

TORNATA DEL 2 LUGLIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Seguito della discussione sul progetto di legge per lo stabilimento di una linea di navigazione a vapore tra Genova e l'America — Oppugnano il progetto i senatori Di Pollone e De Cardenas — Parlano in sostegno il senatore Alberto della Marmora, e il presidente del Consiglio, ministro delle finanze — Scltarimenti richiesti dal relatore sull'articolo 13 — Risposta del presidente del Consiglio, ministro delle finanze — Incidente sull'ordine della discussione, intorno al quale parlano i senatori Jacquemoud e Di Pollone — Approvazione del progetto.*

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

QUARELLI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LO STABILIMENTO DI UNA LINEA DI NAVIGAZIONE A VAPORE TRA GENOVA E L'AMERICA.

PRESIDENTE. Continua la discussione generale, ieri incominciata, sul progetto di legge per lo stabilimento di una linea di navigazione a vapore tra Genova e l'America.

Accordo la parola al senatore Alberto della Marmora.

LA MARMORA ALBERTO. Non era intenzione mia di prendere la parola sul progetto in discussione, non avendo potuto, dal rapporto del relatore, rilevare quale fosse realmente il mandato lasciato dagli uffizi ai loro commissari, cioè quale fosse veramente l'opinione del Senato in delli uffizi.

Dalla discussione di ieri poco mi sono illuminato su questo punto; ciò non di meno, essendo state toccate delle quistioni di marina che, a parer mio, possono venire raddrizzate, credo dover uscire dal silenzio proposto, per pagare il tributo dei pochi miei studii, e della tenue mia esperienza in cose che spettano alla marineria.

Fu detto ieri, se non erro, che il vantaggio di avere nel caso di guerra dei piroscafi non militari alla disposizione del Governo si riduce a poca cosa; credo che sia questo un errore, perchè farò osservare all'onorevole collega senatore De Cardenas che per la medesima ragione che in un corpo d'esercito di terra non tutto è fucile o cannone, così in una squadra non tutto è destinato a mandare od a ricevere proiettili.

In un corpo di terra vi sono, ed in abbondanza, dei carriaggi i quali, se non mandano la morte al nemico, hanno però l'importante missione di sostenere la vita a chi deve spenderla sul campo, come pure quella di evacuare i feriti, e di fornire ogni giorno ai combattenti ciò che quotidianamente viene in meno di munizioni di guerra.

Ebbene, signori, in mare la cosa non è dissimile; massime dopo che ai legni a vela sono aggiunti nelle squadre dei vapori in certo numero e di certo volume, destinati ad agire direttamente come combattenti.

Per ora parliamo soltanto del consumo di combustibile che questi legni debbono fare: ebbene, questo carbone consumato va rimpiazzato sul luogo se quei vapori devono sempre essere disponibili per la pugna ad ogni evento.

Questi vapori che agiscono io non posso che paragonarli ad un pezzo d'artiglieria di campagna, il quale oltre il cassettino di poche cariche che porta con sé, deve aver dietro uno o più cassoni ripieni di munizioni. Ora io dico che i rappresentanti in mare di questi cassoni sono certamente dei vapori di trasporto, i quali in parte seguirebbero i piroscafi combattenti, gli altri sarebbero spediti a cercare nuove provviste, ed a trasmettere dispacci ed ordini, tutti uffizi che possono benissimo venir disimpegnati da vapori non affatto costrutti per la guerra.

E su questo punto diceva benissimo ieri l'onorevole ammiraglio nostro collega, poichè toccammo pur troppo noi stessi colle mani quanto abbia giovato l'intervento dei vapori non militari a salvare, non è gran tempo, una flottiglia da inevitabile rovina, mentre per contro, dal lato contrario, in quel giorno di inaspettata calma la deficienza di vapori ci abbia fatto perdere un'occorrenza che forse non si presenterà mai più.

Ma, signori, io credo che se questi vapori destinati alla

navigazione transatlantica saranno in parte a elice, cioè privi di quei tamburi e ruote che ne imbarazzano i fianchi, potranno questi legni essere benissimo armati per l'offesa e muniti al bisogno di discrete batterie.

Egli è certo che senza pretendere di essere una potenza marittima, c'incorre l'obbligo di mantenere il nostro rango tra le nazioni di second'ordine, che hanno un naviglio da guerra nelle acque del Mediterraneo o dell'Adriatico: è dunque per noi un dovere, una necessità di aumentare il numero dei vapori dello Stato, per la sola imperiosa ragione che quelle altre nazioni ne sono bene provvedute e ne hanno più di noi.

Se poi si vorranno calcolare le ingenti spese di primo acquisto e di manutenzione cui bisognerebbe soggiacere per portare al voluto completo il numero dei vapori dello Stato, e se da altra parte si pone in conto il solo discapito prodotto dalla loro inoperosità ordinaria, si vedrà facilmente che miglior partito si è quello di non averne per ora che lo stretto numero necessario, e di tenerne in serbo un'altra parte a disposizione per il solo caso di guerra, mentre in tempo ordinario di pace verrebbero questi ultimi addetti senza interruzione ad un servizio utile: non avremmo così sotto tettoie nelle nostre darsene un immenso capitale inoperoso non solo, ma scadente ogni giorno di valore, per le spese di manutenzione, e per le inevitabili degradazioni; in fine sarebbero tanti *vers rongeurs* di meno per noi.

Io per questi motivi, e sotto questo aspetto, ritengo vantaggioso l'acquisto proposto, epperò voto per il progetto di legge; non però senza dichiararmi malcontento, se per caso tale progetto non venisse in parte modificato, credendo che tutto si possa ottenere con minor sacrificio delle esauste nostre casse.

Io ammetto l'utilità della spesa, vorrei però che fosse minore.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Di Pollone.

DI POLLONE. Signori senatori, nel prendere oggi la parola sul progetto di legge sottoposto alle vostre deliberazioni, scerverò dal mio dire qualunque allusione alle accuse di cui fu oggetto la parte dell'ufficio centrale a cui appartengo, confidando nel vostro delicato sentire, che ne ha fatto buona giustizia.

Se non mi sono dato premura di chiedere ieri la facoltà di parlare, si fu nella speranza che altri, meglio di me, vi avrebbe esposto i motivi che, a parer mio, sono contrarii alla concessione domandata; e così avvenne in parte. Difatti abbiamo guadagnato una possibilità di rendere meno lunga, e quindi meno fastidiosa l'esposizione di quanto credo ancora di dovervi sottomettere.

Già conoscete dalla relazione le due opinioni che si sono manifestamente spiegate nel suo seno, e come io faccia parte di quella che desidera di vedere migliorata la convenzione accettata dal Governo, consentaneamente al parere che emetteva unanime la Commissione governativa istituita dal signor ministro delle finanze, per istudiare il progetto di che è argomento, siccome consta dai processi verbali di sue adunanze, stati comunicati all'ufficio centrale.

Al qual parere già s'accostava nei primordii delle sue discussioni la maggioranza dei componenti lo stesso ufficio centrale, sebbene, per una circostanza insolita nella nostra storia parlamentare, siasi poscia manifestata parità nei voti contrari; modificazione, di cui non mi fermerò a discorrere, e che d'altronde poco monta in sostanza, poichè voi sarete in ultima analisi i giudici fra l'espressione dei due opposti sentimenti.

La maggioranza respingeva la legge per le ragioni che già conoscete, e che io non ho che da ripetere; considerava, cioè, come una sovvenzione di lire 624,000 annue debba riescire di grave peso alle nostre finanze nello stato di penuria in cui tuttavia si trovano.

Tanto più ciò considerava, in quanto che aveva presente la dichiarazione dell'onorevolissimo signor ministro delle finanze, il quale con quella lucidità che gli è propria, rispondendo all'illustrissimo maresciallo Della Torre in occasione della discussione dei bilanci, confessava che, dopo votata tutta la serie d'imposizioni che ci ha presentata, avremo ancora nel presuntivo del 1854 un probabile disavanzo di sei milioni, che sperava di vedere coperto soltanto dalle maggiori entrate che sarebbero per avverarsi nei diversi rami di prodotto per lo Stato.

La quale speranza, che amiamo di dividere, non è niente di più che una lusinghiera ipotesi, che la irresistibile eloquenza dei fatti potrebbe per avventura rendere illusoria, mentre la spesa di che ora si tratta sarà certa, e la gravezza ne vuol essere misurata dal lungo lasso di 15 anni, durante il quale lo Stato rimarrà vincolato; ciò che stabilisce a peso dello Stato medesimo l'egregia somma, nell'insieme, di lire 9,360,000, rappresentante l'interesse alla ragione del 6 1/4 per cento del capitale sociale della Compagnia.

Somma grave in ogni caso, e gravissima nelle presentanee nostre contingenze finanziarie, e che, a parere della maggioranza dell'ufficio, rimarrebbe senza rispondente compenso; somma, che per sé sola assorbe quasi quella delle ritenenze sugli stipendi e sulle pensioni, che annulla quell'altra che debbe costituire il prodotto della recente imposta sulle manimorte, e che renderà così inutile al bene dello Stato l'effetto di una di codeste leggi che i nostri concittadini, pensando solo alla necessità del sacrificio, sopportano con mirabile rassegnazione, ed anzi con buon volere, forse non si facilmente duraturo a fronte di questo splendido dono non necessario, non proficuo.

Dico non necessario, perchè non avvi urgenza, e si possono aspettare tempi migliori, e perchè, come l'osservava ottimamente il signor presidente del Consiglio dei ministri in occasione della discussione seguita in questi ultimi giorni, ricordando quanto ha fatto lo Stato in favore del commercio marittimo, « un solo ramo di commercio venne singolarmente favorito, e questo si è il commercio marittimo; » dopo le quali testuali parole egli enumerava uno ad uno tutti i vantaggi che gli sono stati concessi, e che io per amore di brevità non istarò a ridire, persuaso d'altronde che siffatta esposizione è presente alla vostra memoria.

Ora, io domando, perchè se il commercio marittimo fu già così largamente favorito, occorre ancora di concedergli novelli aiuti a scapito di tanti interessi di parecchie delle nostre interne provincie, le quali lungi dall'aver ottenuto agevolezze, le aspettano, sottostando intanto a gravissimi pesi?

Ma gli è essenzialmente sul punto se veramente sia utile nell'interesse generale la grave spesa in discorso, che fuvi dissentimento fra i vostri commissari; dissentimento che non sarebbe sorto ove fosse chiaramente dimostrato che il sacrificio domandato all'erario sia per tornare di vero correlativo vantaggio in pro della nazione.

Non vi ripeterò, o signori, che questa concessione veste pure il carattere di pretto protezionismo; ciò che, a parer mio, fu ampiamente dimostrato. Ma, se avessi da svolgere questo argomento, concluderei col dire come mi faccia meraviglia di non avere a guida del mio pensiero il signor presidente del Consiglio dei ministri, lui che, non ha guari,

felicitava il mio amico, il senatore Sauli, dei progressi che aveva fatti nell'applicazione della scienza del libero scambio.

Se vi sono interessi da soddisfare collo stabilimento di una navigazione a vapore colle Americhe, vadano senza timore gl'imprenditori di questa navigazione, e la fortuna sarà loro arridente; ma, se non esistono questi interessi, le 624,000 lire non li salveranno dalla rovina, ad esempio di quanto già accadde in altra vicina contrada, come lo dice la Commissione governativa nel suo primo processo verbale, rammentando, come sia noto: « che precedenti Compagnie estere, le quali si trovavano in migliori condizioni di quelle che ragionevolmente possano essere augurate alla nazionale, ed a malgrado dei considerevoli sussidi ricevuti dal Governo, dovettero nullameno cessare da un servizio, che ad esse, sott'ogni riguardo, arrideva nel suo principio. »

Diceva ieri l'onorevole senatore Balbi che, ove non esistessero interessi, conveniva di crearli, e che anche per questo verso la concessione di cui è caso doveva votarsi.

Abbandono quest'asserzione al signor ministro delle finanze, versato com'egli è nella scienza della economia politica, e non mi fermo altrimenti a combatterla.

Nel Belgio, che ad ogni momento ci viene citato come esempio, vediamo come una compagnia di navigazione per l'America del nord abbia ottenuto una concessione di eguale natura di quella di cui ragioniamo, ma come siano gravi le differenze delle condizioni.

Permettetemi di farvi conoscere l'opinione del ministro belga, e le condizioni del contratto.

