

## TORNATA DEL 1° LUGLIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

**SOMMARIO.** *Discussione del progetto di legge per lo stabilimento di una linea di navigazione a vapore tra Genova e l'America — Discorso del relatore senatore Albini — Richiami del senatore Di Pollone — Parlano contro il progetto i senatori Di Benevello e De Cardenas — In favore i senatori Balbi-Piovera, De Fornari e il relatore — Sull'ordine della discussione il senatore Di Pollone ed il ministro delle finanze.*

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

**PROVANA DEL SABBIONEK**, segretario, legge il verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

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

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno ci chiama alla discussione del progetto di legge riguardante la linea di navigazione a vapore fra Genova e l'America. (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1636.)

Dichiaro aperta la discussione generale su questo progetto di legge, ed accordo la parola in primo luogo al senatore Albini.

**ALBINI**, relatore (*Legge*). Signori senatori, la costante pratica dell'intera mia vita, che voi ben conoscete, o signori, non si fu al certo quella dell'arte oratoria, nè ebbi in dono la spontaneità della parola; onde ogni qualvolta mi accade di dover esporre le mie idee sovra di una questione, massime sia essa d'importanza, forza mi è queste consegnare alla carta.

Siatemi dunque indulgenti della vostra attenzione per pochi istanti, chè il mio dire sarà quello dell'uomo di mare, schietto e breve.

Vi parrà forse strano, o signori, che il relatore prenda per primo la parola nella discussione, avendo egli nei casi normali ampia facoltà di dire nell'esposizione dei motivi della legge. Mi faranno però presso di voi scusato le circostanze narratevi nella relazione stessa circa il dissenso del vostro ufficio centrale, per cui non mi fu permesso nella medesima di porgervi tutto il mio avviso.

**DI POLLONE** (*Con vivacità*). Domando la parola.

**ALBINI**, relatore (*Continua a leggere*). Nominato relatore nella primitiva minoranza, divenuta ora parte eguale per l'assenza d'un membro dell'ufficio già dissenziente dalla legge, credevo d'aver soddisfatto al mio incarico esponendo fedelmente il parere e le conclusioni d'ambe le parti, coi motivi per sommi capi in appoggio delle medesime, nè dubitavo

mi fosse lecito in seguito di svolgere maggiormente la mia opinione ed i motivi a sostegno della medesima ribattendo le ragioni degli avversanti alla legge.

Ma non si fa così, o signori; l'ufficio vostro tacciò di parziale la relazione, e duro come scoglio stette fermo nel rifiuto. Dopo lungo discutere poi, visto che si trattava di rimettere ad indefinita epoca la sanzione della legge, la qual cosa forse era nel desiderio di taluno degli avversanti, mi rassegnai a cambiare la relazione, o per meglio dire, acconsentii che vi si introducesse quell'ampio sviluppo di argomenti per modificazioni del progetto che la parte dell'ufficio opponente richiedeva.

Si fu la piena convinzione del sommo vantaggio che questo stabilimento recherà al commercio ed allo Stato, ed il timore di veder per causa di ritardo andar fallita l'intrapresa che mi consigliarono a far atto di abnegazione ed accettare il partito qualunque ei fosse che mi si proponeva, nella speranza che il Senato saprebbe valutare al giusto le ragioni che stanno per l'adozione del progetto che gli è sottomesso.

L'incremento ogni dì più notevole delle nostre relazioni commerciali coi vari punti dell'America del sud e del nord, quale si desume ufficialmente dai registri del comando del porto di Genova; i molti sudditi sardi che colà si trovano stabiliti, e specialmente nel Brasile e Rio della Plata, oltre a quelli che in ogni anno vi emigrano, facevano da lungo tempo sentire il bisogno d'un simile stabilimento; se non che l'esperienza avendo finora dimostrato per tutto altrove che queste intraprese non possono attuarsi senza il sussidio dello Stato, ben s'appose il Governo col prestarvi il suo concorso, ed il Parlamento farà opera savia e grandemente proficua al paese accordandovi la sua sanzione.

Non mi starò, o signori, ad intrattenermi minutamente dei singoli e non dubbii vantaggi diretti ed indiretti che recherà al commercio dello Stato questo stabilimento, poichè nessuno ignora di quanto utile riesca la maggiore speditezza e facilità di comunicazioni, mercè cui si moltiplicano le relazioni, si imprime una più grande attività agli scambi, si stimola il lavoro e si crea infine quella prosperità generale che forma la forza e la gloria delle nazioni.

Non credo però di dovervi tacere il vantaggio particolare dell'impulso che con questo si darà alla fondazione di grandi

stabilimenti meccanici di cui difetta tuttora il nostro paese, i quali da ciò avviati troveranno lavoro ed alimento anche dalle ferrovie dello Stato, e vi avranno queste il loro profitto per non essere ad ogni minima circostanza costrette di ricorrere a fabbriche estere.

Avvi di più: la considerazione dell'incoraggiamento che con tal mezzo si presterà alla marina mercantile a vapore e la ragione dell'onore nazionale, il quale, scosso ed animato dal concorso dello Stato, ridonerà ai non degeneri figli dell'intrepido Ligure che scoprì il nuovo mondo il desiderio di riacquistare il pristino nome di una delle più valenti fra le marine.

Un'ultima considerazione che sta per la proposta legge e tocca la parte finanziaria si è quella che avendo noi nell'America del sud una stazione fissa al Rio della Plata d'un legno da guerra per difesa e protezione dei molti sudditi sardi colà stabiliti, la quale costa non poca spesa allo Stato, potrà questa per via della facilità e prontezza di comunicazioni che si tratta di stabilire essere col tempo risparmiata, massime allorquando sieno colà le cose ricomposte a pace.

Nella mia divisa di schiettezza, sebben favorevole alla legge, credo tuttavia mio debito di farvi parte di un'osservazione che nella mia esperienza di uomo di mare parveni di qualche entità, e questa si è la mancanza della prescrizione che vi debba essere sovra ogni legno della compagnia imbarcato un ufficiale del Governo per sorvegliare l'andamento di bordo rispetto massime ai passeggeri, e per constatare i casi di forza maggiore che impedissero al bastimento di compiere la traversata nel termine fissato dall'articolo 27; nè vale che questi casi di forza maggiore possano ugualmente farsi constatare dagli agenti consolari, poichè da chi ha conoscenza delle cose di mare ben si sa quante combinazioni si possono far risultare presso gli agenti stessi onde provare le allegate circostanze di forza maggiore, ciò che non succederebbe trovandosi un ufficiale del Governo testimone dei fatti a bordo.

Le opposizioni degli avversanti si riducono a tre punti capitali: quantità del sussidio che dicono troppo oneroso allo Stato senza un probabile compenso; durata della convenzione che chiamano soverchia per la possibilità dei miglioramenti avvenire, e perchè costituisce un protezionismo nocivo alle altre industrie; e linea del Nord che non ravvisano di sufficiente provata utilità; oltre che secondariamente vorrebbero escludere lo scalo di Marsiglia perchè temono che possa riuscire pregiudizievole al commercio di Genova.

Provata in termini generali l'utilità somma e la convenienza di questa concessione in cui gli stessi oppositori convengono, e dimostrato come queste compagnie non possano aver vita senza il soccorso dello Stato, attese le ingenti spese d'esercizio e di manutenzione che costano tali stabilimenti, riguardo alla quantità del sussidio basterà il notare che si è questo il più tenue in confronto di quanti si trovano concessi da altre nazioni, e particolarmente dagli Stati Uniti e dall'Inghilterra, dove è portato fino a 10 scellini per ogni miglio marino, eguali a lire 12 50, ed il minimo sta in scellini 4, pari a lire 5, quando invece quello che si tratta di dare presso di noi monterebbe appena a lire 2 50 per miglio marino.

La stessa concessione ristretta alla linea del Nord testè presentata al Parlamento del Belgio, che da taluni si è citata per provare il soverchio onere di questa, si trova assai più avvantaggiata nelle condizioni d'interesse per parte dello Stato, portando, oltre al sussidio di lire 1200 per ogni viaggio, l'assicurazione del 4 per cento sul capitale di fondazione di 5 mi-

lioni di lire, ed il prodotto postale della corrispondenza per la tassa marittima fissata a 50 centesimi per ogni lettera semplice, il quale per sé solo supererà l'intero sussidio che da noi si propone di dare.

Quanto ai vantaggi che da questo mezzo di comunicazione potranno derivare allo Stato, messi in dubbio dagli oppositori alla legge, lasciando a parte gli indiretti già abbastanza dimostrati, e di cui non puossi istituire un calcolo certo e positivo, parmi che circa il prodotto postale grandemente vada errato quegli che conti soltanto al doppio la corrispondenza che sarà attivata con questo mezzo; e di ciò abbiamo valida prova in ogni nuova linea di comunicazione stabilita, fra cui il Lloyd austriaco che vide nello spazio di circa 12 anni ventuplicarsi il numero delle lettere che reca a destino.

Devesi inoltre considerare che nelle 60,000 lire di prodotto si calcolarono tutte le lettere come semplici ad una lira e 50 centesimi, quando invece, tolte le sole lettere di famiglia, le altre tutte che trattano d'affari giungono doppie e triple; onde la media del loro costo non è mai al disotto di 5 lire.

Nel computo poi della corrispondenza che recheranno i legni della compagnia devesi pure tener conto delle lettere dirette alle diverse piazze del Mediterraneo, come anche di quelle che per la via di Genova saranno volte agli Stati a noi limitrofi, circostanza questa che fu ben giustamente contemplata nell'articolo 8 della convenzione, potendosi calcolare che il numero delle medesime equiparerà almeno quelle che si fermano nello Stato.

Tacendo ora di tutti gli altri argomenti che proverebbero l'erroneità dei calcoli fatti, basterà l'accennare che tanta è la persuasione che questo prodotto monterà ad un'assai vistosa somma, che la società richiese ed ottenne per condizione inserita all'articolo 13 del capitolato il soprappiù che fosse per risultare negli annui incassi postali unitamente per le due linee, e posso di più asseverare che la compagnia stessa sarebbe fin d'ora disposta a prenderne l'appalto a suo rischio e pericolo per una somma non minore del triplo di quanto venne calcolato.

Non so finalmente persuadermi per quale combinazione si trovino a fare tanta opposizione al principio di favorire la maggiore speditezza e facilità di comunicazione gli stessi che con tanto calore e ben giustamente propugnavano un eguale principio in occasione della riforma postale, la quale pure presentava un sacrificio d'assai vistosa somma negli introiti dell'erario.

