNATA DELL'11 LUGLIO 1857

---

« Art. 2. Con decreto reale da publicarsi negli atti del Governo sarà provveduto al servizio di navigazione del canale di Savisres. »

(È approvato.)

Si procede dunque allo squittinio di questi due progetti di legge ad un tempo, ma con urne separate tanto per l'una che per l'altra legge.

**MABIONI**, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . . 54  
Voti favorevoli . . . . . 53  
Voti contrari . . . . . 1

(Il Senato quindi adotta l'una e l'altra legge.)  
Il Senato è convocato per lunedì ad un'ora.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.