Nella esposizione dei motivi, il ministro stabilisce che lo scopo della legge si è di provvedere al trasporto dei viaggiatori, delle corrispondenze, e delle mercanzie, e soggiunge:

« Est-ce l'intérêt postal que l'on veut servir? La vitesse est une condition absolue »

Dès-à-présent, l'expédition des correspondances par la voie de l'Angleterre laisse peu à désirer sous le double rapport de la célérité et de la régularité. Les lettres arrivent de New-York en dix ou onze jours. En moins de deux jours elles traversent l'Angleterre et parviennent en Belgique. »

Conchiude, sperando solo nell'abbassamento della tariffa, e soggiunge ancora:

« Mais nous n'avons pas jugé qu'il convint pour le seul bon marché des correspondances d'imposer à l'Etat des sacrifices en proportion avec leur degré d'utilité. »

Dov'è nel caso nostro quella *necessità assoluta di velocità* di trasmissione proclamata dal ministro belga?

I vapori nazionali che salperanno da Genova per New-York hanno facoltà d'impiegare 22 giorni.

Fatta supposizione che non ne spendano più di 20, si avranno sempre colla linea inglese-americana, che fa capo a Liverpool, sei giorni di risparmio.

Ciò stante, io mi domando, come mai il negoziante che spedisce merci, e che ha premura di saperle arrivate a salvamento, l'armatore e l'assicuratore che si trovano in eguali condizioni, e più d'ogni altro, in date circostanze, il Governo stesso, vorranno, per far piacere agli azionisti della nuova compagnia, servirsi del loro mezzo per aspettare una settimana di più le notizie che possono dar vita alle rispettive imprese degli uni, e dirigere gli altri nelle loro determinazioni? Lo stesso si dica delle commissioni, dell'invio di cambiali, insomma di ogni trasmissione commerciale. Sarebbe una illusione il crederlo, quando vediamo sul continente crescere per le corrispondenze i mezzi del telegrafo elettrico, e le vie ferrate prendere tuttodi maggior estensione.

La relazione vi fa conoscere quale sia il valore delle lettere giunte dalle Americhe nel 1852. Il calcolo ch'essa ne arguisce in avvenire, lo ritengo largo ed abbondante, che anzi il trasporto delle corrispondenze tra Genova da una parte e Buenos-Ayres e New-York dall'altra, non può, secondo me, essere considerato che come scopo affatto nullo od almeno secondario, poichè la somma che l'amministrazione delle poste dall'attivazione del progetto che ci occupa sarà per ritrarre, non potrà, tenuto calcolo d'ogni circostanza, superare le lire 60 mila, siccome già fu esposto al Ministero in lettera dell'amministrazione medesima del 27 aprile ultimo scorso, stata riportata quale allegato alla relazione fatta alla Camera elettiva, e di cui vi prego di udire la lettura (*Legge la lettera suddetta*).

Risulta dunque, che nel 1852 i bastimenti a vela procedenti dai porti americani (senza distinzione di sorta) recarono a Genova lettere. N° 12,169

Supposto che mediante una buona sorveglianza si possa ottenere egual numero di lettere dirette colà » 12,169

Avremo un totale di lettere N° 24,338

Durante lo stesso anno 1852, tra per le lettere spedite e quelle giunte nello Stato sardo per la via d'Inghilterra e Francia non solo da e per l'America, ma per tutti i porti esteri senza distinzione di lido, furono sborsate all'amministrazione delle poste francesi lire 69,000.

Calcolato che la media delle tasse sborsate sia 1 50, abbiamo per risultato che il numero delle lettere di via di mare incamminate dalla Francia e dall'Inghilterra si è di. . . . N° 46,000

Le quali unite a quelle del porto di Genova . . . » 24,338

Danno un totale di N° 70,338

Ma da questo numero conviene dedurre quelle lettere che ci pervennero, o che furono dirette da e per tutti gli altri porti, e che nè anco in avvenire potranno giovare del servizio dei piroscafi in progetto.

Non avendosi dati minuti per stabilire con precisione la quantità di lettere dirette nei porti delle Antille, Messico, Guatimala, Nicaragua, Giamaica, Cuba, Venezuela, Nuova Granata, l'Equatore, Perù, Bolivia e Chilli, Canada, Terranova, Nuova Scozia, e Nuovo Brunswick, pare potersi dedurre un terzo dal numero di 70,338, e così ritenere quello solo di 46,892, che a 1 50 per lettera darebbe un prodotto di lire 70,338, i quali si riducono a lire 61,000, per la deduzione che vuolsi pur fare di 20 centesimi per lettera già applicati anche alle corrispondenze che vengono oggidì scambiate.

Oltre di che, la già notata maggior velocità di trasmissione ottenibile coi servizi americani ed inglesi che fanno capo a Liverpool ed all'Hàvre, non potrà a meno di mettere ad evidenza in America la non convenienza (dal lato postale) della linea sarda; e siffatta ragione influirebbe per sè stessa ad altra deduzione di un terzo almeno da farsi ancora alla sopra-detta somma di prodotto; chè ognuno ben vede, come gli Stati Uniti mantenendo egliino stessi dei servizi piroscafici tanto per l'Hàvre, che per Liverpool, difficilmente spediranno le loro lettere coi vapori sardi, anzichè con quelli della Confederazione per non lasciar lucrare la Sardegna là, dove hanno nelle mani il mezzo di lucrare essi stessi.

Il signor senatore Balbi diceva essere a sua cognizione la esistenza di un gran contrabbando epistolare per mezzo di legni mercantili, il quale cesserà issofatto per virtù dell'istituzione della nuova linea. So bene, che uno degli interessati, venuto a bella posta da Genova per persuadermi, signori senatori, dell'utilità dell'impresa, va ripetendo, saper egli per

esperienza come ogni bastimento che salpa da Genova porta seco almeno 300 lettere in contrabbando.

Ma io credo che l'amore della riuscita delle sue idee lo illuda, e fondo questa mia opinione in primo luogo, perchè confido sulla lealtà del commercio genovese, nella osservanza delle leggi, ed in secondo luogo sulla solerzia delle autorità preposte a reprimere siffatto contrabbando, persuaso che, ove esistesse, saprebbero esse fare il loro dovere ed impedirlo.

Ad ogni modo, ammessa per un momento la ipotesi, credete voi, o signori, che lo scandalo cesserebbe immediatamente per l'istituzione della compagnia?

Non mai, perchè se qualche lettera si spedisce in contrabbando (e non contesto che sino a un certo punto la cosa abbia realmente luogo), sono lettere di povere famiglie pei loro congiunti, alle quali cale assai più la economia che non la prestezza dell'arrivo, e che però si valgono di bastimenti a vela, per la qual ragione continueranno quelle lettere a battere la stessa via, ma non sono propriamente lettere del commercio, il quale, credetelo, non si vale del fraudolento mezzo, perchè indegno di lui, e dannoso ai suoi interessi.

Disse ancora il senatore Balbi, che ora il commercio paga prezzi enormi per le sue lettere, peso di cui sarà esonerato mediante il mezzo di trasporto diretto coi piroscafi della compagnia, e soggiunse di avere avuto nelle mani lettere che costavano persino 25 lire l'una. La risposta è ovvia. Le lettere pagano dipendentemente alle tariffe risultanti dalle convenzioni postali stipulate fra le diverse potenze, ed il prezzo delle lettere per questi Stati provenienti dalle colonie pagano in ragione di 1 70 per caduna lettera semplice di grammi 7 1/2, che non può dirsi eccessivo. Ma questo prezzo si accresce ogni qual volta il peso eccede i grammi 7 1/2, e così si pagano tanti porti quante volte una lettera è di questo peso, o di una frazione maggiore, nè più nè meno di che pagherebbe qualunque altra merce, quanta più se ne voglia acquistare.

Anche a me sono state esibite da uno degli onorevoli promotori di questa impresa lettere che avevano il carico di 5 o 10 lire, ma potei di leggieri rimarcare, come nell'angolo sinistro fosse segnato il peso, secondo che è prescritto dalle convenzioni, e convincermi come quella a modo di esempio che aveva il carico di 10 20 pesava 38 grammi, e così andava passibile di sei porti, ossia appunto di lire 10 20.

Seguendo a fare il paragone della concessione belga con quella in progetto, vediamo come un meschino sussidio di lire 1200 per viaggio sia stato accordato alla compagnia che sta per essere stabilita in Anversa, e come tale assegnamento le sia unicamente stato consentito per tener luogo di *diritto di porto*, perchè, notava il ministro degli affari esteri, signor De Brouckère, « si dans presque tous les pays, les entreprises de cette nature jouissent de l'exemption complète des droits de port, les réglemens en vigueur mettent obstacle à ce qu'il en soit ainsi chez-nous. » Tale savio divisamento era pure quello della Commissione governativa, già citato ed espresso ad unanimità di voti.

Dai fautori della legge si dirà che alla compagnia belga è guarentito (per 10 anni) il 4 per cento d'interesse del capitale sociale. Al quale proposito, non istarò a dire, come sia pure stato convenuto colla società medesima, che se la differenza tra il prodotto brutto e le spese abbia a presentare un beneficio superiore al 7 per cento del capitale impiegato, il soprappiù voglia essere versato nelle casse del tesoro sino a concorrenza delle somme pagate dallo Stato, nel corso degli anni anteriori, a titolo di guarentia dell'interesse.

Sogglungerò bensì colle parole stesse del ministro belga: « qu'il n'est pas à craindre que la garantie d'intérêt puisse

pendant une succession de temps un peu prolongée, se traduire en dépense réelle; car quiconque est au fait des affaires maritimes sait qu'un service de navigation réduit, par toute ressource au seul intérêt de son capital sur le pied de 4 pour cent, ne pourra rester dans cette situation. »

Nè siffatto sussidio, anche nei primordii, può essere maggiore dell'1 per cento.

Si dirà eziandio, che, oltre a questo eventuale sussidio, alla compagnia belga rimane abbandonata la tassa di via di mare, di centesimi 50 per ogni lettera. A quale riguardo osservo che se mai il prodotto di quella tassa abbandonata alla compagnia fosse per divenire di notevole guadagno alla medesima, lo stesso presunto prodotto concorrerebbe a sminuirne ed anzi a togliere in pro del Governo il rischio della di lui guarentia dell'interesse al 4 per cento, nè più sarebbe da considerarsi qual altro favore la guarentia medesima, che la compagnia ha tuttavia cercato di assicurarsi.

Se non che, quantunque sulla entità più o men rilevante di siffatto prodotto io non abbia dati matematici da produrre, posso appoggiare la mia opinione a quella poca esperienza che ho acquistato in simili materie, e credo di non errare quando asserisco che, per le ragioni già addotte, della tardanza negli arrivi, non sarà di molta importanza il numero delle lettere che la compagnia potrà avere da trasportare nell'anno.

Eliminato, secondo me, il vantaggio postale che possa esistere ad per la compagnia belga, così per la nazionale, passerò ad esaminare i supposti vantaggi commerciali, e quindi quello che troveranno gli emigranti.

Nel ragionare del commercio colle Americhe, mi appoggio alle tabelle che sono citate nei processi verbali della ridetta Commissione governativa, e che, per una fatalità, quantunque cercate, non si poterono più rinvenire. Da esse tavole, state prodotte dall'azienda delle gabelle, risultava essere come nullo il commercio di esportazione, il quale consiste in paste, rdesie, pochissimi marmi e frutta secche, ma per valore di minima entità. A questi oggetti il signor senatore Albini ne aggiunse altri, che, toltone le stoffe di seta, sono sì poca cosa, che sarà sempre un troppo grave premio quello di 624 mila lire per favorire l'esportazione dei *coralli lavorati, dei conchietti, e dei funghi all'olio*.

Quanto al commercio d'importazione dalle Americhe del nord, suole esso ridursi al cotone, merce voluminosa che male si alloga sovra piroscafi, facilmente infiammabile, e quindi più sicura a bordo di un bastimento a vela, che non sente il bisogno di arrivar a giorno fisso, e dà il nolo a minor prezzo. Il perchè non saprei nè anco vedere quale altra mercatanzia possa giungere a Genova, a mezzo dei piroscafi della compagnia, con vantaggio del commercio e dello Stato.

Quanto ai numerosi passeggeri su cui si spera, l'ammessione dell'appulso a Marsiglia, per chi voglia considerare la questione senza preoccupazione, ne toglie affatto la possibilità.