In ordine alla durata della convenzione che gli oppositori ravvisano soverchia, convien riflettere che trattasi qui d'uno stabilimento la cui fondazione richiede ingenti capitali e di un'intrapresa assai rischiosa, che nei primi anni non coprirà forse le spese d'esercizio, essendo in questi chiamata a preparare gli elementi del traffico che dovranno poi compen-sarla negli anni successivi.

Inoltre una tale compagnia di navigazione, diretta a collegare gli Stati nostri coi due continenti americani, deve necessariamente riguardarsi come le società di strade ferrate; come queste è il veicolo rapido e regolare del commercio richiesto dai tempi; come queste si sottomette ad un servizio dispendioso di cui profitta la massa dello Stato; come esse pertanto ha bisogno del soccorso dello Stato e della sicurezza di poter estendere le sue operazioni senza nociva concorrenza per un tempo proporzionato al capitale impiegato ed ai rischi ai quali va esposta.

Questa tutela poi che accorda lo Stato non è quel protezionismo di speculazioni bandito dalle nostre leggi, ma è piuttosto il corrispettivo concesso ad un'impresa di pubblico ser-

vizio, ed invece di nuocere alle altre industrie, sarà un mezzo di vieppiù avviarle e favorirle per via della maggiore facilità e speditezza delle comunicazioni che con essa si assicurano.

Nè giova all'opposizione della durata la speranza dei miglioramenti avvenire, i quali, se sono sempre desiderabili, non devono però impedire all'uomo di senno di attuare un bene presente nella lontana fiducia d'un miglioramento avvenire.

Per altra parte non si poteva tener conto di questi a carico della società, la quale, succedendo il caso che tali miglioramenti vengano riconosciuti attuabili, sarà pure obbligata a fare delle enormi spese per metterli in esecuzione.

Si rendeva finalmente necessario nel pubblico interesse di assicurare l'impresa per un certo periodo di tempo onde volgere ed incoraggiare lo spirito del paese alle grandi associazioni.

Riguardo alla terza delle principali obiezioni che si fanno alla legge circa la linea del Nord che non si ravviserebbe per ora conveniente, adducendo che non è abbastanza avviato il nostro commercio da quella parte, osserverò in primo luogo, a confutazione del supposto, che il commercio di Genova cogli Stati Uniti crebbe assai in questi ultimi tempi. Risulta infatti dai registri del comando del porto di Genova che nel 1852 arrivò a tonnellate 30,661, mentre nel 1845 non era che di tonnellate 12,473; ed a questo si deve aggiungere che non tutto il commercio col Nord-America si fa dal porto di Genova direttamente, perchè, in mancanza di comunicazioni regolari, molte merci vengono finora esportate ed importate coll'intermezzo di altri porti, come s'avverò nello scorso anno per via di quelli di Malta, Liverpool, Glasgow, Londra, Gibilterra, Lisbona, Barcellona e Marsiglia.

Quanto poi sia erroneo l'asserto dagli oppositori riguardo agli articoli d'importazione ed esportazione, che vogliono limitati a ben poche cose, basterà a convincersene di esaminare i registri di arrivi e partenze, dai quali feci estrarre una nota esatta dei generi commerciatosi nello scorso anno, ed ove il Senato lo desidera, ne darò lettura.

(Il presidente lo invita a leggere la nota.)

*Esportazione per il Brasile.*

Coralli lavorati; filo a grana in oro ed argento; seterie di ogni qualità di Torino; damasco e velluto di Genova; vetretrie fine ed ordinarie; ricami e merletti; scarpe da donna, da uomo e stivali; paste diverse; frutta fresche e secche; confetterie e canditi; liquori assortiti; vino di varie qualità; carta da scrivere e da giuoco; olio imbottigliato ed in casse; marmi lavorati; cordami assortiti e spago; accinghe e sardelle salate.

*Importazioni.*

Zucchero; caffè; cotone; cuoi; crino; aste ed unghie di bue; pelli di tigre e di bue marino; tabacco; casciasa.

*Esportazione per New-York.*

Marmi lavorati; ardesie; olio imbottigliato ed in casse; coralli lavorati; seterie, velluti e damasco; frutta fresche e secche; agrumi incassati; confetterie e canditi; liquori d'ogni qualità; formaggi di varie qualità; funghi, olive ed altri vegetabili in conserva; paste in casse; scarpe da donna e da uomo; vetretrie ordinarie; letti di ferro; accinghe e sardelle salate.

*Importazioni.*

Tabacco; cotone; piombo in pane; rame vecchio ed in pane; legno santo; campeggio; gomma elastica; olio d'anice; carne salata; dogarelle, ale e barbe di balena; catrame, trementina e spirito di detta.

Ma senza entrare in altri maggiori dettagli a sostegno di questa linea, già svolti nella relazione della legge, e tralasciando le considerazioni di più alta sfera che possono accreditare la politica di amicarci e cointeressare alle sorti del nostro Stato una nazione la cui influenza è prevalente sopra tutto il continente americano e già si fa sentire al di qua dell'Oceano, noterò solo che facilmente si comprende la ragione del rapido aumento del nostro traffico cogli Stati Uniti se si pon mente che in poco più di mezzo secolo quella popolazione *quintuplicò* di numero, che il suo territorio divenne tre volte maggiore, che per l'attività del popolo e per i vari prodotti delle molte sue miniere decuplicò di ricchezza, che si tratta infine d'un paese dove i progressi materiali sono senza esempio ed ha per sé solo 20 mila chilometri di ferrovie e 1800 bastimenti a vapore che solcano i mari, i fiumi e i laghi delle vaste sue regioni.

Venendo per ultimo all'osservazione secondaria circa lo scalo di Marsiglia che si vorrebbe escludere, parmi che riescano vani i timori accennati del danno che potrebbe derivarne al commercio di Genova per le notizie che giungerebbero prima a quella piazza, non esistendo ormai più distanza dal momento che rapido come un baleno il telegrafo ci reca notizia delle più remote contrade.

Nè reputo giusto il dire che una parte della Svizzera e della vicina Allemagna possa per questo trovare miglior conto di andarsi imbarcare a Marsiglia, poichè risulta invece dai calcoli i più precisi, tosto che sia ultimata la ferrovia che recherà fino al lago di Costanza, che si avrà una notevole differenza di spese venendo direttamente a Genova, sia che trattisi di passeggeri, sia che vogliasi spedire merci. D'altronde poi questo scalo non sarà che momentaneo fintantochè la società non riesca a completare il suo carico a Genova, e siccome è fatta facoltà alla compagnia di mutarlo o sopprimerlo, sarà essa medesima, come la parte la più interessata, il primo e miglior giudice di quanto convenga di fare.

Signori, l'effettuazione di questo sublime divisamento non è soltanto grandemente desiderata nel nostro paese, ma altresì nelle regioni al di là dell'Atlante cui tendono le linee della progettata navigazione. Ed infatti, ripetuti riscontri giunti dalla parte del Sud ci dipingono la più viva soddisfazione che colà produsse la notizia d'un tanto stabilimento; e le più lusinghiere parole ci sono recate da un accreditato giornale degli Stati Uniti, *New-York Times*, per il Re, per la nazione e per il Governo, che in mezzo alle difficoltà da cui si trovano attornati seppero mantenere ed attivare una sì commendevole via di progresso che frutterà immensi vantaggi allo Stato.

A tanta aspettazione ed agli immensi vantaggi che promette l'attuazione di questo grande stabilimento, corrisponderà egli il vostro voto, o signori? Vo' sperarlo.

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

**DI POLLONE.** Signori senatori; avrei forse notato con quale vivacità io domandassi la parola; si era per respingere l'accusa inaspettata che un collega dirigeva ai suoi colleghi. Io cercherò per altro di usare quella pacatezza di espressioni degna della maestà di quest'alto Consesso.

Il signor relatore dell'ufficio centrale accusava taluni (e questi non possono essere che chi ha l'onore di parlarvi ed il

suo collega il conte De Cardenas) di tre cose principalmente: la prima di non avergli lasciato la libertà della sua opinione, la seconda di essere rimasti duri come scogli, la terza di aver cercato con tutti i modi di allontanare il momento della discussione di questa legge.

Io potrei restringermi, o signori, ad appellarmi alla testimonianza dell'altro membro della minoranza, l'onorevole senatore Mosca, per dimostrarvi che noi eravamo ben lungi dall'opporci a che la legge venisse discussa.

Allorquando il relatore presentò la sua relazione all'ufficio centrale, relazione tutta improntata di una parzialità favorevole alla sua opinione, gli oppositori desideravano una modificazione di questo suo concetto. Ma se vi fu scoglio, lo scoglio fu il relatore, perchè non volle neppur mutare una sua parola la quale per avventura potesse cangiare il senso del rapporto.

In tale stato di cose vari partiti furono sottomessi all'ufficio centrale: il primo di sciogliere la Commissione onde se ne attivasse una novella; ma questo partito non venne vinto appunto perchè si temeva di non poter presentare in tempo utile la relazione. In secondo luogo fu proposto di chiedere al presidente dell'ufficio, di cui era membro il senatore Vesme, ora assente, di nominarne uno al suo posto; ma anche questa proposizione fu respinta per timore di troppo temporeggiare.

In terzo luogo s'insistette nuovamente per una modificazione del rapporto; ma tornato assolutamente inutile il tentativo, allora si decise, per suggerimento di un membro della minoranza dell'ufficio, che ciascheduna delle due parti della Commissione facesse la propria relazione, e quindi ambedue si riunissero insieme.

Da ciò appare non esservi stata durezza dalla parte degli avversanti, come la chiama il relatore, perchè non si pose assolutamente niun impedimento ad esso di manifestare piena, intera la sua opinione, che spiegò liberissimamente nel suo rapporto.

Credo con questo di avere dimostrato al Senato che, quantunque la situazione dell'ufficio centrale fosse un fatto nuovo negli annali del Parlamento, tuttavia ciaschedun membro di esso che il Senato destinava a rappresentarlo usò modi che credo non possano meritare fuorchè l'approvazione dei colleghi che ora mi ascoltano.

Mi riservo di riprendere la parola più tardi quando si discuteranno gli articoli della legge.

**ALBINI, relatore.** L'onorevole senatore Di Pollone mi accusa di avergli nella relazione inflitta una taccia offensiva qualificando in genere la già maggioranza dell'ufficio centrale come opponente alla legge. A mia giustificazione debbo dire come il signor conte Di Pollone non abbia voluto assistere alla lettura di una relazione che io aveva già compilata, ritenendola come troppo parziale. In vista di ciò, in una seconda adunanza, coll'intento di rendere soddisfatti gli onorevoli miei colleghi, io mi posi a piena disposizione dei membri dissenzienti da me, dichiarandomi pronto a seguire passo passo la relazione onde togliere o modificare tutte quelle espressioni che non soddisfacessero alle loro intenzioni.