Diffatti, gli abitanti della Francia meridionale, della Savoia, della Svizzera e dell'Alemagna si recheranno, come fu accennato, e colla navigazione del Rodano, e col mezzo delle ferrovie già compiute, e poscia di quelle che stanno attivandosi, più facilmente a Marsiglia che a Genova, perchè avranno minor cammino da percorrere, minor navigazione da sopportare, e per conseguenza minor dispendio.

Quando si volessero pur ammettere tutte le risultanze le più favorevoli dell'ideata concessione, l'appulso a Marsiglia le distruggerebbe tutte, ed in poche parole noi verremmo a pagare molto per favorire non il nostro commercio, ma quello di Francia.

Non istarò, o signori, a rispondere a tutte le asserzioni

favorevoli alla progettata convenzione, non perchè manchino sodi argomenti per ribatterle, ma perchè stanchi di questa lunga Sessione dovete desiderare di vederla giunta a termine.

Mi limiterò ora a riepilogare le risultanze fra quanto è stato concesso alla società belga, e quanto vorrebbe ottenere la società nazionale.

Là si è guarentito eventualmente l'interesse del 4 per cento del capitale sociale, ove la compagnia non arrivi coi suoi traffici a conseguirlo; noi pagheremo il 6 1/4. Là è stata limitata la concessione a 10 anni; da noi se ne vogliono 15. Là si è diniegata l'esenzione dei diritti di porto e consolato; noi dovremmo concederla. L'abbandono della tassa delle lettere per via di mare, che sta in favore della compagnia belga, non monterà mai, come già dissi, a somma di rilievo.

Non è da farsi meraviglia che le azioni della compagnia genovese siano state sottoscritte, poichè avranno un interesse elevato, guarentito e pagato dallo Stato.

Se non che, il senatore Balbi errava nel computo delle sottoscrizioni delle medesime, accennando come 4 milioni fossero stati sottoscritti in Inghilterra, 3 a Genova, e 3 a Torino.

Da un documento ufficiale che tengo nelle mani risulta come le sottoscrizioni aperte presso la segreteria della Camera di commercio di Torino non siano che per 44 azioni di mille lire. Mi si disse, che altra nota di sottoscrizioni fosse aperta presso il Ministero delle finanze, e che dal complesso delle firme vi fosse pel valente di lire 760,000; ciò che non darebbe neppure un milione.

Ignoro quante azioni abbia preso il commercio di Genova; ma so da uno degli onorevoli promotori che sin dai primordi dell'ideata impresa aveva domande dall'Inghilterra per più di 5 milioni; e ciò non mi sorprende, perchè gl'inglesi sanno fare speculazioni, e profittevoli, senza bisogno di sussidi, e sanno a più forte ragione che con vistosi sussidi guadagnerebbero tanto di più, e ciò ancora perchè, dietro a quanto mi venne asserito, le case di commercio inglesi hanno preso azioni non altrimenti che alla condizione di avere esse medesime l'impresa della provvista dei bastimenti.

Ridotta a questi termini la questione, io dichiaro di non poter votare la legge che sanziona la progettata convenzione, perchè obbliga lo Stato al pagamento di rilevante somma che può essere in mille modi più utilmente impiegata, quando pure, ciò che non è, la si avesse disponibile; perchè lega lo Stato per 15 anni, mentre il Ministero e la sua Commissione consultiva opinavano per 10 o 12 al più; perchè il lasso di tempo di 15 anni trova la sua censura anche fra gli aderenti al progetto stesso di legge (vedi il foglio 142 del Parlamento), ed in ciò che in identiche circostanze si è fatto nel Belgio, perchè, compiuto il sacrificio, nessun corrispondente utile sarà per risultarne al paese, ma solo ai possessori di azioni, perchè collo scalo di Marsiglia si fa il vantaggio della rivale di Genova, togliendo a Genova stessa quello dei passeggeri e del commercio di commissione; vantaggio che al certo non le renderà l'apertura della ideata poetica via attraverso il Lukmanier, quand'anche in questo secolo dei miracoli dell'arte, potesse per avventura divenire una realtà; perchè finalmente, quando lo stabilimento della divisata linea di navigazione possa infatti procacciare in giusta misura i supposti vantaggi, un qualche ritardo potrà, anzichè pregiudizievole, tornare utile allo Stato, inquantochè si riuscirà di certo ad avere più moderate domande a riguardo del concorso dello Stato, il quale concorso debbe essere non altrimenti che morale, e ciò siccome accadde nel Belgio ove la proposta che precedette quella stata ammessa mercè il tenue sussidio di lire 1200 per cadun viaggio, era intesa ad averne (oltre a più altri favori)

uno di lire 50,000 anche per ogni viaggio di andata e di ritorno, in ragione di due viaggi al mese, e così annue lire 1,200,000.

Mi sono principalmente fissato sulla navigazione della linea del Nord, perchè è quella che si presenta maggiormente passiva. Non ho ragionato di quella del Sud, perchè non posseggo sufficienti dati in proposito. Ma solo accennerò come i piroscafi della linea inglese, che muovono da Southampton, impiegano 29 giorni per recarsi a Rio Janeiro, quando la nostra compagnia ne ha voluti 32, così che, anche per questa linea, lo scopo di celerità mancherà per favorire le corrispondenze postali, le quali, massime se di maggior interesse, continueranno a seguire la via d'Inghilterra, ove lo Stato, se paga larghi sussidii, ottiene grandi risultati; i quali sussidii poi non sono che il corrispettivo di un servizio renduto nel modo il più pronto, ed il più perfetto, quando, in vece, da noi il sussidio non sarà che per favorire interessi privati senza veruna risultanza di pubblica utilità.

Conchiudo, mantenendo la proposta di sospendere la votazione della legge, onde il Governo abbia campo di trattare sovra novelle basi, e per la sola navigazione del Sud, riducendo l'impegno dello Stato a 10 o 12 anni al più.

Una minore spesa con qualche vantaggio potrà essere sopportata dallo Stato. Una ingente spesa senza alcun utile non può, a parer mio, giustificare la nostra sanzione.

Non ho, o signori, la pretesa di avervi convinti nel mio senso. L'esito di questa discussione sarà quello che la vostra sapienza detterà. Lo rispetterò in ogni caso con quella venerazione che meritano le vostre sentenze. Ma ove sia favorevole al progetto, mi permetterete di aspettare in silenzio, per più non dubitare della sua utilità, che la ineluttabile storia dei fatti mi abbia dimostrato il mio errore.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al presidente del Consiglio.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Signori senatori, fra tutti i progetti relativi a grandi imprese, che furono sottoposti alle vostre deliberazioni, nessuno, come il presente, ebbe ad incontrare tanta e così grave opposizione; opposizione che trovò eloquenti e dotti interpreti e nel seno del vostro ufficio centrale, ed in questo recinto. Io quindi sarò costretto di richiedere la vostra indulgenza più del solito, onde poter ribattere tutti gli argomenti, che dai varii oratori a questa legge avversari furono adottati.

La convenzione fatta, ed ora sottoposta alla vostra approvazione, fu combattuta e a nome dei principii, e con considerazioni economiche, e con considerazioni finanziarie.

Fu combattuta a nome dei principii ieri singolarmente dal senatore De Cardenas ed oggi pur anche dal suo collega il senatore Di Pollone. Essi denunziarono questa convenzione siccome una misura altamente protezionista, onde io inaspettatamente mi vidi appuntato di essere passato nelle file del partito protezionista. Io in verità ho qualche argomento di rimanere stupito di quest'accusa. Io, o signori, credeva che il protezionismo consistesse nel favorire un'industria la quale non fosse nel caso di potere sopportare la concorrenza dell'industria straniera, di favorire con premi e con tasse, o con dazi, i prodotti di qualunque natura, che fabbricati nell'interno del paese venissero a costare più cari di quelli introdotti dall'estero.

Questo, o signori, mi pare essere il protezionismo economico. Ma ora qui non siamo in questa circostanza: non si tratta di favorire una compagnia nazionale in concorrenza con una compagnia estera; gli onorevoli senatori De Cardenas,

e Di Pollone avrebbero ragione di rimproverarmi se venisse a proporvi di dare un sussidio ad una compagnia nazionale per lottare contro una compagnia estera, che si offrirebbe di fare il medesimo servizio a condizioni più moderate. Se una compagnia americana, se una compagnia inglese avesse proposto al Governo di stabilire un servizio regolare fra Genova e le Americhe mediante una sovvenzione minore di quella richiesta dalla compagnia genovese, io dico schiettamente, avrei probabilmente accettata questa proposta; ma disgraziatamente noi non abbiamo avuto offerte serie nè da compagnie inglesi, nè da compagnie americane, nè da compagnie francesi. Qui dunque, o signori, non si tratta di favorire con una misura di protezione un'industria nazionale onde possa reggere alla concorrenza estera; si tratta semplicemente di remunerare un pubblico servizio.

La compagnia transatlantica ha un doppio scopo, ha un carattere commerciale, ed ha un carattere pubblico, fa operazioni di commercio ed adempie ad un servizio pubblico, cioè al trasporto delle lettere, ed al trasporto regolare dei passeggeri, e fa sopra il mare quello che fanno sulla terra i corrieri e le diligenze, colle quali tratta l'amministrazione delle poste.

L'onorevole senatore Di Pollone ben sa che il servizio dei corrieri impone un sacrificio assai largo allo Stato. Se io non erro, il corriere di Francia costa, oltre a ciò che rende non il ramo postale, ma il trasporto delle merci e dei viaggiatori, 170 mila lire.

Si dirà dunque che noi facciamo... *(Interruzione del senatore Di Pollone)* Mi pare che l'onorevole preopinante accenni ad una somma maggiore. Io non credo però che il Governo, così bene rappresentato dall'onorevole senatore Di Pollone in questo ramo d'amministrazione faccia atto di protezionismo pagando 150 o 200 mila lire per avere un regolare e ben fatto servizio postale sulla linea di Francia.

Mi dirà l'onorevole senatore: qui è un servizio assolutamente pubblico, mentre voi trattate con una compagnia che fa atti commerciali.

Ma l'amministrazione delle poste in terraferma tratta pure colle compagnie private, e quantunque la legge imponga l'obbligo a tutti i concessionari di servizi di vetture pubbliche di trasportare gratuitamente i dispacci, quando però l'amministrazione crede dover richiedere da essi condizioni di tempo e di velocità speciali, cioè obbligarli a partenze a certe determinate ore, ed all'impiego di una certa velocità, loro corrisponde un sussidio. Io credo per esempio, che al concessionario del servizio da Nizza a Genova l'amministrazione delle poste dia un sussidio abbastanza largo, ne dà uno certamente all'imprenditore del servizio tra Genova e Pietrasanta; io non penso con ciò che l'amministrazione delle poste ed il Ministero, che sanziona questo atto, facciano opera di protezionismo.

Se dicesti che il corrispettivo proposto per il sussidio che si porge alla compagnia sia eccessivo, io ammetto che si possa sostenere, ma non potrò ammettere giammai che questo sussidio sia un atto di protezionismo.

Io spero con queste brevi parole di essermi purgato da un appunto che mi tornava molto grave, tanto più grave in quanto che veggio con la più viva soddisfazione non esservi quasi più in questo recinto chi sia fautore del sistema protezionista; ed invero sarebbe stato straordinario che quando il Senato votava quasi ad unanimità la legge della riforma daziaria, colla quale si segnava un nuovo passo risoluto nella via della libertà commerciale, io che ho avuto l'onore di iniziare questa riforma avessi apostatato dalle mie primitive opinioni. Vengo ora ad esaminare la questione dal lato eco-

nomico e finanziario. La convenzione fu considerata come sfavorevole alle finanze, come troppo larga pei concessionari.

Io credo che si possa e si debba esaminare sotto due aspetti per quanto riguarda ai concessionari, cioè sotto al suo merito intrinseco. Dobbiamo vedere in primo luogo se era possibile di ottenere il medesimo servizio con sacrifici minori; in secondo luogo, dato che non si possa ottenere quel servizio con minori sacrifici, se questi fossero in proporzione con l'utilità che da essa il paese dovrà ritrarre.