**DE CARDENAS.** Domando la parola.

**ALBINI, relatore.** Primo il senatore Mosca incominciò a...

**Alcuni senatori.** Alla questione! alla questione!

**PRESIDENTE.** Credo che noi deviamo dall'intento che dobbiamo avere, che si è quello di esaminare la legge; la discussione degenerò in questione di fatti personali, di conferenze private, le quali non occorre che siano messe a conoscenza del pubblico. La relazione stampata è ciò che noi

abbiamo per testo delle opinioni delle due parti in cui si divide l'ufficio centrale; dimodochè non abbiamo bisogno di altra spiegazione onde conoscere quali siano state le precedenti che hanno potuto avere luogo prima che il testo del rapporto fosse quale ci viene presentato in oggi.

Io prego quindi l'onorevole relatore di voler prescindere da quanto ha tratto a questioni personali, ed accordo la parola al senatore Di Benevello il quale ragiona sulle questioni generali cui dà luogo la legge.

**ALBINI, relatore.** Io risposi alle osservazioni direttemi.

**PRESIDENTE.** Le farò d'altronde notare che le parole del signor senatore Di Pollone non contenevano alcun che di cui ella si potesse offendere. Egli ha cercato unicamente discolarsi, o per meglio dire, di distruggere l'impressione che potevano fare alcune sue espressioni che ferivano lui ed alcun altro dei membri dell'ufficio centrale.

**ALBINI, relatore.** Se il signor senatore Di Pollone è soddisfatto di aver esternato il suo parere, io ne sono contento.

**DI BENEVELLO.** Desideroso di tutto ciò che può recare incremento alla nazione, e massime a quello della sua marina, certamente io non mi opporrò a questa legge destinata colanto a favorirla, ed anzi confesso che un fenomeno strano e che mi ha sempre sorpreso, quello siasi di vedere come tante piccole città e piccole repubbliche del medio evo, situate sovente sopra i ristretti confini di aridi scogli, salite fossero a tale grandezza che noi non abbiamo ancora raggiunta, e ci abbiano lasciati monumenti della loro esistenza che non abbiamo ancora potuto superare.

Ciò, ripeto, basta a provare come io non voglia dichiararmi assolutamente avverso alla legge che discutiamo; ma confesso che io non posso accettare alcune delle condizioni che si trovano in essa, e come io sia disposto a negar loro il mio voto, a meno che non giungano a farmi mutare parere le ragioni di qualcheduno dei valenti oratori che imprenderanno a difenderle.

Queste difficoltà sarebbero tre. E per la prima dirò come io non giunga a comprendere perchè sia necessario al Governo di venire con una sovvenzione qualunque in aiuto a questa società; a me pare che se i Genovesi da tanti anni fanno di continuo commercio coll'America, certamente si è che in questo essi ci trovano il loro lucro, senza del che certamente cesserebbero dal farlo; e ciò senza sovvenzioni di sorta che quelle della propria industria; non dico già che, qualora questi negozianti rendessero dei servizi al Governo, questo non dovesse retribuirli, ma non al di là dei giusti limiti della loro importanza.

Passo alla seconda difficoltà: ed è appunto questa l'enormità di questa sovvenzione, giacchè mi pare che mentre vediamo il Belgio proporre per medesimi servizi la somma di lire 1200 per viaggio, non intendo come mai dovremo noi giungere all'eccessiva somma di lire 22,000.

È vero che il Belgio si rende garante dei pericoli e si unisce alle sorti qualunque dell'impresa; ma vi prego di considerare che quel prudente Governo ha posto un limite a questi pericoli, e che essi non potranno mai eccedere i 5 milioni. So pure che a combattere questa difficoltà si mettono innanzi i grandi vantaggi che risulteranno dal numero maggiore delle lettere che si spediranno; ma, signori, tal rendita oggidì si calcola in 60,000 lire; io voglio benignamente raddoppiarla e portarla alle 120,000, ma da 120,000 a 300,000 calcolate passa, mi pare, un'assai grave differenza.

I difensori di questa sovvenzione pongono ancora ne' loro vantaggi quello dell'emigrazione; mi duole il dirlo, ma io respingo un calcolo che ha per base l'infelicità di una nazione;

gli uomini non emigrano mai quando sono felici a casa loro ; e tristi quei Governi che costringono ad emigrare i loro popoli e cercar felicità nell'esilio !

Ond'io non credo che questa sia cosa su cui dignitosamente si debba far calcolo.

Soggiungerò poi, e con dolore il dico, correre da alcuni giorni la voce, che io spero vorrà smentire il signor ministro, che la Svizzera, cioè, sia per nulla disposta ad intraprendere il seguito della via ferrata, malgrado l'offerta da noi fatta dei 10 milioni, a ciò certamente mossa da sinistre influenze. Ma io spero che quella nobile e libera nazione saprà da queste sottrarsi e rimanere in quella dignitosa indipendenza senza la quale i popoli sono indegni di esistere.

Cosa poi che ancora mi sorprende si è come si vogliano concedere 22 giorni per questo viaggio, mentre credo che per l'America del sud questo viaggio generalmente si fa in 15 giorni ed anche in 10. . .

*Molte voci.* No, no; egli è piuttosto in quella del Nord.

**DI POLLONE.** I bastimenti inglesi ci mettono 29 giorni.

**DI BENEVELLO** (*Continuando*). Mettiamo dunque 29 giorni ; è vero che vi sono degli scali che debbono portar via del tempo, ma quegli scali appunto sono per me un danno piuttosto che un utile, poichè quegli scali profitteranno a danno nostro di tutti i vantaggi del viaggio, e ciò senza fastidio di sovvenzioni.

Vengo ora alla mia terza difficoltà, che reputo la più grave, ed è quella dell'enorme privilegio di 15 anni che vuol concedersi alla società ; ma questo, signori, permettetemi che io lo abbia per un insulto proprio fatto all'intelligenza umana.

Come! si dovrà credere dunque che per 15 anni la mente, l'ingegno umano vorrà stare stazionario, nè andare più innanzi? Mentre le menti tutte sono rivolte alla scoperta di nuovi miracoli, che ogni giorno segna la scienza qualche progresso nell'umanità . . . noi soli dovremo starcene, oserò dirlo, stupidamente immobili a contemplarli! E dovremo credere che andar voglia ancora a lungo, che una qualche scoperta venga a surrogare una macchina che di continuo porta la minaccia, lo spavento, la morte ne' suoi fianchi, che al dire di un giornale costò da 20 anni 30,000 vittime all'umanità, e che fra le minori sue esigenze per camminare vuole almeno che un vascello gli consacrì i 2/3 del suo carico?

No, per Dio; questo non può essere. . . nè passeranno 10 anni, forse 5, forse un anno che oso sperare di vedere queste macchine ridotte come monumento di curiosità nei nostri musei.

So che il signor ministro mi risponde: che ciò avvenendo la sovvenzione andrà in compenso del cambiamento delle vecchie macchine, e l'importo di quelle che dovrebbero farsi. Poco però mi muove quest'argomento, giacchè io ho per fermo essere questi perfezionamenti, quando sorgano, probabilmente volti non già ai meccanismi che trasmettono il movimento, ma bensì al motore, epperò di poca entità i cambiamenti; diffatti vediamo che la macchina proposta dall'Ericson, fra gli altri pregi che vanta, ha quello appunto di servirsi dello stesso cilindro della macchina a vapore. Ma in caso di questa nuova scoperta che sorgerebbe a danno della compagnia, io non so vedere, in parità di circostanze, quali danni potrebbero sorgere per essa, come se ne è mostrato timore.

Qui io limito le mie osservazioni, e lasciando l'Atlantico, e chiamando le vele, mi riduco al desiderio di assai più modesta, ma forse non meno importante navigazione. Signori, se si considera nella storia, sia antica, sia moderna, quali furono

le città che salirono a maggiore prosperità e grandezza, voi troverete condizione loro inseparabile quella di essere state sempre o in riva al mare, o ad un fiume navigabile.

Oramai l'Europa non ha più un ruscello che non sia solcato da navi a vapore; noi soli dobbiamo vedere il nostro re dei fiumi, questo re che dalle sue scaturigini saluzzesi potrebbe essere navigabile sino all'Adria, che ne congiungerebbe la regina alla nostra metropoli, che potrebbe recare le nostre navi, le nostre merci sin nel cuore della Svizzera pel mezzo del Ticino; ebbene questo Po noi dobbiamo vederlo di continuo versare inoperoso quelle sue onde regali nel mare, perenni testimoni della dappocaggine nostra!

Non è che io intenda qui chiedere al Governo d'intraprendere l'opera di quella navigazione, ma è bensì mio desiderio di eccitarlo a dimostrare soltanto di volerla favorire, potendo io quasi farmi mallevadore che non tarderà a sorgere una qualche compagnia per intraprendere quest'opera di tanto vantaggio, di tanto utile e tanto diletto alla patria nostra.

**BALBI-PIOVERA.** Signori, un fatto è rimarchevole in questa discussione, che, cioè, in ambi i rami del Parlamento son succeduti intorno alla presente legge gli stessi inconvenienti: nelle due Commissioni infatti il relatore, e nell'una e nell'altra, fa parte della minoranza. Io desidero e faccio voto che nel Senato questa legge abbia lo stesso fine che ebbe nell'altra Camera; epperò non entrerà a discutere, nè sostenere piuttosto una parte che l'altra dei contendenti. Nella Commissione, come ci si disse nella relazione, due sono le opinioni: io mi contenterò di combattere per quanto potrò i motivi degli oppositori alla legge; se non erro, sei sono questi principali motivi, cioè: il protezionismo, l'introito postale perdente, l'inutilità dei vapori in tempo di guerra, concorrenza di Marsiglia dannosa al nostro commercio, esclusione della linea di Nuova York, ed il più grave di tutti, il sussidio.

Signori, il Governo come fa? Non protegge, paga un servizio pubblico, compensa con un tanto per viaggio ed impone due obblighi: uno di fare il servizio pubblico delle poste e l'altro di stabilire le partenze a giorno fisso. In tutte le società di vapori le partenze, salvo quelle che sono sussidiate come in Inghilterra ed in Francia, non sono fisse; annunziano con manifesti e con avvisi di partire un dato giorno, e poi se il carico non è fatto, se il piroscampo non ha il numero di passeggeri compiuto, aspettano o sotto un pretesto o sotto un altro. Il Governo nostro invece esige nel contratto che si stabilisca una partenza fissa sotto pena di una multa, e perciò paga un'indennità. Io credo che questa sia la ragione per cui l'Inghilterra stessa dà pure sussidi, e sussidi fortissimi.

Per poter dire che vi ha protezionismo bisognerebbe che ci fosse un privilegio, una proibizione ad altra società di percorrere le stesse linee, di toccare gli stessi approdi, di fare insomma una concorrenza. Questo io non lo vedo nella convenzione; qualunque altra società può liberamente costituirsi, se vengono, come dice il mio amico, senatore Di Benevello, inventate nuove forze motrici meno spendiose e più facili. Il secondo motivo si è, come dissi, l'introito delle poste perdente; a questo riguardo farò presente che per i primi anni, io ne son persuaso, vi sarà una perdita, ma questa è una cosa sulla quale è difficile stabilire una base e calcolare giusto. Il nostro collega direttore delle poste sarebbe più atto di qualunque altro a dare spiegazioni al riguardo. Egli ha presentato calcoli fatti, ma però credo che questi manchino di base, poichè le lettere d'America ci pervengono dalla posta di Londra, e quelle sono le sole che si possano

considerare come provenienti dall'America, ma le altre sono portate dai bastimenti a vela; e questi appena toccato il continente gettano nella buca postale tutte le lettere di cui sono portatori.

L'irregolarità e l'incertezza dell'arrivo fa sì che non si può avere una base giusta e calcolare sopra la quantità delle lettere che ci pervengono da quelle regioni, quindi, lo ripeto, i calcoli fatti sulle lettere d'America non mi paiono fondati.

È dunque una speculazione che il Governo fa, ed io spero che avrà l'esito che hanno avuto le altre del Lloyd per il Levante; si è visto che il prodotto del Lloyd per le lettere trasportate era nel 1842 di 40,000 lire per i primi anni (prego il Senato di tenermi per iscusato se cado in qualche errore, non avendo presente il rendiconto di quella società); e nel 1852 questo prodotto fu di lire 580,000 e più. Questo è un fatto che risulta dagli stati presentati e stampati nei resoconti di quella società, e voglio sperare che noi arriveremo a questo risultato, se non lo sorpasseremo, non potendosi mettere a confronto lo scalo di Levante con quello delle Americhe, la relazione di un altro mondo con tutta l'Europa, a fronte di piccoli paesi che formano lo scalo di Levante. La probabilità, e qui non si tratta che di probabilità, sarebbe adunque in favore della speculazione del Governo.

Prima di continuare la confutazione del terzo motivo mi permetterò di aggiungere ancora alcune parole intorno alle lettere d'America. Non vi è bastimento a vela che partendo da Genova per l'America, o dall'America per Genova, non porti seco circa 200 lettere; questo è un contrabbando; ma, o signori, qui il contrabbando è una necessità, non essendovi mezzo regolare per avere le lettere, come ha da fare una casa di commercio, un individuo a far pervenire le sue lettere in America? Egli è giuoco forza che adoperi i mezzi che sono alla sua portata.

Ora se si considera che in ogni anno 350 o 360 bastimenti partono per le Americhe, facendo il calcolo si vedrà che le lettere che coi medesimi sono trasportate oltrepasseranno le 62 o 75 mila.

Vi è poi un'altra ragione che milita in favore dell'opinione che io sostengo, ed è che le lettere di America non vengono mai semplici, essendovi l'uso colà di presentare la fattura del luogo di origine alla dogana; per conseguenza non c'è negoziante che sia interessato nel nolo di un bastimento che non sia obbligato di mandare dei plicchi di lettere, cioè le fatture per poter pagare la dogana, onde possano le merci entrare in quei paesi.

Tutti sanno, o quelli almeno che abitano in una città di mare, o piazza di commercio, che le lettere di America e anche d'Inghilterra sono costosissime; le meno pesanti in carta semplice costano sempre lire 2 50, ma ho visto delle lettere che costavano perfino 25 lire per le ragioni su accennate.

Io non voglio dire che il progettato stabilimento di posta regolare sarà per aumentare questa tassa, anzi io sono persuaso che l'onorevole direttore delle poste seguirà in questo quel sistema che con tanto talento e con tanto felice esito egli ha fatto prevalere, cioè quello della posta a buon mercato, perchè quanto minori sono i prezzi, tanto maggiori sono le lettere e la rendita di quel ramo di pubblica entrata; e se segue, come vi è da sperare, la progressione avuta in terraferma e presso altre nazioni, questo provento fra breve compenserà l'erario del sussidio che darà alla società di cui si tratta.

Vi è ancora nella relazione un'obiezione contro l'inutilità in tempo di guerra dei vapori mercantili, e se non mi sba-

glio si era proposto di lasciar da parte quest'obbligo della società.

Signori, per rispondere a questo bisogna che io vi riporti alla storia. I bei tempi della marineria ligure, che ora è la marina sarda, furono quelli in cui il Governo non possedeva bastimenti, e le navi erano dei privati. Quando vi erano delle operazioni militari da fare si riducevano queste navi e se ne formavano delle squadre. Questa è la storia genuina della marina militare genovese, e di tutta quella gloria che si acquistò.

I tempi mutarono, le galere furono surrogate da grossi vascelli, i piccoli bastimenti che il privato poteva costruire e mantenere non servono più al giorno d'oggi, perchè le fortune non corrispondono alle spese necessarie, ma a quello che manca all'individuo le società anonime possono supplire formando il capitale necessario.

Del resto, sul fatto espresso dell'inutilità della marina mercantile a vapore in tempo di guerra, io mi permetterò di fare qualche osservazione. Non v'è dubbio che il motore con cui agiscono questi nuovi bastimenti, le loro manovre, i loro movimenti sono vera rivoluzione nei mezzi di guerreggiare per mare. La linea di battaglia e gli usi di guerra sono e devono essere totalmente cambiati.

I vapori da guerra che abbiamo visti sono armati diversamente dalle navi a vela; ho visto vapori di guerra i quali non avevano che 12 cannoni, dei quali due immensi nel centro, e questi avrebbero per la loro ampiezza portato 50 cannoni se fossero stati a vela; ciò proviene dacchè diversi essendo i loro movimenti, diverso riesce il punto di mira e la manovra dell'artiglieria a bordo.

In tal caso, e per le ragioni addotte, io credo che i bastimenti di grossa portata, i quali servono al commercio in tempo di pace, possono essere facilmente con qualche riparazione ridotti a servire anche in tempo di guerra, secondo il nuovo sistema ed i nuovi studi che si faranno a questo riguardo (io dico quel poco che so e che ho letto per diporto); del resto io potrei invocare l'autorità di valenti uomini che scrissero intorno a questa materia, e fra le altre opere quella già passata di memoria di un principe di molto talento e scienza marittima, disgraziato presentemente, il quale ha scritto sull'elice, il principe, cioè, di Joinville. Egli ha spiegato assai bene questa rivoluzione che avrà luogo nel modo di combattere in mare. Io penso dunque ad un tale riguardo che se questi vapori non saranno della stessa utilità che una fregata da guerra, potranno almeno essere giovevoli assai alla nostra marineria militare.

Ora, o signori, una delle obiezioni maggiori e che credo derivata da false idee si è la rivalità fra Marsiglia e Genova. Molti credono e temono che la concorrenza dello scalo di Marsiglia possa essere nociva al commercio di Genova. Sono passati quei tempi, o signori, in cui credevasi che abbruciando la casa del vicino la nostra avrebbe maggior valore. Sono passati quei tempi, o signori, in cui un re, che chiamano grande, faceva, sotto il più frivolo pretesto, bombardar Genova per gelosia di Marsiglia, credendo di far prosperare l'una colla rovina dell'altra, e non otteneva da questo fatto che un'umiliazione ben piccola: l'umiliazione di un debole innanzi al potente; e la storia giustificava questo triste fatto assegnando l'umiliazione a colui che ingiustamente abusava della sua forza.

La piazza di commercio al giorno d'oggi si possono far concorrenza senza recarsi danno; la piazza di Genova è collegata con quella di Marsiglia con legami d'interessi tali che io non so se sarebbe più dannoso ancora a Genova il non aiutare il

commercio dell'altra piazza. Quest'idea non è ricevuta in Francia, ed a torto. La posizione di Genova verso Marsiglia è la stessa di Torino verso Lione.

Io credo che se la prosperità sarà in Torino, dessa sarà pure a Lione, per i grandi legami che esistono tra i negozianti dei due paesi.

Lo stesso si dica di Marsiglia; infatti non vi è casa di commercio in Genova che non abbia una casa succursale corrispondente in quella città, se pure non esercisce sotto la stessa firma. Io ne potrei citare sette od otto, come sarebbero i fratelli Rocca, i Chichizzola ed altri; insomma, lo ripeto, non vi è sulla piazza di Genova casa di commercio che non sia in conto sociale per certe date speculazioni colle case di Marsiglia, e viceversa.

Non saprei definire diversamente questa diffidenza di lasciare lo scalo di Marsiglia che come una rappresaglia verso la Francia.

Essa disconoscendo i suoi veri interessi non permette che la strada ferrata di Savoia vada a far capo a Lione: peggio per lei. Noi non dobbiamo seguire l'esempio di quella rivalità, essendo indegno di rifiutare una cosa giusta perchè se ne rifiuta una a noi.

L'altra obiezione, se non mi sbaglio, è quella di voler la esclusione della linea di Nuova York per non esservi fra quella città e il nostro Stato molte relazioni stabilite. Le statistiche provano che da 3 o 4 anni circa queste relazioni si vanno aumentando, ma anche supponendo che queste non esistessero, sarebbe questa una ragione di più per toccare a quel porto; poichè maggiori essendo le facilità di comunicazione, tanto più facilmente si stabiliranno tali relazioni giacchè dove non ci sono bisogna stabilirle per attirare il commercio verso di noi.

Signori! Io credo che vi sia ancora un po' di pregiudizio municipale a questo riguardo. Io tengo che non è semplicemente la piazza di Genova che sia la più interessata in questa linea, tant'è che il commercio di Torino, il quale ha compreso l'importanza, l'utilità che questa linea potrà procurargli, si sottoscriveva per 4 milioni, e se il commercio di Torino si è impegnato in quella speculazione con tanto animo, si è che ha capito che a lui importa moltissimo di mandare le sue sete direttamente all'America del nord e non passare per seconde mani, mandandole a Londra.