Fu in questo recinto e altrove dimostrato che, se l'attuale convenzione si paragona colle convenzioni passate dai Governi inglese ed americano colle compagnie che hanno assunto il servizio transatlantico, le condizioni alle quali noi abbiamo acconsentito sono di gran lunga meno onerose. Difatti calcolate a ragioni di miglia la distanza da percorrere, calcolate a ragione dell'importanza dei bastimenti quello che paga il Governo inglese alle compagnie che mantengono il servizio fra l'Inghilterra e l'America, il Mediterraneo e le Indie, e vi convincerete che noi non paghiamo che il terzo od il quarto di quanto esso paga. Alla stessa conclusione si arriverebbe col paragonare la nostra convenzione con quelle americane.

Ma dopo la presentazione di questa legge sorse un fatto nuovo che somministrò armi potenti agli avversari della medesima, armi di cui seppero far uso molto abilmente; intendo dire la convenzione del Governo belga con una compagnia di Anversa. Mentre noi dovremmo corrispondere alla compagnia concessionaria lire 22 mila per viaggio da Genova a Nuova York, il Governo belga non corrisponde che 1200 lire. Quindi pare che il Governo belga abbia ottenuto condizioni di gran lunga migliori delle nostre.

Non so se sia da parte mia troppa tenerezza per la propria opinione, ma io dichiaro apertamente che se la compagnia mi proponesse di cambiar i termini dell'attuale convenzione, modificandola sulle basi di quelli sanciti fra il Governo belga e la compagnia di Anversa, io non accetterei la proposta, poichè se da un lato vi ha un vantaggio sulla sovvenzione in danaro, si presentano dall'altro due gravissimi inconvenienti: il primo cioè di abbandonare assolutamente per tutto il tempo che dura la convenzione il prodotto postale; ed il secondo, il più grave, quello che basterebbe per me a fare ch'io respingessi in modo assoluto la convenzione, si è l'obbligo di garantire l'interesse del capitale impiegato nella costruzione dei bastimenti.

L'onorevole senatore Di Pollone fa poco caso del prodotto postale, tanto di quello che ricaveranno in virtù della convenzione presente, quanto di quello che la compagnia di Anversa ricaverà essa medesima. Io non posso opporre cifre a cifre, ragionamenti a ragionamenti. Qui si tratta di un servizio affatto nuovo, di aprire cioè una via che era chiusa, quindi è impossibile di poter stabilire calcoli che abbiano qualche fondamento; tuttavia mi pare impossibile di potersi negare che quando vi sono relazioni regolari e frequenti fra paesi cotanto popolati come il Belgio da un lato, e l'America dall'altro, non vi sia un cambio numeroso di corrispondenza: ma lascio questa questione da un canto, poichè la considero come secondaria.

La condizione che io ravviso come dissi la più grave, si è quella della garanzia dell'interesse. Io non voglio condannare in modo assoluto questo mezzo di sussidio alla compagnia; avrei torto di farlo, poichè non è gran tempo io ebbi l'onore di presentare al Parlamento e di sostenere un progetto, in virtù del quale lo Stato venne a garantire il 4 1/2 ad una società costruttrice della più grande delle nostre strade ferrate. Ma dico che questo sistema pericoloso, che ha sempre

gravi inconvenienti non si può adottare se non per quelle imprese in cui riesce possibile e facile lo stabilire quale è il vero reddito della compagnia che si può sperare in una strada di ferro.

In una strada di ferro è facile il determinare in modo assai esatto la spesa di esercizio, la somma necessaria per mantenere il capitale mobile, quella per estinguere il capitale della compagnia.

Ma ben altre sono le condizioni di una compagnia di navigazione a vapore, di una compagnia come quella che assume il servizio da Anversa alla Nuova York, come quella che vuole assumere il servizio da Genova alle due Americhe.

Queste compagnie se vogliono prosperare, saranno costrette a fare operazioni commerciali, perchè ognun vede come sia difficile che possano sussistere se si limitano strettamente, unicamente a prendere a nolo delle mercanzie a Genova ed in America. Se poi il Governo deve garantire un interesse, deve avere i mezzi di sorvegliare la compagnia non che le operazioni commerciali: ora questo gli sarebbe di tale e tanta difficoltà, che vedrebbe presto costretto a rinunciare alla garanzia della sorveglianza.

Ma non è tutto, la natura stessa del servizio e dell'impresa è tale, da rendere molto arduo, quasi impossibile il determinare in modo esatto il reddito netto. Diffatti, dal reddito netto, dal reddito lordo prodotto da un servizio di navigazione a vapore, conviene dedurre in primo luogo le spese; il che però non è difficile, ma conviene dedurre in secondo luogo il deperimento, e qui nasce una straordinaria difficoltà. Ella è cosa molto malagevole il determinare quale è la somma che bisogna porre da lato ogni anno, onde tener conto del deperimento di un bastimento: il Senato sa come la vita dei bastimenti sia molto varia: da alcuni è calcolata a 30 anni, da altri a 25, da altri a 20; la vita di tutti i bastimenti non è la medesima, un bastimento vive molto più di un altro; quindi egli è affatto impossibile lo stabilire in modo assoluto quale è il fondo che si deve porre in disparte, sul beneficio dell'annata, per tener conto del deperimento naturale dei bastimenti.

V'ha di più ancora: i bastimenti sono esposti non solo a deperimento, ma eziandio a continui pericoli ogni volta che sciolgono le vele al mare; conviene quindi pensare all'assicurazione, ma niuno ignora che tutte le compagnie che impiegano un certo numero di bastimenti, non potendo sopportare queste spese continue di assicurazione, sono condotte necessariamente a farsi assicuratrici di sè medesime; così avviene delle inglesi, così di tutte quelle che sono bene amministrate, e così avverrà della compagnia belga.

E qui nasce una grande difficoltà: come stabilire il premio di assicurazione?

L'onorevole senatore Di Pollone sa che questo premio varia secondo le situazioni e la natura dei bastimenti, varia anche secondo i capitalisti che impiegano i loro fondi nelle operazioni d'assicurazione; quindi altri intoppi, altre incertezze, altri ostacoli.

Come mai potrà il Governo seriamente stabilire d'accordo colla società il reddito netto della compagnia? Se l'impresa è molto prospera, se l'assicurazione non deve avere effetto, non vi saranno difficoltà: per lo contrario se l'impresa fosse perdente, io credo che il Governo si vedrebbe condotto a fare dei sacrifici molto maggiori di quelli che noi facciamo.

Noi sappiamo, o signori, quello che diamo, quello che con 22 mila lire per viaggio non avremo altro sacrificio; invece il Governo belga dovrà sottostare a tutte le spese, e più dare il 4 per 100. Ora, è arrivato (e spero che ciò non succe-

derà alla compagnia transatlantica), è arrivato a varie compagnie di non poter conseguire nemmeno di che far fronte alle spese ordinarie. Io ripeto quindi, che la nostra convenzione ben può reggere al paragone della convenzione belga; che se questa si presenta sotto un aspetto più favorevole, bene esaminata, dovrà considerarsi come più onerosa per l'erario pubblico.

Allontanato l'esempio del Belgio, non si negherà essere la nostra convenzione la più favorevole che si sia finora stabilita da un Governo con una compagnia di navigazione transatlantica.

Ma mi si dirà: il contratto potrebbe essere stato fatto sopra basi eque, e meno onerose alle finanze dello Stato.

Esaminiamo quali siano i benefici che lo Stato ricaverà da questa convenzione e quali i sacrifici che dovrà fare.

Questi si restringono al pagamento della sovvenzione, cioè di 624 mila lire all'anno, somma egregia a fronte della penuria delle finanze, somma che, come indicava l'onorevole senatore Di Pollone, pareggia alcune delle nuove imposte che abbiamo stabilito.

A diminuire questi sacrifici abbiamo primieramente il prodotto del servizio postale; abbiamo in secondo luogo il vantaggio di avere a nostra disposizione, in caso di guerra, un naviglio di 7 grossi bastimenti a vapore; finalmente i vantaggi indiretti che il commercio deve ritrarre da questo servizio.

Io non impegnerò una lotta sulla questione postale col l'onorevole preopinante, che in ciò riconosco maestro; ripeterò quello che già accennava che, cioè, trattandosi di un servizio affatto nuovo io credo che tutti i calcoli che si basano sui fatti attuali sono assolutamente ipotetici, sono erronei.

Egli è evidente che quando per iscrivere alle Americhe, massime all'America del sud, bisognava affidare le lettere ai bastimenti a vela, che impiegavano tempo lungo ed incerto per fare il transito, oppure mandare le lettere in Inghilterra con grandissima spesa, il numero delle corrispondenze doveva essere, come è infatti, limitatissimo; quando invece vi sarà una corrispondenza regolare, celere ed economica, io porto avviso che il numero delle lettere si aumenterà in una proporzione che è impossibile il determinare.

Il senatore Di Pollone sa come le facilitazioni aumentino le corrispondenze in una proporzione non prevedibile; e infatti ogni giorno egli introduce riforme, fa nuove facilitazioni, le quali tutte producono effetti immediati e i più benefici.

Egli fu uno degli autori della riforma postale, e ben ricordo che quando questa riforma si discuteva in questo e nell'altro ramo del Parlamento, gli autori di essa, ai quali io ho avuto l'onore di appartenere, non ebbero l'ardire di calcolare sopra una larga scala l'aumento che da questa dovesse risultare. Ricordo pure che io, fatto arditamente, un giorno asserii che la perdita dopo uno o due anni non sarebbe che del 10 per cento: mi si gridò quasi la croce addosso e mi si disse che io mi facevo illusione: eppure dopo un anno la perdita era pareggiata, dopo due vi era beneficio.

Ciò che accadde per la posta, è accaduto per molti altri servizi. Citerò il telegrafo elettrico.

Quando fu presentata la legge per lo stabilimento del telegrafo fra Genova e Torino non mancarono membri del Parlamento che lamentavano questa nuova spesa. Il Ministero rispose con una certa esitanza, che cioè si troverebbe un qualche piccolo compenso nel prodotto che darebbe il servizio telegrafico dei privati.

Si rispose ridendo a questo argomento; eppure dopo un anno di esistenza il telegrafo elettrico non solo basta a coprire largamente tutte le spese di esercizio, ma produce

eziandio l'interesse sul capitale erogato nel suo stabilimento del 10, 12 e perfino del 15 per cento.

Ciò che avvenne per la riforma postale e pel telegrafo elettrico, avverrà pure (lo creda il senatore Di Pollone) per la corrispondenza da Genova coll'America. Noi abbiamo colà relazioni personali e commerciali: ricaviamo da quella regione un'infinita quantità di merci: il nostro commercio cresce, e crescerà ogni giorno; quindi non è farsi illusione, non è accarezzare un progetto cui si ha l'impegno di far adottare, l'accogliere la fiducia che queste corrispondenze duplicheranno, triplicheranno, forse quintuplicheranno.

Io lascio dall'un canto gli altri piccoli compensi, quello specialmente della emigrazione, quantunque io creda che essa possa non poco contribuire a ripianare una parte delle 600 mila lire.

L'onorevole senatore De Cardenas nella tornata di ieri osservava che l'emigrazione finora si rivolgeva verso i porti del nord. Io lo credo: siccome non vi hanno comunicazioni nei porti del sud, egli è agevole il dire che mal verrebbero gli Svizzeri ed i Germani a Genova per andare in America, mentre si vedrebbero costretti d'imbarcarsi sopra bastimenti a vela. Ma quando vi saranno a Genova comunicazioni che possano competere con quelle della Francia e dell'Inghilterra, io credo che l'emigrazione della Svizzera e della Germania meridionale si rivolgerà verso Genova piuttosto che verso l'Hàvre e Liverpool.

Ma, o signori, il maggior compenso a questo sacrificio io lo aspetto dall'impulso che lo stabilimento di questo servizio deve dare al nostro commercio: e in ciò io mi posso appoggiare sull'opinione di tutti i negozianti i più illuminati del regno.

Non invocherò quella del commercio di Genova che fu unanime a questo riguardo, ad eccezione di alcuni pochi illusi, i quali, essendo interessati nella navigazione a vela, temettero un momento che lo stabilimento della navigazione a vapore potesse tornare di nocumento; invocherò bensì l'opinione del commercio di Torino, da cui quest'impresa fu accolta con favore.

Io cito perciò un'autorità che non sarà disdetta, meno ancora sicuramente dall'onorevole senatore Di Pollone, giacché io intendo parlare di un corpo da lui degnamente presieduto, vale a dire della Camera di commercio di Torino.

Diffatti, ho qui nelle mani una lettera scritta dallo stesso senatore Di Pollone ai promotori dell'impresa, nella quale manifestava un'opinione molto favorevole ad essa.

DI POLLONE. Legga pure.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. I promotori dell'impresa chiedevano, se non erro, di poter aprire la sottoscrizione negli uffici della Camera di commercio, e questa per organo del suo presidente gentilmente rispondeva:

« Non poteva certamente questa Camera non applaudire al progetto troppo utile e troppo interessante pel porto di Genova non meno che pel commercio in generale del nostro paese, di stabilire una corrispondenza diretta e regolare da Genova all'America; epperò mentre nella seduta di iersera dimostrò molta soddisfazione al sentire l'indirizzo che veniva rivolto dai signori direttori della società transatlantica che sta formandosi a tale scopo, non esitò menomamente a determinare si avesse a seguire l'esempio della Camera di commercio di Genova, coll'aprire ne' propri uffici una sottoscrizione de' concorrenti a prendere parte all'intrapresa, la cui attivazione non può altrimenti essere ravvisata nello stato attuale delle cose, se non come un vero nostro bisogno.

« Abbiamo adunque le SS. VV. pregiatissime la bontà d'inviarci le cartelle di sottoscrizione in sufficiente numero di programmi, ecc. ecc. »

Dunque la Camera di commercio di Torino dichiara che lo stabilimento d'un servizio di navigazione transatlantica era un vero bisogno (*Sensazione*).

DI POLLONE. Mi permette il signor ministro una spiegazione?

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Volentieri.

DI POLLONE. Posso incominciare col rispondere esser cosa semplicissima, che il presidente scriva a nome del corpo in un modo, ma che può benissimo avere un'opinione altra che quella del corpo. Quindi la Camera di commercio di Torino, considerando che tutto ciò che può tornare utile al commercio è utile anche ad essa, doveva naturalmente approvare quest'impresa; ma essa non ha avuto da esaminare le condizioni, come dovettero fare i membri dell'ufficio centrale del Senato, ed ora che io ho avuto agio di esaminarne i maggiori carichi, mi sono separato da quest'opinione.

Ed in ciò ho agito con tutta coscienza. Ho fatto inserire una protesta nel giornale il *Parlamento* d'oggi, in cui dichiaro che quest'opinione è mia particolare, e che la Camera di commercio di Torino non vi ha parte. Dirò di più: non ostante il massimo buon volere nel raccogliere sottoscrizioni, se ne sono ricevute 44 sole. Il fatto risponde da sé assai meglio di quello che io stesso potrei fare.

Io ringrazio il signor ministro della gentilezza che mi ha usato nel permettermi di dare questa spiegazione.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Prego l'onorevole senatore Di Pollone di ricordare che io ho parlato dell'opinione della Camera di commercio di Torino, di cui egli è degno presidente, e di cui è sempre stato l'organo imparziale, come lo è tuttora; quindi io mi appoggiava non sull'opinione del senatore Di Pollone, la quale si veniva a manifestare in modo assolutamente contrario, ma su quella della Camera di commercio di Torino.

Io ripeto che un'impresa, la quale fu dalla maggioranza della Camera di commercio di Torino considerata come un bisogno, è un'impresa che naturalmente è acclamata dall'immensa maggioranza dei negozianti.

COLLI. Io prenderei la parola se il signor ministro mi permettesse d'interromperlo.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Parli pure.

COLLI. In qualità di membro della Camera di commercio di Torino, alla quale io ho l'onore di appartenere da 20 anni, debbo dire che essa ha approvato altamente l'intenzione di aprire una sottoscrizione per avere la facilità di fare dei viaggi transatlantici, ma che non conosceva in verun modo quali sarebbero poi le condizioni che si farebbero. Se queste fossero state conosciute come lo sono di presente, forse avrebbe fatto qualche osservazione.

Questo e ciò che io volevo sottomettere al Senato, in appoggio di quanto fu detto testè dal presidente della Camera di commercio.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Mi permetterò di rispondere all'onorevole senatore Di Pollone che io non ho detto che la Camera di commercio avesse manifestato un'opinione sulla convenzione, la quale sicuramente non fu dal Ministero sottoposta all'esame di essa: dissi, e credo di non poter essere disdetto, che la Camera si è mostrata altamente favorevole allo stabilimento di questo servizio, ed ha riconosciuto che esso era un bisogno,

e non solo utile ma necessario agli interessi del nostro commercio, il quale progredisce grandemente nell'America.

L'onorevole senatore Di Pollone citava le cifre che erano state somministrate dall'Azienda delle gabelle. Mi duole il dover confessare che queste cifre sono molto inesatte, giacchè il Senato ricorderà forse che io ebbi l'onore già in varie circostanze di esporre che per lo passato non si teneva conto dal Governo delle provenienze: quindi le dogane non possono somministrare per lo passato (per quello cioè che si riferisce agli anni anteriori al 52), se non dati molto ipotetici. Non vi è traccia nei nostri registri delle provenienze delle mercanzie, ma è un fatto che il nostro commercio coll'America progredisce colla proporzione più rapida.

Vi sono due rami di commercio che hanno fatto passi da gigante, cioè i cuoi ed i cotonei, che sono le principali merci che noi importiamo dall'America. Ora se Genova fosse solamente città di consumo, io non avrei difficoltà a riconoscere che lo stabilimento della navigazione a vapore non potrebbe di molto aumentare questo consumo, poichè egli è evidente che le merci giungano un po' prima o un po' dopo, ciò non importa: più di quello che il paese può consumare non consumerà: il commercio di queste merci di consumo non aumenterà che in proporzione che aumenteranno le forze, direi, consumatrici del paese. Ma Genova è non solo una piazza di consumo, ella è piazza di deposito; è destinata, se il Governo da un lato e i Genovesi da un altro non falliscono ai loro doveri, a diventare una delle prime, forse la prima delle piazze di deposito del Mediterraneo: lo è già per alcuni articoli, segnatamente per due di cui parlava, vale a dire dei cuoi e dei cotonei; di fatto si è importata a Genova una quantità di cuoi tre volte maggiore di quello che si consuma nell'interno del paese, e si cominciano ad importarvi direttamente dei cotonei due volte almeno più di quello che si consumò l'anno scorso: l'importanza di essi raggiunse le 100 mila balle: cifra la quale segna un progresso immenso in questo ramo di commercio.

Ora pel commercio di deposito, per quello che deve farsi non coll'interno del paese, ma colle altre piazze del Mediterraneo e cogli altri porti d'Europa, sono necessarie, anzi indispensabili delle regolari, delle continue e pronte comunicazioni. Onde io ritengo che il vero compenso, che noi dobbiamo aspettare dal nostro sacrificio, stia nello sviluppo delle nostre relazioni commerciali coll'America.

Non credo che si possa dar poco peso al vantaggio che sentirà il nostro commercio d'esportazione, il quale per l'America non ha ancora raggiunto larghe proporzioni. Tuttavia non è così tenue come lo crede l'onorevole senatore Di Pollone: si esportano in ora oggetti diversi, benchè non in grande copia: non vi è bastimento che parla per l'America, che non abbia, in piccola quantità è vero, ma gran numero per contro d'oggetti, e non solo oggetti di materia prima, ma altresì oggetti manufatti. Io nutro ferma speranza, porto coscienziosa opinione che la nostra industria svolgerassi rapidamente, e credo che queste esportazioni cresceranno ogni anno. Difatti l'esportazione delle stoffe di seta in America ha già raggiunto una qualche importanza. Uno degli onorevoli nostri colleghi esporta, credo io, in ogni anno nelle Americhe delle stoffe seriche per parecchi milioni, e vi sono pure a Genova varie case che esportano nelle Americhe specialmente del sud delle stoffe di seta per somme di grande considerazione.

Io nutro speranza che questo commercio sia per svilupparsi. Certamente per questo lo stabilimento d'un servizio regolare e celere è utilissimo: le stoffe devono giungere, e massime

quelle di seta, presto e per la stagione: quindi importa assai che invece di impiegare tre mesi non ne impieghino che uno e mezzo per traversare il mare. Io sono ambizioso per le nostre industrie, e spero che esse, tra cui quella del cotone, fra vari anni saranno in grado di esportare in America.

Vedendo i progressi che han fatto le nostre fabbriche di cotone, posso a giusto diritto dire che se esse continuano di egual passo per pochi anni, saranno in istato di lottare con le fabbriche inglesi e con le svizzere.

Basta che si avanzino nelle vie del progresso per 10 anni, e poi venderanno sui mercati dell'America allo stesso prezzo delle fabbriche inglesi. E credo perfino di poter parlare dell'industria dei panni: io ho l'intima convinzione che i nostri fabbricanti da panni se continuano con ardore nella via che ora battono, se non si lasciano spaventare dalla concorrenza estera, giungeranno ad esitarli non solo sui nostri mercati, ma anche sugli esteri. E non sarebbe poi cosa straordinaria, giacchè vi hanno alcuni industriali, i quali già fecero qualche piccola esportazione all'estero e credo non abbiano poi avuto a lamentarsene. Ripeto che si troverà un largo compenso nello stabilimento delle nostre relazioni commerciali, del commercio di deposito, e del commercio di esportazione coll'America. Ma l'onorevole senatore Di Pollone non ha voluto parlare del vantaggio che si potrebbe ricavare da questi navigli in caso di guerra: forse egli è incredulo a questo riguardo. Io non aggiungerò molte parole, poichè questo argomento fu trattato dai senatori Albini e La Marmora, i quali in cose marittimesanno molto più di me; solo aggiungerò a quanto disse il senatore La Marmora, che in guerra non basta avere cannoni e polvere, ma bisogna avere anche soldati, e sul mare marinai; e siccome noi abbiamo ed avremo sempre in maggior copia bastimenti a vapore, dovremo avere marinai, operai atti ed esperti nel servizio delle navi a vapore.

Il signor preopinante non ignora che per maneggiare una nave a vapore, massime di quella mole, si richieggono vari macchinisti, dei fuochisti, e che altresì una parte dell'equipaggio almeno non sia affatto estranea al maneggio delle macchine a vapore. Ora ciò non s'improvvisa in un momento. Noi difettiamo di questo semezaio di marinai (lasciate che lo dica) a vapore: la compagnia transatlantica ce lo somministrerà, anzi io temo che quando tutti gli otto bastimenti saranno in moto, questa compagna abbia più marinai che la marina regia sotto le bandiere. Quindi è cosa opportuna, utilissima di aver sotto le mani un personale tutto adatto: e se non possiamo trarre da queste navi tutta l'utilità che si spera, certamente dai macchinisti, fuochisti, marinai di esse, noi potremo ricavarne una grandissima utilità, perocchè in un momento avremo armate le nostre attuali e future fregate a vapore.

Io credo che questa considerazione, di cui forse l'onorevole senatore Di Pollone non aveva tenuto conto, debba avere un certo peso nella bilancia dei vantaggi, e degli inconvenienti di questa convenzione.

L'onorevole senatore Di Pollone potrà dire: in principio io sono d'accordo con voi sull'utilità di questo servizio, solo trovo che la convenzione fu molto mal fatta: egli è stato troppo gentile per non esprimersi in questo modo, ma lo ha accennato; se aveste seguiti i consigli della Commissione governativa (continuerà a dire), avreste fatto molto meglio.

Io dichiaro altamente che se avessi potuto seguirli, mi sarei riputato molto felice.

La Commissione governativa consigliava non minori sacrifici pecuniari, ma d'imporre maggiori obbligazioni alla compagnia. Essa però quando ciò fece non aveva a negoziare colla

compagnia, dava consigli al Governo, diceva: trovate modo di ottenere tutte queste modificazioni.

Quando il Ministero ebbe conoscenza del rapporto della Commissione, non pretermise di chiedere alla compagnia siffatte condizioni, ma essa non volle adattarvisi. Si negoziò 3 mesi: se non erro l'onorevole preopinante ricorderà meglio di me che la Commissione governativa finì in dicembre il suo lavoro, e la convenzione venne firmata in maggio. Io ho fatto quello che per me si è saputo e potuto: non mi riuscì di ottenere migliori condizioni: ciò sarà stato difetto di abilità, non certamente di buon volere.

Quando ho visto irremovibile la compagnia, ho dovuto pensare se conveniva accettare la convenzione colle modificazioni richieste da essa, oppure se era miglior avviso il rimandare, come ha suggerito il senatore Di Pollone, a tempo migliore il farne una nuova.