Ove questo progetto non venisse adottato, il commercio di Torino perderebbe moltissimo, mentre credo che tornerà sempre utile ad una piazza avere corrispondenze dirette e non passare per una o due case di commissione che aggravano le merci di molteplici provvigioni. La linea di Nuova York sotto questo rapporto è, a mio parere, la più utile per la piazza di Torino, per le sete e manifatture del Piemonte, ed anzi direi che essa tornerebbe assai più vantaggiosa alla piazza di Torino che a quella di Genova.

La parte più difficile delle ragioni sollevate dagli oppositori del progetto è quella del sussidio. Un mio amico lo trova esagerato. Per vedere se realmente è tale bisognerebbe paragonarlo con altri. Facendo il confronto colle linee dei vapori transatlantici e del Mediterraneo che altre nazioni hanno voluto stabilire, si vedrà che questo sussidio è colà assai più forte che non presso di noi. L'Inghilterra, se non isbaglio, accorda tali sussidi per una somma di 25 milioni; essa dà 12 lire e 50 centesimi per miglio nautico di 60 al grado. La Francia che non ha linee transatlantiche, ma che ha la linea delle messaggerie nazionali del Levante, dà 40 lire per lega, cioè lire 13 50 per miglio marittimo di 60 al grado. Una società americana riceve 170 lire per i viaggi da Nuova York a

Liverpool. La società che vi è proposta riceverà dal Governo lire 2 50 per la stessa distanza di un miglio nautico. Ora la mitezza del sussidio, considerata per miglio, è sicuramente molto al disotto di quanto pagano le altre nazioni.

So bene che vi sono persone che, a quanto pare, avendo letto nelle gazzette la proposizione fatta da una società belga, credono che il Governo del Belgio abbia vantaggi maggiori di noi. Ma, o signori, vi pregherei di fare attenzione che se è vero che la società che si presenta non domanda che 1200 lire per viaggio, essa però venne assicurata del 4 per cento...

Ora, sapete che cosa è il 4 per cento in fatto di marina? È l'assicurazione dell'interesse e del capitale, ed il Governo che si fa assicuratore marittimo toglie alla società la necessità di assicurare i suoi bastimenti; ma questo lo lascerò svolgere dal signor ministro, e dico solo che io amerei meglio pagare un sussidio fisso che di correre l'eventualità di un'assicurazione del 4 per cento in fatto di marina.

Io non sono interessato, e se lo fossi non parlerei; nè voterei; ma se facessi parte della società accetterei il 4 per cento senza sussidio, e sono sicuro che se si proponesse alla società un tal mezzo, essa lo accetterebbe.

Io credo di aver risposto alla meglio che ho potuto alle obiezioni che furono fatte al progetto.

Non vi parlerò, o signori, dell'emigrazione straniera. È da sperare che dai suoi paesi essa preferirà seguire questa nuova via di Genova per portarsi in America, ma perchè è un fatto che potrà accadere, e non è presente, lo tralascio per parlarvi solo dell'emigrazione presente, la quale è assai numerosa, e se non mi sbaglio, ascende a 60,000 sudditi sardi nell'America del sud. E non crediate che siano tutti Genovesi, perchè tutte le provincie dello Stato forniscono il loro contingente; la Savoia sola ne ha una colonia di 15,000. Domo-dossola ne ha moltissimi, la provincia d'Acqui ne fornisce anche molti. Egli è certo che una gran parte li fornisce il litorale del mare per la ragione che la maggiore facilità che hanno questi abitanti di navigare li porta a cercare sussistenza od almeno fortuna al di là del mare.

Questa emigrazione, signori, è parte dei nostri cittadini e dello Stato; un Governo piccolo, una potenza di terzo ordine non può avere colonie sue particolari, eppure queste, malgrado ciò che diceva un mio amico, sono necessarie. Anche nei paesi bene amministrati, dove la fortuna e l'industria cresce, ove esiste Governo libero e legale, l'emigrazione è più abbondante che presso noi. La Francia ne ha la sua parte; il Belgio ha pure moltissimi emigrati, e questo non proviene già dalla mancanza di lavoro, ma bensì dal desiderio di far fortuna. Da noi, grazie al cielo, il lavoro non manca, perchè le strade ferrate che si fanno possono dar lavoro a tutti quelli che hanno voglia di lavorare; ma dico, è per l'ambizione di far fortuna, per l'ambizione di procacciarsi un benessere, ed a questo riguardo io non credo che sia da buon Governo, nè utile abbandonarli, fatto riflesso che annualmente questa gente tramanda denari e fondi alle loro famiglie.

Signori, io conosco un negoziante, non ve ne sarà un solo, ma dico che il negoziante che io conosco riceve annualmente da 600 a 700 mila lire da distribuire in soccorso alle famiglie degli emigranti.

Ciò prova che vi è questo danaro in mano di connazionali, i quali emigrarono col solo scopo di far fortuna e che le loro fatiche sono premiate. Signori, questi nostri concittadini, che il desiderio di far fortuna porta su suolo lontano, si rammentano sempre della patria, essi mostrano quest'affetto al suolo nativo colla spedizione dei soccorsi che mandano ai loro cari,

col ritorno allorchè sono arricchiti; che la patria per parte sua dimostri di non averli dimenticati e loro procuri mezzi di conservare le relazioni e facile il ritorno.

Il nostro ufficio centrale vi propone la sospensione della legge: signori, un voto consentaneo a questa proposizione significherebbe niente meno che il rigetto della legge.

Infatti una società anonima si forma con difficoltà; nel nostro paese esordiente in fatto di queste associazioni, prima che l'amministrazione sia formata, le sottoscrizioni siano coperte e le persone che si presentano abbiano stabilito il proprio credito si richiede un lasso di tempo considerevole. Ove si accetti la sospensione della legge, si scioglie la società e non vi è più da farne parola; sono 10 milioni cui si dà una destinazione diversa.

A questo riguardo debbo rilevare un errore in cui è caduto il relatore della Commissione dell'altro ramo del Parlamento.

Il relatore disse...

**PRESIDENTE.** Lo prego di prescindere dal fare menzione di ciò che si è detto in altro recinto. Le convenienze parlamentari non lo consentono.

**BALBI-PIOVERA.** Ne convengo pienamente, ed io comisi questa sconvenienza inavvertitamente, trattovi dal filo delle mie idee.

Fu detto altrove che 8 milioni dei fondi di questa società erano capitale straniero. Io credo all'incontro di potere, con conoscenza dei fatti, accertare che non vi sono in questi fondi che 3 milioni di capitali stranieri americani ed inglesi, mentre 4 milioni si compongono di capitali torinesi e 3 di capitali genovesi.

L'unica obiezione che si possa muovere al Governo sarebbe quella del perchè esso abbia trattato privatamente questo servizio piuttosto che rimmetterlo all'asta pubblica o conferirne con altre società. Se non che, salvo errore, una sola società si presentò a quest'effetto, ed essa è la società americana Liveston e Wells, la quale era composta d'individui che intendevano coprirsi della nostra bandiera, ma era una speculazione meramente americana.

Io non entrero nella discussione del merito e dei mezzi di questa società; a questo riguardo il signor ministro delle finanze, che ne è minutamente informato, ne spiegherà il perchè queste trattative non abbiano avuto seguito.

Ora per l'opposto la società attuale è interamente costituita di nazionali: gli armatori, i dirigenti, i capitani, i marinai tutti appartengono allo Stato, e speriamo che essa prospererà come ben se lo merita.

Del resto, signori, se abbiamo speso 120 milioni per stabilire una strada ferrata, la quale da Torino mettesse capo a Genova; se abbiamo assicurato il 4 1/2 per cento a tutte le società intraprenditrici di strade ferrate secondarie, le quali goveranno efficacemente ad alimentare quella principale del Governo, io credo che un pensiero grande vi abbia animato nel votare i fondi necessari, quello, cioè, di fare sparire le distanze e conquistare sul tempo.

Col mezzo delle strade ferrate interne, le città, le provincie si possono considerare come trasportate a poca distanza dal mare, con breve impiego di tempo e con lieve spesa; conseguentemente la vera posizione di Genova in questa circostanza si può ritenere come quella di uno scalo o magazzino vastissimo delle risorse del commercio e dell'industria dello Stato.

Per queste ragioni io sono persuaso che avendo fatto il più, voterete favorevolmente per questa legge, onde fare il meglio.

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

**DE CARDENAS.** È stata fatta risposta dapprima da un

membro dell'ufficio centrale, poi da un altro oratore ai vari argomenti che erano stati adottati dall'altra parte di esso. Mi sembra ora opportuno l'esaminare quanto fu detto da questa parte opponente dell'ufficio centrale, e che si venne contrastando.

Prenderemo le prime parole dell'onorevole senatore Balbi-Piovera, cioè che *pagare non è proteggere*; desidererei mi si desse la definizione del proteggere e del protezionismo. Per me non vi è altra protezione che quella di procurare vantaggio (ed il denaro è vantaggio), perchè si rivolga una speculazione di commercio, un'operazione qualunque più ad una parte che ad un'altra, e che non si rivolgerebbe a quella parte se non fosse pagata, stipendiata, aiutata in qualche maniera da un protettore; così è protezionismo quando un capitale che sarebbe più fruttifero in una tale speculazione, l'abbandona per portarsi ad un'altra di minor profitto; di modo che il danaro dell'agricoltore o quello del commerciante, o quello del possidente il quale così si impiegherebbe in cose di loro utile, vien preso dal Governo per erogarlo a vantaggio di un individuo o di una società che lo impieghi in cosa per se stessa meno produttiva e che solo diventa lucrosa all'individuo od alla società che fanno la speculazione protetta dal Governo coi nostri denari, i quali in tal modo impiegati sono meno produttivi per lo Stato in generale, benchè lo siano, e molto, per chi è protetto. Mi pare così di aver risposto bastantemente a queste parole: *pagare non è proteggere*.

**BALBI-PIOVERA.** Intendo pagare un servizio pubblico.

**DE CARDENAS (Continua).** Si disse essere quello un servizio pubblico e che s'intendesse con ciò di pagare il servizio delle poste; si disse che questo servizio potrà rendere molto più, e non esservi basi per fare il calcolo che possa rendere così poco come si disse nella parte della relazione a cui io partecipava; ma se il Governo aveva avuto delle basi per dire che fra pochi anni deve rendere più di 600 mila lire, se ne ebbe quella parte che sosteneva il progetto in altro recinto per dire che poteva rendere 300 mila lire, credo che avendo sotto gli occhi i registri delle poste si possa avere avuto una qualche base per asseverare che non saliva che a 60 mila lire.