Io ho creduto coscienziosamente, che la somma dei vantaggi superava quella degli inconvenienti, e quindi ho sottoscritto la convenzione e l'ho presentata al Parlamento.

Gli inconvenienti maggiori si riducono a tre: 1° lo scalo di Marsiglia; 2° la linea dell'America settentrionale; 3° quello che mi pare non sia stato indicato dal senatore Di Pollone, ma dal senatore De Cardenas, di non aver cioè previsto il caso di una grande rivoluzione nel sistema della produzione della forza motrice; punti tutti i quali erano stati accennati nella relazione della Commissione governativa.

Dirò in primo luogo dello scalo di Marsiglia.

In verità, io credo che sarebbe forse più conveniente, anzi senza forse, che sarebbe più conveniente che i vapori non toccassero a Marsiglia. Tuttavolta non conviene esagerarsi l'importanza di quello scalo. La compagnia non potrà mai fare che una brevissima dimora co' suoi vapori in quel porto, quindi sarà costretta a concentrare le sue principali operazioni a Genova. Evidentemente essa ha un interesse massimo a costituire la maggior parte del carico in Genova, perchè avrà maggior tempo per prepararlo; a Marsiglia non avrà tempo che a completarlo, cioè a prendere quel poco che troverà già preparato per trasportare. E credo, come la compagnia asseverava, che nello stato attuale delle cose erale impossibile il poter stabilire il suo servizio senza loccare a Marsiglia, e se debbo dire la verità, credo che abbia ragione; che se fosse limitata nei primi tempi della sua esistenza al solo pretto commercio di Genova, sono d'avviso che non ne ricaverebbe le sue spese. Spero che fra poco, fra uno o due anni, Genova basterà da sé ad alimentare il servizio, ma non credo che basti nell'esordire di esso.

In secondo luogo, quando si cominciò a trattare colla compagnia, (e si fu in seguito a tal considerazione che io acconsentii a questa condizione) verteva ancora la questione in Francia sullo stabilimento del servizio transatlantico, si sapeva che Marsiglia insisteva con molto ardore per ottenerlo.

Da noi si pensò che col concedere lo scalo di Marsiglia si sarebbe allontanata quella concorrenza dello stabilimento di quel servizio pericolosissimo, perchè non avrebbe fatto soltanto concorrenza a Genova, ma sarebbe stato un vero monopolio per Marsiglia.

Concedendo noi quello scalo alla compagnia si allontana per molti anni questo pericolo, e ciò è sicuramente un gran compenso a quel poco di danno che ne possa derivare.

Io noterò poi che se questo danno può avere qualche importanza nell'andata, non può averne al ritorno, giacchè l'onorevole senatore Di Pollone sa che la legislazione economica francese non permette ai bastimenti con bandiera estera di importare mercanzie se non mediante il pagamento dei dazi

differenziali altissimi e che equivalgono ad una proibizione. Dunque il pericolo è poca cosa; esso si riduce a qualche mercanzia da trasportare all'andata. Si aggiunga che i prodotti di Marsiglia non fanno quasi concorrenza ai prodotti di Genova. Io credo che quella città spedisca oggetti di moda, vino, sapone, mercanzie insomma che Genova non produce, almeno...

DI POLLONE (*Interrompendo*). Seterie di Lione.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. In quanto alle seterie, esse sono di sì piccolo peso che se vi fosse convenienza di spedirle in America, potrebbe sopportare senza difficoltà il maggior costo di trasporto da Lione a Genova che importerebbe forse un 30 o 40 centesimi di più per chilogramma per una merce che ne vale 200; quindi io penso essere questo pericolo immaginario.

In terzo luogo si dice: perchè non avete riservato il caso di una grande scoperta, della scoperta Erichson e Carosio, di quelle che ogni giorno nascono e si annunziano come portanti una rivoluzione nel mondo meccanico? Per un motivo semplicissimo.

Se le imprese si dovessero dilazionare in vista di possibili, ed anche probabili progressi dell'arte meccanica, non si intraprenderebbe mai nulla.

La meccanica è scienza altamente progressiva, tutte le macchine si perfezionano ogni giorno. Mi ricordo d'aver udito in Inghilterra da grandi industriali proclamare la necessità di variare le loro macchine ogni 10 anni.

La cosa non è possibile, ma vi è in essa un gran fondo di verità. Io credo che ogni 10 anni le macchine si perfezionino al punto da rendere quasi utile ed opportuno il loro cambiamento.

Ciò che si dice del vapore, si può egualmente dire delle filature di cotone, di sete e di lane: a nulla mai si melterebbe mano se si volesse aspettare che la scienza fosse arrivata al suo ultimo grado.

Questo argomento fu posto avanti in Francia, se non erro, dall'illustre signor Arago, quando il Governo presentò un progetto di strade ferrate. Aspettate, egli disse, aspettate, la scienza è alla vigilia di fare una rivoluzione nelle macchine a vapore. Queste parole erano molto autorevoli perchè escite dal labbro di un primo scienziato d'Europa, e la Camera adottò una proposta sospensiva, identica a quella che pone in campo l'onorevole senatore Di Pollone. Le strade ferrate furono sospese, e la rivoluzione non venne.

Vi fu un progresso continuo, un progresso anche nelle locomotive, ma la grande rivoluzione annunziata nelle macchine a vapore è ancora in oggi aspettata.

DI POLLONE. Io non aspetto l'applicazione del sistema Erichson.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze (*Continuando*). Poichè l'onorevole senatore mi ha interrotto, io debbo spingere più oltre il paragone.

Dirò che Arago aspettava l'applicazione del sistema *Bulwer*, che egli diceva dover rivoluzionare tutto il sistema meccanico delle strade ferrate; dunque siamo in condizioni quasi identiche.

Finalmente l'onorevole senatore Di Pollone e gli altri avversanti il progetto vorrebbero che fosse ristretto alla linea meridionale. Dicono essi: a che andar nell'America del nord, dove sono ancora poco numerose le nostre relazioni?

Nè si può tenere gran conto dell'argomento del senatore Balbi, che ove non stavi relazioni, si debbono stabilire comunicazioni per farle nascere.

Io credo che siasi data un'interpretazione troppo larga alle

ragioni addotte dal senatore Balbi a questo riguardo: sicuramente se non vi assistessero relazioni di sorta, se non vi fosse il mezzo di poterle attivare, sarebbe assurdo lo stabilire delle comunicazioni regolari, ma laddove vi sono tutti gli elementi per le relazioni commerciali, laddove già vi è un progresso rapidissimo, egli è politico e ad un tempo ottimo consiglio lo stabilire delle comunicazioni regolari e frequenti, le quali svolgano questo germe di relazioni, questo vero progresso.

È indubitato che le relazioni fra Genova e l'America del nord sono in una via di progresso rapidissimo. Ho già citato l'esempio de' cotone; potrei parlarvi ancora dei tabacchi e di vari altri articoli.

In questi ultimi anni la scoperta delle miniere della California è venuta ad aggiungersi a tutte le altre sorgenti di prosperità e ricchezza che quel paese possiede; ed in poco tempo il commercio d'importazione, che rappresentava una somma di soli 100 o 120 milioni di dollari, è salito a 200, cioè ad un miliardo di lire, e non so sin dove giungerà.

Si può dire che in oggi la New-York è la seconda città del mondo commerciale, e che forse diventerà la prima. Egli è quindi impossibile il poter calcolare e prevedere quali relazioni commerciali si possano stabilire fra l'America del nord e Genova.

Fu indicato un ramo di commercio che è nel suo nascere, ma che è suscettibile di prendere dimensioni larghissime, e che, quantunque si rivolga sopra una materia molto umile, farà entrare milioni nello Stato, il commercio, cioè, delle frutta fresche. Non abbiamo idea del prezzo a cui si vendono in America le frutta fresche. Questa produzione, per la quale le nostre riviere sono adattatissime, è suscettibile, lo ripeto, di prendere proporzioni immense; io credo quindi che fu ottimo consiglio l'aver adottata la linea americana settentrionale.

Non sussiste poi in fatto quel che fu detto, se non nella relazione ufficialmente, almeno extra-ufficialmente, essere, cioè, stato pensiero del Governo l'unione del servizio del Nord-America con quello del Sud. Questo è un errore. Il Ministero non consigliò alla compagnia di assumersi il servizio dell'America del nord; le disse che vi erano proposizioni per fare questo servizio, proposizioni però un po' vaghe, e la compagnia dichiaravasi allora pronta ad assumere il servizio sopra le basi consentite dal Governo. Quello che si è fatto dal Ministero (se debbo dire i segreti delle negoziazioni) fu di consigliare la compagnia ad una modificazione del suo progetto, che essa nella sua saviezza credette non dover accettare. Il Ministero credeva e crede ancora che sarebbe stato molto meglio preferire la linea di Nuova Orleans invece di quella di Nuova York. La compagnia ha persistito nella prima sua opinione, cosicchè, rispetto al servizio dell'America del nord, il Governo non solo non ha esercitato nessuna influenza sulla compagnia, anzi ha avuto il dispiacere di vedere respinto il suo consiglio. Io spero però che in seguito, in un avvenire poco lontano, la compagnia riconoscerà essa stessa l'opportunità di andare alla Nuova Orleans invece di Nuova York.

Io credo, signori, di aver risposto alle principali obiezioni fatte al progetto; mi rimane ora a considerarlo sotto un altro aspetto, quello, cioè, dell'influenza che può esercitare sul nostro sistema economico, aspetto sotto il quale mi pare nessun oratore l'abbia ancora esaminato.

Noi, o signori, da alcuni anni facciamo ogni sforzo per favorire lo sviluppo dello spirito di associazione nel nostro paese, e, grazie al cielo, siamo giunti a vederlo svolgere ed estendersi ad una infinità di rami economici e commerciali.

Noi vediamo lo spirito di associazione creare banche, costituire società per strade ferrate ed altre grandi imprese. Finora, cosa strana a dirsi, questo spirito di associazione non si era mai rivolto alle imprese marittime. Nella città di Genova, la nostra metropoli commerciale, questo spirito parve più difficile a svilupparsi che in tutte le altre parti dello Stato. Non vi è certamente nessuno di voi che riflettendo alle condizioni economiche del nostro Stato non sia stato colpito da questa anomalia.

Pareva impossibile che una città così ricca di capitali, nella quale abitano gli uomini più esperti nelle transazioni commerciali, ove l'elemento marittimo trova tante risorse, ove la popolazione è forse la più solerte, la più abile sul mare, non avesse mai potuto costituire una grande impresa con forze collettive. Tutti questi elementi di ricchezza agivano separatamente, onde si può dire che il commercio genovese è il risultato di sforzi individuali.

Voi non negherete certamente che se questi sforzi individuali dei Genovesi hanno potuto ottenere risultati così notevoli, quando si arriverà a concentrarli, a riunire i capitali con i naviganti, coi marinai, mirabili saranno gli effetti che ne risulteranno.

Ebbene, o signori, quest'impresa è la prima operazione, è la prima applicazione sopra una larga scala dello spirito di associazione nella città di Genova, e come tale io credo che meriti uno speciale favore.

Se quest'impresa riesce, se darà buoni risultati, io sono certo che produrrà un grande effetto, ed avrà numerosi imitatori, e che in seguito si costituiranno più facilmente società per grandi imprese senza il sussidio dello Stato; onde, quant'anche avessimo a fare un qualche sacrificio rispetto a quest'impresa, noi saremmo largamente compensati dalle imprese a cui questa darà vita. Si noti ancora una circostanza speciale. Come avvertiva il senatore Balbi-Piovera, i capitali genovesi si sono pure associati ai capitali piemontesi. L'onorevole senatore Di Pollone parlava di una sottoscrizione apertasi alla Camera di commercio, la quale non giunse che a quarantaquattro azioni; accennava inoltre ad un'altra sottoscrizione apertasi al Ministero delle finanze...

DI POLLONE. Mi è stato detto in modo extra-ufficiale.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Ciò nullameno è erroneo. Il Ministero non aprì sottoscrizioni per imprese private. Fu detto anche a me, non so dove, nè da chi, che tutte le azioni che erano state poste a disposizione del commercio di Torino erano state tutte sottoscritte. Io credo che il senatore Balbi-Piovera, il quale asserriva il fatto, ne saprà forse i particolari.