Se mi si mostrassero i calcoli da cui si presumevano prima lire 600 mila e poi solo 300 mila, potrei esaminarli, ma non conoscendo le basi dei calcoli non posso discutere le cose sulle quali l'onorevole nostro collega ha parlato.

Si pretese che quanto si paga non sia che il corrispettivo dell'obbligo della partenza a giorni determinati, dicendo che i vapori i quali non hanno quest'obbligazione trovano sempre dei pretesti per ritardare la loro partenza quando non hanno i carichi compiti. Questi pretesti non mancano certamente. Ma si crede che ad una società che formerassi non mancheranno anche i pretesti; ad una società principalmente che sarà così appoggiata, e che forse avrà nel suo seno e nel numero dei commercianti che vi hanno parte delle persone interessate anche a favorirla e che avranno pure il loro interesse a proteggere anche i pretesti.

Io credo che non si possa giudicare che in via di presunzione su questo punto; e le presunzioni (ognun lo sa) si concepiscono a norma dei proprii pensieri.

Si volle sostenere anche non esservi nessun privilegio accordato, ma questo io lo trovo nell'articolo 18, così concepito:

« Il Governo si obbliga durante il periodo di 15 anni dalla presente convenzione a non accordare sovvenzioni e vantaggi ad altre compagnie che fossero per assumere la stessa navigazione, od anche una parte di essa. »

A me pare che questo è già un privilegio sufficientemente garantito per non potersi dire che non si accordi un privilegio.

Si volle fare il paragone fra questo e le vie ferrate, dicendo che se il Governo provvede alle vie ferrate, può anche provvedere a questa navigazione; le vie ferrate sono strade sulle quali corre il commercio; ognuno si mette poi liberamente a correre su queste vie appunto come si corre sulla via del mare. Se si trattasse di sprofondare un'altra volta l'Atlantide per poter passare dall'Europa all'America, forse si direbbe che il Governo potrebbe concorrervi per qualche cosa onde facilitarne la via sulla quale ognuno potesse andare e venire; ma l'Atlantide è già sprofondata, e sono molti secoli, e forse anche al di là delle memorie storiche; e la via è aperta. Si tratta di dire ad uno: noi diamo a voi il privilegio, o se non un privilegio esclusivo, noi diamo a voi un sussidio (il che al mio modo di vedere equivale ad un privilegio) perchè corriate questa via a preferenza di un'altra.

Alcune brevi parole farono anche dette sulla necessità del contrabbando postale, sull'impossibilità di non farlo quando non vi sono mezzi regolari per la corrispondenza. Su questa proposizione non parlerò: il nostro collega, l'onorevole senatore Di Pollone, dirà assai meglio che io ne sappia se vi siano mezzi regolari o no per mantenere la corrispondenza fra noi e le due Americhe senza dover ricorrere al mezzo sempre immorale del contrabbando.

La questione della guerra non tocca al certo a me il trattarla; io non ripeto se non quanto si è già detto nella relazione, quanto si è udito in altro recinto, quanto si è detto nei giornali, che, cioè, questi navigli mercantili non sono i più adatti agli usi guerreschi, e che si pagherebbe così troppo caro l'averne un naviglio che riuscirebbe a ben poco. Che poi il naviglio a vapore abbia ad avere la preferenza sopra gli altri coll'andar del tempo, e che quindi si perfezioneranno le cose, io credo non vi sarà chi ne possa dubitare. Ciò si prevede già negli antichi tempi, quando il Tasso, paragonando i due legni, diceva che *l'un di forza prevale, l'altro di moto*; allora parve si annunziasse già al bisogno d'averne un naviglio potente di celerità, che potesse supplire alla forza colla sua prontezza.

Venendo ad altro appunto, io credo che tutti hanno pensato che non si trattasse di bombardare Marsiglia quando si proponeva di abbandonare quello scalo; altro è bombardare una città, distruggerla, togliersi una rivale (e per me mi crederei incapace di ciò suggerire), altro è il non stipendiare una rivale coi nostri denari perchè ci faccia concorrenza.

L'unica opposizione che si sia fatta allo scalo di Marsiglia è questa: che noi pagando una società che i Francesi non vollero pagare, faremo il loro servizio; e che così essi avranno il vantaggio d'averne lo stesso servizio a spese nostre.

Per altra parte io credo benissimo che una grande quantità di commercianti genovesi trovi grandissimo vantaggio nei suoi rapporti con Marsiglia, ma credo pure che se quei commercianti hanno tali vantaggi penseranno essi a stabilire quelle corrispondenze di che abbisognano. E convien essere persuasi che tanto che non vi è quell'articolo 18 già citato che guarentisca ad una società o ad un privato un vero privilegio, gli speculatori agiranno sempre quando avranno il loro interesse.

Parlando del viaggio di Nuova York si disse che se non vi sono degli interessi, si cerchi di farli nascere. Generalmente parlando, in economia, si lasciano nascere gli interessi, non si sforzano a nascere; chè quando germogliano in terra favorevole, allora prosperano e crescono rigogliosi, ma se nascono

come un'importazione straniera, quale semente sparsa in terreno infecondo, allora appena appena cessa quell'inaffiamento del sussidio erariale inaridiscono e cessano anch'essi questi interessi fittizi, e ci troviamo ancora nel caso del protezionismo di cui si parlava altra volta.

Che il commercio di Torino trovi un vantaggio pel trasporto delle sue sete manufatte, io lo credo benissimo, ma dobbiamo noi pagare ai fabbricatori o commercianti una parte di questo trasporto? E perchè se lo paghiamo alle sete non lo pagheremo a mille altri generi di produzione? Imperocchè pagando un caro trasporto all'uno od all'altro genere di cose, noi faremo ben nascere delle industrie di più in paese, ma non tali che per sè stesse possano sussistere e prosperare là dove per l'utile proprio non si stabiliscono da sè.

Si parla del sussidio di 25 milioni dati dall'Inghilterra per le varie navigazioni colà stabilite. Penso che l'Inghilterra avrà fatto i suoi calcoli, e penso vi abbia trovate le sue convenienze, io però non conosco su che cosa siano stati basati i motivi che l'hanno indotta a fare questa spesa, e quello a cui dobbiamo pensare noi si è quali siano i motivi che possono indurre noi a fare questo sacrificio. Avendo però esaminato per un momento l'affare del Belgio, posso dirne qualche cosa. Tutto il vantaggio che si accorda alla società transatlantica d'Anversa si riduce all'esenzione di certi dazi e pedaggi che si dovrebbero pagare, e siccome vi era qualche difficoltà a poter combinare l'esenzione dei diritti di arrivo, di partenza o di stazione sia nei porti d'Anversa o di altro porto del Belgio senza urtare coi regolamenti e cogli stabilimenti di contabilità, così si diedero lire 1200 per ogni diritto in compenso perchè la società potesse pagare quei diritti da cui si voleva esentarla.

Queste esenzioni di pagamento si fecero anche risultare nelle discussioni che ebbero luogo nelle Camere del Belgio come accordate non con detrimento delle finanze, mentre sarebbero tutti i diritti che non si percepirebbero se non si stabilissero queste navigazioni.

La società del Belgio domandava da principio niente meno che 50 mila lire per ogni viaggio d'andata e ritorno; tale era la sua domanda. Ma allora nel Belgio si fece appunto quello che noi avevamo l'onore di proporre al Senato, di aspettare cioè che il Governo trovasse patti migliori colla società attuale od altra, come appunto si trovarono patti migliori colla società del Belgio, che fece il viaggio per niente, a quanto pare, meno che l'utile pel trasporto delle lettere a suo carico e vantaggio, cosa che si potrebbe pure da noi forse concedere. Questa è tutta la concessione fatta nel Belgio; si potrà vedere a cosa arriverà, a 70, 80, 100 o 200 mila lire, io non lo so perchè non ho veduti i calcoli che risultarono dalla discussione del Belgio; so però che non si fece altro che accordare questa esenzione di pagamenti, e che le 50 mila lire per ogni viaggio d'andata e ritorno si risparmiarono affatto.

Altrettanto spera una parte dell'ufficio centrale possa riuscire al nostro Governo col trattare di nuovo sia colla società attuale, sia con un'altra. Io credo poi che non vi sarebbe un gran male se si sciogliesse questa, poichè essendovi un utile commerciale a farne, si troverà altra gente che la formerà, e i medesimi individui forse vi concorreranno a formarne un'altra. Passando brevemente a rassegna le molte cose dette dall'onorevole preopinante, rimane a combattere qualche punto trattato dalla parte nostra opponente nell'ufficio centrale. Si disse che se si erano accordati 10 milioni alla strada ferrata della Svizzera, si poteva anche accordare a quest'altra via questo sussidio, il quale non sarebbe stato che un complemento di quello.

Vero è che si accordarono 10 milioni, ma non sono numerati; sono 10 milioni in azioni, azioni che potrebbero anche essere in parte produttive pel Governo, e che non costituiscono una passività assoluta e determinata sin dal primo momento, come lo sarebbero le 624 mila lire che si darebbero alla società per questi viaggi transatlantici.

Si volle anche considerare come un piccolo carico queste 624 mila lire, quando ve ne sono già tanti, quando tutti i giorni si richiedono gravi sacrifici alle finanze a rimpinguarsi con le nuove imposizioni che si mettono nello Stato. Ma fin tanto che queste nuove imposizioni non giungeranno a pareggiare l'uscita, mi pare si debba andare molto a rilento a mettere dei carichi nuovi alle finanze; bisogna accontentarsi di quelli che vi sono, salvo che gravissime circostanze ed una specie di necessità non lo richiedano.

Dell'emigrazione che venisse a passare per Genova e per la nuova strada che unisce i laghi di Costanza si volle fare anche un gran computo. Su questo punto debbo osservare che nel Belgio una parte del calcolo che si fece è appunto l'emigrazione della Svizzera, è appunto l'emigrazione dei paesi tedeschi e di quei medesimi di cui una parte del vostro ufficio disse che preferirebbero scendere per le loro vallate e per i loro fiumi onde portarsi alla foce del Reno, che non dover varcare il doppio transito delle Alpi e degli Appennini, e quindi far la traversata di tutto il Mediterraneo: questo è un calcolo che si fece nel Belgio, contando sul numero di questi emigrati pel loro vantaggio. E sì che nel Belgio per spingere ad accordare a questa società quel favore della sanzione delle lire 1200 e del trasporto postale, fra gli argomenti sapete voi quali si addusse? Si addusse come un atto positivo, tanto dal Governo che dalla Commissione nelle due Camere e si è ripetuto nelle discussioni, che nel Piemonte si erano accordate 624 mila lire all'anno, dicendosi: se il Piemonte accorda 624 mila lire, noi ne possiamo bene accordare 1200. Si parlò da un fatto semplicemente in idea come se fosse un fatto consumato.