BALBI-PIOVERA. Mi è stato riferito da persone bene informate, da persone che fanno parte della compagnia stessa, che le sottoscrizioni ascendono a 4 milioni.

ALBINI, relatore. A 4 milioni e 300 mila lire.

BALBI-PIOVERA (Proseguendo). Ascendono adunque già a 4 milioni e 300 mila lire nella sola città di Torino.

Riguardo al piccolo numero delle sottoscrizioni nella Camera di commercio, osserverò che generalmente le primarie case non si rivolgono ad essa per sottoscrizioni private, ma bensì direttamente ai loro corrispondenti.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze (Continuando). Comunque sia, un largo numero di azioni furono sottoscritte a Torino, e dico essere questo un fatto importantissimo. Una tale unione di capitali piemontesi con i capitali genovesi per un'impresa marittima è, a mio credere, un fatto importantissimo e di felicissimi auguri; è un fatto, mi permettano di dirlo, che non solo ha una im-

portanza economica, finanziaria, ma anche politica. Sebbene io non dubiti punto che in ora i sentimenti e la politica abbiano fusi i Genovesi coi Piemontesi, tuttavia io credo che, unendo gl'interessi materiali, più solida si farà la fusione.

Quindi io credo che non potrà essere redarguito nel dire che questo fatto ha un'importanza politica, e che certamente il Senato non lo vorrà distruggere.

Signori, la sola obiezione che ha dovuto fare impressione si è quella della spesa, vale a dire del sacrificio di 624 mila lire.

Pare a prima giunta che un ministro delle finanze che viene ogni giorno a lamentare le strettezze dell'erario, la triste condizione del tesoro pubblico, non debba avere il coraggio di venire a proporvi una spesa così ingente. Ma, o signori, essa è la conseguenza di un sistema che egli segue da tre anni; di un sistema che è stato in molte circostanze avvalorato dai vostri suffragi. Certamente che in faccia di una deficienza parrebbe, a primo aspetto, che si dovrebbe allontanare ogni spesa straordinaria, qualunque spesa non strettamente indispensabile.

Queste considerazioni, permettetemi che ve lo dica, si potevano far valere or son tre anni, quando, cioè, si è inaugurato il nuovo sistema economico e finanziario.

Allorché dopo la nostra gloriosa, ma infelice lotta ci siamo trovati in condizioni difficilissime, a fronte di un bilancio con grandissime deficienze, si era forse in allora che si potevano porre in bilancio i due sistemi, quello, cioè, delle assolute economie, onde con piccoli mezzi ristabilire l'equilibrio, e quello che seguiamo in ora. Voi avete scelto quest'ultimo, e mentre da una mano mettevate nell'urna il voto favorevole alle nuove imposte, avete avuto il coraggio, l'ardire di sancire riforme che tendevano invece a diminuirne altre già esistenti; ciò pareva quasi insanza; eppure il fatto ha dimostrato l'opportunità di questa politica.

La diminuzione delle imposte è stata largamente compensata dall'aumento degli altri prodotti, e quei rami stessi, oggetto di riforma, dopo una breve diminuzione, risorsero al primitivo loro livello.

Voi potevate altresì, come già dissi, rimandare ad epoca più opportuna il proseguimento delle imprese straordinarie, l'adozione di nuovi progetti; voi avete fatto tutto il contrario: avete imposto al Ministero l'obbligo di proseguire, e proseguire alacramente, le imprese già attivate. Voi avete sanzionato una quantità d'altre leggi relative a nuove imprese; avete votato dei milioni per le strade ferrate di Novara e di Susa nell'anno scorso.

Questo pareva un'atto d'imprudenza eccessiva, eppure la esperienza ha provato essere stato atto di sapienza politica, poichè questi milioni che votaste l'anno scorso non saremo forse obbligati a trarli dalle casse, ed in ogni caso vi faranno prontamente ritorno ingrossati di non lieve premio.

In quest'anno avete dato prove di ben altro ardire: voi avete sancito i due progetti delle strade ferrate le più ardite e rischiose d'Europa, avete votato 10 milioni per una strada che si farà all'estero; avete accordato la garanzia del 4 1/2 per cento ad una delle strade le più costose; dopo tutto questo vorreste voi arrestarvi avanti ad un sacrificio di alcune centinaia di mila lire? Dopo avere speso centinaia di milioni per fare di Genova una grande piazza di commercio d'Europa, vorreste voi negare qualche centinaio di mila lire per assicurare il commercio d'America? Questo, o signori, mi parrebbe una contraddizione ed un'anomalia, e farebbe disdire la politica che avete sancito a più riprese, la politica che avete seguita da tre anni in qua.

Io spero, o signori, che non vi renderete colpevoli di quest'anomalia, spero che il vostro voto favorevole segnerà un nuovo passo nella via che da vari anni battete, via ripiena di difficoltà, circondata di ostacoli, non scevra di pericoli, ma via che se noi sapremo seguire con energia, con prudenza, con sapienza e con fermezza condurrà certamente questa generosa nazione a nobili destini. (*Applausi prolungati*)

PRESIDENTE. La parola è al senatore De Cardenas.

DE CARDENAS. Vorrei non avessero ad essere male interpretate le mie parole, se dirò che qualche volta si vollero confutare le cose che non erano state dette nè da questa frazione dell'ufficio centrale nella parte da lei compilata della relazione, nè dai suoi membri nei loro particolari discorsi.

S'imprese da principio a confutare i nostri ragionamenti come se noi avessimo parlato di protezionismo, perchè si procurava una protezione ad un'impresa nazionale a preferenza di una estera. Io credo che non vi è mai stato simile parola, non mai un cenno di ciò; è facile il confutare quello che non si è detto, quello che i medesimi confutati confuterebbero essi stessi.

Io ho solo detto che si proteggeva un'impresa a preferenza di un'altra, e che con ciò si facevano rivolgere i capitali più ad un ramo che ad un'altro d'industria; e questa è la sola cosa che noi abbiamo chiamato *protezionismo*; nè mai alcuno di noi ha fatta questa differenza fra speculazione nazionale od estera, che si volle gratuitamente supporre per meglio confutarla. Si è detto essere *protezione* l'aiuto che si presta ad una industria che non potesse fare da sé sola, e tale appunto è la definizione che vi diede il signor ministro medesimo.

Questa è un'industria di viaggi in America per mezzo di *piroscafi* ad elice; ora, o dessa può fare da sé sola, o non lo può fare; se lo può, non abbisogna del nostro denaro per la protezione, se non può fare altrimenti che con un aiuto estraneo, è una vera protezione che noi prestiamo a questo ramo d'industria per far sì che i capitali siano portati preferibilmente a questa parte che non a qualunque altra; ciò è quanto ho detto e sostenuto dapprima, e che ripeto e sostengo ora, nè cesserò mai di ripetere e sostenere ogni volta mi occorra trattare di queste materie.

Ad evitare la parola di protezione si volle dar vi l'aspetto di pagamento per un servizio pubblico, ed in particolare di quello del trasporto delle lettere e dei passeggeri; ma l'uno e l'altro si possono forse meglio considerare come servizi privati. Si paragonò il trasporto delle lettere a quello che si fa dai corrieri che trasportano anche persone e mercanzie... Ed in ciò si può dire che il Governo la fa da speculatore mantenendo dei mezzi di trasporto e delle persone e delle mercanzie, ed una speculazione in cui vi trova il suo utile per la garanzia che dà al pubblico, principalmente pel trasporto delle lettere. Il nostro onorevole collega spiegherà in qual maniera il Governo alle volte concorra, come si disse, con qualche sussidio e nei viaggi delle diligenze ed in quelli dei corrieri privati per facilitare, garantire e regolarizzare il corso delle corrispondanze.

Per riguardo al Belgio sono obbligato ad osservare, in risposta a ciò che si disse, non essere stato colà interamente abbandonato il servizio postale alla compagnia, si è messo per patto che ogni lettera fosse trasportata per mezzo della società transatlantica quando ne avesse l'indicazione sull'indirizzo.

Allora questa società avrebbe servito coloro che nelle minori spese vi avessero un profitto, e... (*Rumori*) le finanze

dello Stato, ossia la direzione delle poste avrebbe pur sempre preso i 20 centesimi per ogni lettera consegnata alla società, il che è appunto quanto attualmente essa prende per tutte quelle che dal Belgio consegnate all'Inghilterra partono per l'America.

Le lettere che in ora partono dal Belgio per l'America passano per l'Inghilterra e traversano la prima tratta di mare, poscia gran tratto di terra sino a Liverpool, e quindi il grande Oceano. . . (Bisbiglio) . . . esse pagano 20 centesimi pel primo trasporto nel territorio belga, 80 pel secondo sino all'Oceano, tale essendo il prezzo convenuto coll'Inghilterra pel trasporto della lettera sino a Liverpool; e da Liverpool in là si prendono poi 80 centesimi dalla società inglese od americana che fa quel trasporto sino a Nuova York. La società nuova colà stabilita prenderà per sé 50 centesimi soltanto e 20 centesimi ne prenderà sempre il Governo, e le lettere costeranno 70 centesimi di meno, ma queste lettere andranno però molto più lente delle altre. . . (Rumori) come disse a quel Parlamento lo stesso ministro, e con ciò la finanza belga non fece alcun sacrificio, mentre i 20 centesimi li prendeva prima e li prenderà dopo egualmente.

Si venne a parlare della garanzia del 4 per cento, e si osservò nelle discussioni che si fecero in quel paese, che questa garanzia non avrebbe potuto essere. . . (Rumori) gran che, mentre se la società non avesse avuto altro utile che questo solo meschino interesse del 4 per cento avrebbe al certo cessate le sue operazioni prima dei dieci anni, e si disse che s'imponessa a quella società l'obbligo di farsi guarentire per i gravi danni marittimi, mentre, pel caso di deterioramento d'un bastimento od altro grave infortunio non si guarentiva, essendosi detto alla società che si facesse guarentire da qualche assicuratore per questi maggiori danni. In verità la spesa di garanzia figurerebbe poi tra le spese sociali ed in diminuzione della rendita annuale. A noi. . . . (Bisbiglio) invece di guarentire il 4 per cento ci si propone di fissare il 6 1/4. Suppongasi anche che il 2 1/4 sia il compenso per gli altri servizi che può rendere, e che così si pagherebbero ben lautamente al credere di qualcheduno; rimarrebbe questo 4 per cento che a vece di darlo soltanto guarentito noi lo daremmo in contanti, appunto, come ieri già si diceva.

Dall'illustre presidente del Consiglio e da un onorevole nostro collega si parlò pure del vantaggio che si avrebbe in tempo di guerra coll'ammettere quella società, e del servizio che possono prestare i suoi vapori. Io non entrerò certamente nelle questioni guerresche, le quali sono del tutto fuori della mia portata ed estranee ai pochi miei studi, e per le quali mi dichiaro affatto incompetente. L'unica cosa che dissi si è che persone competenti avevano riguardato questi navigli come meno atti degli altri, che sarebbe forse stato miglior consiglio il comperarne od il prenderne a nolo venendo l'occasione in cui abbisognassero, che non il pagarli continuamente ed anche quando non abbisognano. Questa è la sola cosa che si è detta senza entrare punto nella questione del vantaggio che possano dare.

Oggi il ministro delle finanze produsse per la prima volta un altro principio, principio che per quello che mi riguarda io apprezzo, e da cui non posso disconvenire, quello, cioè, di avere facilmente un personale disponibile abituato al maneggio delle macchine a vapore, al maneggio dei bastimenti guidati e condotti da quella forza straordinaria. Sui vantaggi indiretti dell'emigrazione e del maggiore commercio già si è parlato ieri abbastanza. Per ciò che riguarda l'emigrazione si suppose che io dicessi quello che non ho detto, cioè che

nello stato attuale di cose l'emigrazione preferisca la via del mare del Nord. Ma non è su ciò che io ho basato i miei ragionamenti; mi pare di aver detto che anche quando si fosse fatta la via per cui si potessero facilmente passare le Alpi per venire al lido di Genova, gli abitanti dell'occidente della Svizzera e della Germania preferirebbero sempre quella del Reno, perchè giunti sul lago di Costanza sarebbe stata minore la fatica ed avrebbe costato meno.

Che il commercio di Torino riconosca ed abbia riconosciuto come un bisogno questa linea nessuno l'ha contestato. Io pel primo riconosco ed ammetto che se non è un bisogno assoluto, è però un grande utile; ma appunto perchè l'ammetto come un bisogno ed un'utilità al commercio sostengo che non deve il Governo pagarlo, ma che il commercio medesimo trovando un utile suo nel soddisfare a questo bisogno, penserà egli a sopprimere alla spesa. Non faccio alcun caso del numero dei negozianti di Torino e di Genova o di altri paesi che abbiano potuto concorrere ad acquistare azioni per questa società. È una speculazione di privati i quali con acquistare azioni in essa non hanno detto che il Governo faccia bene a pagare, anzi pare che il Governo faccia male a pagare quanto più ne verrà utile ad essi, giacchè la speculazione non calcola sul commercio che si vuole meglio incamminare con questi viaggi, ma sull'utile delle azioni, e se ne acquistano forse solo perchè dalle azioni col sussidio se ne ricava un maggiore vantaggio.

Si potrebbe anche fare qualche osservazione in quanto si disse delle note ricavate dalle dogane come quelle che non danno alcuna cognizione delle regioni da cui vengono i vari prodotti. Il solo genere delle mercanzie che arriva fa già vedere da quale parte venga; e se arrivano degli zuccheri, del caffè, del cotone, ecc., si sa già che vengono dalle Americhe; onde credo che dalle dogane medesime si viene a conoscere quali siano le mercanzie che vengono più dall'uno che dall'altro paese, meno qualche piccolo caso in cui si può prendere abbaglio e credere che vengano piuttosto dall'una che dall'altra regione.

Ma per la massa totale onde formare dei calcoli e delle statistiche credo ve ne sia abbastanza negli stati somministrati dalle dogane, e che quando l'onorevole senatore Di Pollone diceva che dalle note vedute ricavava essere il tale od il tal altro genere che venisse dall'America direttamente, io credo che ragionasse con sufficiente cognizione di causa, ancorchè ad ognuna di queste merci non fosse notato da qual porto venisse.

Credo benissimo che più vi saranno rapporti fra noi e l'America del nord e del sud, più facilmente ci arriveranno da quelle contrade delle mercanzie e più facilmente colà andranno le nostre, ma stento però ad ammettere che i cotonei vogliano venir dall'America a Genova per essere manifatturati in Piemonte, e quindi colà far ritorno. Succede così ed è così succeduto in Inghilterra, ma è questo un fatto così anomalo che sembrami impossibile possa a lungo durare, e che gli stessi fabbricanti inglesi non trovino più conveniente di trasportare in America le loro macchine ed i loro stabilimenti onde essere più vicini alla materia ed alla consumazione e non pagare. . . (Rumori) un doppio trasporto.

Un altro nuovo argomento fu esposto quest'oggi, ed è quello dei diritti differenziali che esistono in tutti i porti francesi e quindi anche in quello di Marsiglia, per cui le mercanzie provenienti dalle Americhe non approderebbero con le navi piemontesi a quel porto per la grave differenza dei dazi che dovrebbero sopportare. Allo stato attuale di cose non vi è dubbio; ma si può egli credere che la Francia abbia a durare

molto tempo in questo stato così anomalo? Non speriamo noi che la Francia sia alla vigilia di cancellare quest'anomalia, quest'errore economico, errore che per tale è da tutti riconosciuto in Europa? Per me non mi sorprenderebbe, con tanti cambiamenti che succedono continuamente in quel paese, si avesse a leggere sui giornali domattina che si sono colà aboliti i diritti differenziali.

La cosa è troppo irragionevole perchè si possa supporre che abbia ancora a durare lungamente.

Si vuol confutare come detto dall'ufficio centrale o da uno de' suoi oratori che parlò ieri ciò che ha riguardo alle nuove invenzioni meccaniche che si potessero fare. Nè l'ufficio, nè chi parlò per esso ebbe a far cenno mai delle nuove invenzioni. Onde io lascerò che l'onorevole nostro collega che parlò di questo risponda in proposito se lo crederà opportuno.

Qualche parola dei preliminari delle trattative che vediamo nelle carte che furono stampate accenna a che la società transatlantica non avesse in suo divisamento di stabilire una comunicazione coll'America settentrionale e che vi sia stata indotta nelle trattative che ebbe poi col nostro Governo. Se reale sia o no la cosa, io non posso assicurarlo, anzi dopo le parole pronunziate dal presidente del Consiglio, di non avere esercitata nessuna influenza, io potrei domandare una spiegazione per sapere che cosa significino quelle che furono stampate, credo, dalla società insieme al contratto medesimo. . . . Certamente se fu pubblicato un errore, una falsità, non ne è responsabile il Ministero, nè io sono disposto a farne calcolo alcuno.

Che quest'aiuto dato ad una società particolare possa favorire in qualche maniera lo spirito di associazione in Genova vi è chi può crederlo e vi è chi può credere il contrario. Lasciare che le associazioni nascano da sé, aiutarle con dei mezzi indiretti può essere vantaggioso, può benissimo anche farne nascere molte, ma il pagarne una particolare è l'allontanare questo spirito d'associazione, il quale non si potrà più propagare se non retribuito e se non si paga la speculazione come si propone di pagare questa che attualmente si vuole stabilire.

Questa parte del vostro ufficio nulla ha in contrario a che si formi un'associazione per una navigazione transatlantica; proposta utile pel commercio, vantaggiosa per i particolari, ma appunto perchè la trova utile al commercio e vantaggiosa ai particolari, crede che non abbia bisogno di essere protetta, perchè quando il commerciere trova interesse a fare una cosa, quando lo trovano i particolari, l'associazione nasce e si propaga da sé senza aver bisogno di questo aiuto esterno del Governo, il quale fa danno, perchè alla fine dei conti termina con inaridire la sorgente medesima del commercio e delle speculazioni, che è l'utile privato che si trova nella stessa speculazione.

DI POLLONE. Sarebbe mio desiderio di rispondere a quanto venne più direttamente a me accennato nell'opinione del ministro delle finanze; ma tenero dei momenti del Senato, se egli crede di chiudere la discussione io sono pronto a rinunziare alla parola; però, ove la discussione continuasse, io pregherei la Camera di concedermi la facoltà di rispondere a quanto disse il signor ministro, usandomi la sua solita benignità; non le nascondo però che avrò a ragionare sopra 17 capi di questione.

Voci. La chiusura! la chiusura!

ALFIERI. Io non mi oppongo a che si chiuda la discussione generale, anzi vi aderisco; tuttavia farò presente che senza entrare nella medesima io avrei un'osservazione a fare relativa ad uno degli articoli: osservazione che mi pare di

non poca gravità; prego quindi il Senato a volermi riservare la facoltà di parlare; ed io mi sbrigherò in pochissime parole.

Spero che l'onorevole signor ministro potrà dare una spiegazione, la quale toglierà ogni dubbio, chè altrimenti io credo che il Senato avrebbe qualche difficoltà a tenere per buono ciò che sembra detto nell'articolo su cui intendo di ragionare: pare che il senso letterale del medesimo sia diverso di quello che deve realmente avere.

Alcune voci. Parli! parli!

ALFIERI. La mia osservazione si riferisce all'articolo 13. Nell'articolo 12 è stabilito il compenso che il Governo accorda alla compagnia per gli oneri che essa si assume col servizio di cui si tratta; il privilegio, cioè di 15 anni e l'assegnamento di 22,000 lire per ogni viaggio di andata e ritorno a Nuova York e 30,000 lire per la linea del Brasile.

Quindi all'articolo 13 è detto:

« Il Governo si riserva di corrispondere alla compagnia, oltre la sovvenzione suddetta, il maggior prodotto che fosse per risultare negli annui incassi postali unitamente per le due linee. »

Parrebbe dal senso letterale di quest'articolo che il Governo debba corrispondere alla compagnia, oltre la sovvenzione suddetta, ogni qualunque aumento che venisse a risultare negli incassi postali. Ora questa liberalità è contraria agli argomenti che si sono fatti valere nella discussione stessa per dimostrare l'utilità e la convenienza del progetto. M'immagino che non sia che un difetto di redazione; ma però se il dubbio non è chiarito, la compagnia se ne potrebbe forse prevalere per pretendere che ogni maggiore incasso le fosse attribuito: domando al signor ministro se tale fu veramente il suo intendimento nel convenire in questo patto o se la cosa sta altrimenti, essendo necessario di provvedere a che questa falsa interpretazione non rechi detrimento all'erario.

CAVOUË, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. L'onorevole senatore Alfieri ha chiesta l'attenzione del Senato sull'articolo 13.

Veramente vi è qualche oscurità nella redazione di esso. Il patto che col medesimo si è voluto stabilire e sul quale non vi fu mai fra la compagnia e il Ministero dissenso, è questo: che nel caso che il maggior prodotto postale venisse a surpassare le somme dal Governo corrisposte alla compagnia a titolo di sovvenzione, cosicchè il Governo non avesse più sacrifici di sorta a sopportare in relazione a questo servizio, abbandonerebbe alla compagnia un tal maggior prodotto.

Ciò è quanto venne inteso fra la compagnia ed il Ministero. Io credo che questo risulti dalla seconda parte della frase contenuta nell'articolo 13, ove si dice: *oltre la sovvenzione il maggior prodotto, ecc.* Sarebbe al certo stato meglio invertirne l'ordine, e dire per lo contrario: *il maggior prodotto oltre, ecc.*

Nullameno le discussioni che ebbero luogo in questo e nell'altro ramo del Parlamento avendo fatto chiaro qual fosse la vera intenzione dei contraenti, massime nell'altra Assemblea, ed i rappresentanti della compagnia avendo, durante la discussione, aderito ad un cambiamento, non vi può esser dubbio su quest'articolo. In ogni modo avrò cura, prima di far sancire la legge, di avere per iscritto una formale spiegazione per parte dei direttori della compagnia, giacchè, come ben mi ricordo, questa fu sempre la loro precisa intenzione.

PRESIDENTE. Il senatore Di Pollone domanda la chiusura della discussione.

Domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(È approvata.)

Ieri ho avuto l'onore d'annunziare alla Camera che l'ordine della discussione ci doveva chiamare in primo luogo a votare sulla proposizione sospensiva, la quale era stata proposta da una parte dell'ufficio centrale, e che quindi deve avere la priorità sulla votazione della legge.

JACQUEMOUD. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Ha la parola.

JACQUEMOUD. Je crois qu'il est inutile de mettre aux voix la question suspensive. Puisque nous sommes à la fin de la Session parlementaire, il est évident que la suspension aura t absolument le même effet que le rejet de la loi. Messieurs, il a fallu près d'une année pour organiser cette compagnie; il a fallu neuf mois depuis la date de son acte de constitution pour arriver au jour où la loi est soumise aux délibérations du Sénat; la concurrence a donc eu libre carrière. Peut-on raisonnablement croire à la chance d'obtenir des conditions meilleures d'une autre compagnie? Convient-il de retarder encore pendant deux ans l'établissement du service dont il s'agit? Toutes les convictions doivent être formées sur ces questions. Il vaut mieux les résoudre aujourd'hui d'une manière absolue, en adoptant ou rejetant la loi en discussion. Ceux qui sont d'avis de la suspension peuvent donner leur boulev noir. Par ces considérations je m'oppose à la proposition suspensive, et je demande qu'on passe à la votation de la loi.

DI POLLONE. La parte della Commissione che aveva proposto la sospensione non aveva oio fatto che per dimostrare

il suo desiderio di veder riuscire a migliori condizioni il patto concluso, ma dal momento che fa difficoltà la sua proposta, essa si riunisce all'opinione del senatore Jacquemoud che si voti pro e contro.

PRESIDENTE. Rinunzia alla questione sospensiva?

DI POLLONE fa un cenno affermativo.

PRESIDENTE. Allora passerò a provocare il voto del Senato sulla legge.

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena esecuzione alla convenzione stipulata il 5 aprile, anno corrente, dal ministro delle finanze colla compagnia transatlantica, costituita in Genova con atto del 4 ottobre 1852, e approvata con regio decreto del 7 novembre successivo per lo stabilimento di una linea di navigazione a vapore tra Genova e l'America del nord e del sud, con che però vengano inserite nella stessa convenzione le aggiunte fatte agli articoli 3, 13 e 15. »

(È approvato.)

Si procede all'appello nominale per lo squittinio segreto.

Risultato della votazione :

Votanti.....	62
Voti favorevoli.....	43
Voti contrari.....	19

(Il Senato adotta.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.