Ma anche credendosi questo fatto già compiuto, si seguì ad a calcolare sull'emigrazione svizzera e tedesca come se non passasse dal Piemonte. Pare dunque che questi stessi argomenti che si volevano trarre dal Belgio possano valere per noi e dire che non vi è da fare un gran calcolo sui vantaggi che porterà quest'emigrazione pel suo passaggio.

Il commercio delle frutta fresche della riviera ligure si suppone possa giungere a gran cosa nel suo trasporto per le due Americhe. Certamente colà non si hanno i prodotti della nostra riviera, ma i piroscalfi che partissero da Genova per andare in quelle regioni toccheranno certamente, anzi devono toccare il Portogallo, toccare Madera passando allato alle Esperidi. I pomi delle Esperidi vi si caricheranno facilmente, come pure gli aranci ossia i portogalli del Portogallo e i prodotti meridionali più saporiti, e più gustosi, e più freschi in quelle regioni che non nella nostra e che giungerebbero là ancora con vari giorni di meno di viaggio, e quindi più conservati e con minore spesa di trasporto.

L'onorevole nostro relatore parlava della sospensione del mantenimento di un legno da guerra che si tiene al Rio della Plata, dicendo che fra qualche anno e quando siano ricomposte le cose in pace, si potrà risparmiare quella stazione che costa molto al nostro tesoro, potendovi supplire i bastimenti a vapore di questa società; ma fra qualche anno e quando sia stabilita la pace, cioè forse fra 20 anni, e intanto in 15 di seguito avremo già pagati 9 milioni e mezzo senza godere di questo vantaggio. Vorrei sapere quale probabilità vi sia che le cose si possano ricomporre così presto in pace in quelle re-

gioni e per cui non sia assolutamente più necessario di proteggere le nostre genti ed il nostro commercio mantenendo colà una stazione di guerra. Che poi sia stata desiderata in America questa società e che siavi stata applaudita, credo che non vi è punto da maravigliarne. Se in America si stabilisse a spese americane un trasporto continuo per recare a noi lo zucchero ed il caffè a minor mercato di quanto ci costano adesso, noi tutti, io credo, applaudiremmo; e se la cosa andasse più avanti saremmo al caso anche di fare l'illuminazione, come si fece al di là dei monti per la ferrovia; ma non so se ciò gioverebbe poi molto all'America, forse gioverebbe tanto ad essa quanto gioverà a noi il tripudio che fecero gli Americani per questa società nei nostri paesi.

La proposta che si faceva dalla mia parte dell'ufficio centrale è semplicissima, cioè: non di rimandare la legge, ma di sospenderne l'applicazione, lusingandosi questa parte del vostro ufficio (*Accennando al senatore Di Pollone e sè medesimo*) di potervene proporre l'approvazione tosto che il Governo abbia trovato modo di rimediare ai vari inconvenienti di cui si fece cenno ed a tutti quegli altri che certamente il Senato ed il Ministero nella loro saviezza sapranno trovare meglio di me.

**PRESIDENTE.** L'ordine d'iscrizione reca facoltà di parlare al senatore De Fornari.

**BALBI-PIOVERA.** Io aveva domandato la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Tenendo conto del momento in cui fu chiesta la parola, e di quei tratti del discorso del signor senatore De Cardenas, per quali ella si mosse a domandarla, io non ho trovato veramente alcuna allusione personale. Non vi ho veduta che una differenza di opinioni, la quale potrà da parte sua ed a suo luogo esporsi nel seguito della discussione. Alla parola *personale* si dà talvolta una portata troppo grande.

La parola è al senatore De Fornari.

**DE FORNARI.** Io non ho nessuna difficoltà di cederla.

**PRESIDENTE.** Allora la concedo al senatore Balbi-Piovera.

**BALBI-PIOVERA.** Mi duole che l'onorevole collega ed amico De Cardenas abbia male interpretato il fatto di storia da me citato. Io sono ben lontano dal voler bombardare Marsiglia (*Harità*), anzi voglio, per quanto è possibile, unire gli interessi e la prosperità delle due piazze. Quanto ho detto si fu per provare che non è colla forza, nè coi regolamenti che si eccitano le rivalità e s'impedisce che esse possano prosperare. Una giusta, equa concorrenza è utile, dannosa sono le esclusioni.

**PRESIDENTE.** La parola è al senatore De Fornari.

**DE FORNARI.** In questa per me straordinariamente interessante occorrenza che mi riconduce innanzi a voi, onorevolissimi colleghi, dopo lunga assenza, sul finire di questa prolungata luminosa Sessione del Parlamento, e mi induce a prendere, inusitatamente per me fra i primi, la parola, — sento bisogno di, con breve premessa, accennare a giustificazione per tale mia assenza, più che involontaria, forzata da private circostanze, che mi facevano alla Presidenza motivare indefinitivo personale impedimento. Come un antico, deplorando, qualificava intestine fraterne guerre *plus quam civilia bella* io m'era e sono nel caso, *si parvis licet componere magna*, di deplorare, sebbene in famiglia mia felice padre, impedimento di *più che private* infelicissime vicissitudini.

Questo cenno, poi, tanto più mi sono indotto e permesso, o signori, di allusione a mie particolari contingenze, perchè tale giustificazione mia collegasi al soggetto della discussione cui siamo ora chiamati: perciocchè troppo è vociferato che Genovesi, membri del Parlamento, appositamente accorrono

a sostegno d'interesse che genovese si va qualificando: insinuazione che troppo facilmente viene accomunata come accusa di gretto spirito municipale; troppo facilmente, ripeto, e quasi sempre a torto; poichè ovvio, utile, doveroso quindi, è che più s'induca e facciasi carico, anzi ad interloquire non che intervenire, facendo forza anche ad impedimenti colui il quale trovisi per la più prossima occasione e facilità di informazioni locali, e il reclamare che udiva continuo de' bisogni e desideri (tanto più, poi, se questi sian di natura da includere motivi di benessere generale, forse meno prima avveduti ed apprezzati), trovisi, io diceva, e in grado e in fatto quindi responsabile di recare con la sua voce ed autorità e diligenza, notizie utili ed impulso efficace a giusta e proficua deliberazione.

E, signori onorevoli colleghi ed altri che mi odono, lungi che in questa occorrenza io tema di avere a scolparmi di quell'appunto qualsiasi, ho coscienza di merito nello avere fatto forza ad ogni privata difficoltà e convenienza, e ciò non in vista di interesse locale solo, ma appunto, come lo notavo doveroso anzi tutto, per considerazione all'interesse generale, grande quanto dir si possa che ravvisavo, e non materiale solo, ma morale del paese per la sua dignità come per la prosperità, per la sua gloria anco attualmente e futuramente e storicamente pure.

Imperocchè, o signori, in questo affare di che stiamo per decidere della esistenza o non di una grande istituzione di linee di navigazione transatlantica, non già trattasi di interesse ristretto a profitti privati, nè a favore solo di Genova e della sua costiera. Genova ha in questo più debito che diritto di rappresentare e prosperare lo Stato, e di esso provvedere, più che ai presenti, ai vantaggi dell'avvenire, e più che agli erariali o comuni pecuniari, servire, aspirare anzi, alla onoranza ed importanza nazionale.

E lasciate adunque e godete, o signori, che tentando io di far primeggiare sui freddi, e comparativamente gretti calcoli (ancorchè non già da omettersi ma da curarsi secondari sol quanto necessari) di attuale interesse e convenienza, io elevi questa discussione a più alta sfera di considerazioni, e di onorevoli impressioni.

Non dimentichiamo, non fia che poniamo in non cale che questa discussione ci richiama rimonta all'epoca ed abbraccia le immense sequele del gran fatto, quando un uom della Liguria ebbe ardimento, e a forza di convinzione sua, e di insistenza e perseveranza e personali sacrifici e pericoli riusciva a far forza all'ignaro suo secolo ed all'invidia, e scioglieva alfine il gran problema e completava l'esistenza, può dirsi, e la comunanza di questo nostro mondo e la universale civiltazione con la preziosa partecipazione alla fede nostra religiosa, a completare anco la nozione Cosmonomica, la più elementare invero, ma fondamentale di tante altre, ignorata o contrastata fin allora (quasi incredibile cosa! ad aprire in fine tutte le vie alle comunicazioni internazionali, alle speculazioni commerciali; a questi interessi materiali mi si perdoni di deplorarlo) cui appare ora ridotta, fra le ambagi della discussione, quasi esclusivamente l'attenzione dei molti, e forse la sorte di questa importantissima legge.

No, non rinnoviamo, colleghi, l'errore (mi occorre a questo punto alludervi) dei Genovesi antichi d'allora, quando non apprezzarono i lumi e non utilizzarono le offerte del loro eroico ed immortale concittadino; perocchè conviene che mi affretti a premettere ad ogni ulteriore considerazione, che la opportunità, sebben oggi di gran lungi non paragonabile a quella, ma pure relativamente di somma importanza, è vitale nella presente situazione.

I grandi interessi commerciali entrano frammezzo ai politici, in nuove fasi, in altre vie: frattanto gli uomini di Stato, arbitri de' destini de' popoli, distratti da interessi invero anch'essi gravi, più ancora in quanto decidono della civiltà, della pace, di ogni bene purchè l'ambizione, la prepotenza non li predomini, lasciano per ora men curato questo secondario interesse dell'avvenire, ch'è già evidentemente retaggio a noi comune, ma che potrebbe esserci più tardi rapito. I nostri abili, arditi navigatori, armatori, costruttori, commercianti, con nuove felici tendenze allo spirito di associazione, anelano a profittare della fortunata opportunità, di partecipare almeno ad una iniziativa ch'esser può decisiva per l'interesse e per la dignità nazionale: questa opportunità può non essere che momentanea, fuggitiva; il temporeggiare la compromette senza ritorno: lo assottigliare i calcoli sopra interessi minori, finirebbe per iscoraggiare i valorosi imprenditori di questo grandioso stabilimento di una continua, frequente e rapida comunicazione con le regioni transatlantiche: se perdiamo, anco breve, un tempo prezioso, eventi politici, emulazioni tra porti e porti, tra società e società, scrotinamente e odiosamente venute a rivalità, possono facilmente ruinare questo ora serio e proficuo progetto; e ciò sarebbe, sia che fosse comunque differita l'attuazione, come se affatto respinta. Ci saremmo privati di una gloriosa iniziativa, e col tempo avremmo a lamentare amaramente questo nuovo errore.

Questa legge, di cui per ora mi astengo dallo esaminare, e come parmi esserne il caso, giustificare quasi in tutto la plausibilità, ci è proposta già adottata dalla Camera rappresentativa elettiva, quella che avendo la iniziativa delle materie finanziarie, ne ha tutta almeno primaria responsabilità, ed era proposta, ed anche in questa sede è promossa dal regio Ministero che conosciamo competentissimo ed accuratissimo nell'intento di rimarginare le piaghe dell'erario, e riordinare tutte le istituzioni intese alla prosperità del paese; l'aspettativa è generale, una negativa, anco una dilazione probabilmente sinistra, eluderebbe vive ed onorevoli aspirazioni.

Chi può, del resto, mettere in dubbio l'immenso vantaggio di rimpiazzare con la rapida comunicazione per mezzo dei piroscafi quella sì lenta dell'antica navigazione a vela? Il tempo, dicesi proverbialmente, è moneta, può aggiungersi è salvezza, perchè la rapidità dei movimenti sfugge ai pericoli e ad ogni modo moltiplica le operazioni procurandone di nuove. Ognora le corrispondenze tra persone lontane, e ignare delle località e delle opportunità presenti, subitanee, di gran lunga rimangono indietro alle transazioni fra persone che si ravvicinano alle persone, alle cose.

E come non tener conto della sempre maggiore attuazione della marineria mercantile che da queste moltiplicate e anco ardite escursioni così propiziamente deriva a beneficio anche, secondo le occorrenze, della marina militare che importa di rendere più poderosa e rispettabile?

E, signori, elevandoci a considerazioni altre tali di più alto e nazionale interesse, le propizie risultanze di tante internazionali maggiori relazioni, l'importanza politica che ne deriva tra Governo e Governo, le simpatie tra popoli e popoli, specialmente fra quelli che unanimi principii sociali e simili istituzioni politiche conciliano e collegano, non saranno esse viepiù decisive nella bilancia delle nostre deliberazioni? E qui mi par acconcio il respingere quella delle principali tendenze con cui è avversata la legge che ci è proposta, l'osservazione che le relazioni dei nostri porti, del nostro commercio essendo radicate già precipuamente con le regioni americane del sud, l'aggiunta della linea dei piroscafi tendente agli Stati Uniti del nord indiritta segnatamente a Nuova York riesca

di talmente minore interesse che, a calcolo, sarebbe risultante, almeno attualmente, a perdita di opera, tempo e profitti. Ma oltre le ben ragionate osservazioni apposite che sono state contrapposte nella accurata ed imparziale relazione dell'ufficio centrale (dominata, mi si permetta additarlo di passaggio, da grandi insistenze dell'opinione avversante alla legge), oltre segnatamente la grande importanza notata dei trasporti della emigrazione che ora tende anzi principalmente a quella direzione del nord, non è egli da apprezzarsi anzi l'intento di procurarsi in quello Stato nuove maggiori occasioni di relazioni commerciali e politiche anco, ed anzi con somma importanza, di politiche simpatie che si informano e fortificano dalla identità dei principi politici e governativi; tanto più a fronte dei pericolosi e minacciosi sforzi che nella nostra vecchia Europa sono apertamente riprodotti e collegati in favore dell'assolutismo e della intolleranza? Felicemente voci e voti di cordiale simpatia da colà, recentemente ancora, ci salutano, ci invitano.

Rispondiamo loro, e sia coi fatti; non respingiamoli con quello di una ripulsa così motivata mal a proposito all'occasione di questa legge.

Signori, io ho lasciato a colleghi più abili e competenti, e pazienti ed autorevoli, lo addentrarsi nelle varie indagini che la proposizione votata già dall'altra Camera legislativa, e qui l'opposizione sollevano, e tutt'al più mi riservo soggiungere qualche breve osservazione nella discussione degli articoli, collo spirito e l'intento stesso qui spiegato, di evitare ogni modificazione ancora che importando dilazione, incertezza, sarebbe fatale quasi certamente alla opportunità, al buon successo.

Ho ravvisato, e meglio, sentito più importante e decisivo, come erami più spontaneo, ed è proprio d'altronde di questa preliminare discussione, il trasportare la questione, quanto per me potevasi, sul terreno delle generali considerazioni d'alto interesse, d'importanza nazionale, morale, politica e gloriosa, od almeno onorevole pel nostro paese.

Il paese! . . Signori; dicevo in principio che Genova, che la costa Ligure, aveano, più che diritto, debito di rappresentare in tale questione lo Stato, il nostro regno costituzionale, voleva dire, Sardo-subalpino.

Non so rattenermi, ora ponendo fine al mio dire, dal soggiungere a compimento dell'intero e tutto vero concetto mio, e ricordare che il paese nostro è Italia, che interesse italiano è quel che trattiamo per comunicazioni ed aspirazioni di comune internazionalità. Lasciate, quindi godete, ripeto pregando che qui abiurando veracemente il gretto, il fatale municipalismo, associandomi così all'Americano sommo biografo di Colombo, quando mostravasi quasi disdegnoso d'indagare il nome della località natale di quell'eroe dei due mondi, invochi dapprima onore, prosperità a Italia patria di Colombo; e in suo nome come tale, e poichè un altro figlio suo ancora ebbe ventura d'imprimere il proprio battesimo a codesto grande emisfero transatlantico verso cui tendono queste aspirazioni nostre, invochi prosperità, gloria all'America, e fra loro concordia e simpatia.

Quanto per noi potesi si mantengano, si accrescano le relazioni già molte colle varie vaste regioni transatlantiche del sud, e si accrescano e fortifichino quelle con la potente, con la liberale altra Inghilterra Americana, e siaci pur essa propizia, cordiale. Offra loro la nostra costa Ligure, ben aperto, sicuro il porto di Genova cogli augurati ampi, comodi docks e il magnifico golfo di Spezia, e nel centro del Mediterraneo la nostra Sardegna, i suoi varii porti, troppo mal curati in passato e poco noti; offriamo loro il nostro ragionato e pro-

gressivo sistema di libero scambio e reciprocità di internazionali, cordiali accoglienze.

E, signori, onorevoli egregi colleghi, siane arra, siane pronta, non dubbia iniziativa la sanzione che ardisco sperare come unanime di questa legge, creatrice di valido ed abbastanza splendido istituto di navigazione transatlantica, in cui favore non ho esitato a dichiarare il mio voto, e quello invoco dai miei colleghi e pregiati amici.

**ALBINI, relatore.** Domando la parola per far conoscere al Senato quanto sia erronea l'opinione esternata dall'onorevole De Cardenas circa i vapori della società in caso di guerra. Sarebbe desiderabile che non solo sette vapori, ma se ne potessero avere 15, 20 per una simile circostanza: ed a questo riguardo vi citerò, o signori, un fatto. Ne' passati tempi se la nostra flotta non ha attaccata la divisione nemica, ciò avvenne per mancanza di vapori; e chi ha salvato la flotta nemica sono i vapori del Lloyd che l'hanno presa a rimorchio e l'hanno portata dentro Trieste. Ecco un fatto avvenuto da poco tempo, il quale mostra che i vapori ci possono essere grandemente utili, massime in circostanze di tal sorta.

Chi ha una marina mercantile così estesa, che ascende oggigiorno a 3400 legni, tra grandi e piccoli, avrebbe bisogno sempre non solo di vapori, ma d'una forza militare molto maggiore di quella che abbiamo per proteggerla in una qualche emergenza.

**PRESIDENTE.** Chieggo il voto del Senato sulla chiusura della discussione generale. . .

**DI POLLONE.** Domando la parola sull'ordine della discussione; domando cioè se vi sarà discussione sugli articoli.

**PRESIDENTE.** L'ordine della discussione, a mio credere, debbe essere questo: siccome l'ufficio centrale si è diviso in due parti, in due opinioni, se non totalmente contrarie, almeno divergenti; volendo una la sospensione, l'altra l'approvazione pura e semplice della legge, secondo il nostro regolamento la proposta sospensiva deve aver la priorità; era dunque mio intendimento, quando si passasse alla discussione particolareggiata della legge, di provocare in primo luogo dal Senato, previa anche discussione se occorre, un voto sull'ammissione o non della proposta relativa alla sospensione. Se questo voto sarà emesso in conformità a ciò che pensa una parte dell'ufficio centrale, la discussione è finita; altrimenti si passerà alla discussione degli articoli.

**DI POLLONE.** Io domandavo solo se nel chiudere la discussione generale vi sarebbe discussione particolare. Io desidero di prendere la parola, ma avverto il Senato che mi ci vorranno almeno venti minuti. Suppongo eziandio (ed è una supposizione che mi è permessa) che il signor ministro di finanze non vorrà lasciar chiudere la discussione senza prendere la parola. Stante l'ora tarda io vorrei domandare al Senato se non sarebbe forse più opportuno il rimandare la discussione a domani.

**CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze.** Io mi unisco all'onorevole preopinante per chiedere che la discussione sia rimandata a domani. Mal non si apponeva esso nel dire che il Ministero non lascierebbe chiudere la discussione senza intervenire in essa, e far conoscere i motivi per i quali ha presentato questa legge, e crede di dover persistere nell'opinione che abbiasi essa ad approvare. Il Ministero aspettava appunto che l'onorevole senatore Di Polloné avesse presa la parola, poichè sapeva essersi egli dimostrato il più contrario all'attuale progetto, e quindi non dubitava che avrebbe sostenuto in faccia al Senato la sua opinione; aspettava di conoscere gli argomenti che avrebbe posto in campo per oppugnare questa legge, onde cercare le

ragioni migliori che per lui si potrà, per ribatterli ed ottenere dal Senato un voto favorevole. Se l'onorevole preopinante avrà da parlare per venti minuti o mezz'ora, sarà difficile che il Ministero possa rispondere in minor tempo.

Io sono agli ordini del Senato; ma non credo che esso sarà disposto a rimanere qui sino alle ore sette, epperò

stimo io pure miglior avviso il rimandare la discussione a domani.

**PRESIDENTE.** Dopo quanto si è detto, io non ho difficoltà di sciogliere la seduta e rimandare la discussione a domani alle due.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.