Numero della proposta

164

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1867/8

Proposta di Legge presentata nella tornata del 12. febbr. 1868.
dal Ministro dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Relatore D'Amico

Approvata nella tornata del 26. Giugno 1868.

N° 164

SESSIONE 1867

PRIMA DELLA LEGISLATURA

N° 164

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(CANCELLIERI)

di concerto col ministro delle finanze

(SCIALOJA)

nella tornata del 12 febbraio 1868

Maggiore spesa per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto.

DISTRIBUITO AGLI UFFICI

il 7 Marzo 1868

COMMISSIONE ELETTA DAGLI UFFICI

Uff. 1	Lanzi	**Uff. 6**	Villa Pernice
» **2**	D'Ayala	» **7**	Bertani
» **3**	Bembo	» **8**	Brunetti
» **4**	Robecchi	» **9**	Maiorana
» **5**	Malenchini		

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE

Presidente Villa Pernice

Segretario Casati

Relatore Finocchiaro

PRESENTATA LA RELAZIONE

il 2 Giugno 1868

Approvata la Legge nella tornata del 27 Giugno 1868.

CONVOCAZIONI DELLA COMMISSIONE

Alle ore 8 pom del 13 Marzo 1868 nel Gabinetto

Alle ore 9 pom del 16 " " nel "

Alle ore 11 ant del 2 Giugno 68 nel 4° Piano (Lettura Relazione)

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

Alle ore ____ del ____ nel ____

NB. Il Segretario è pregato di indicare la costituzione della Commissione; ed occorrendole di ritenere parte dei documenti o tutto l'incartamento di farne apposita annotazione nella seconda pagina della cartella, **che occorre venga sempre restituita alla Segreteria.**

SESSIONE 1867 N° 163-B
PRIMA DELLA X LEGISLATURA „ 186-B

CAMERA DEI DEPUTATI

ERRATA-CORRIGE

agli articoli 62 e 64 della

RELAZIONE SOMMARIA DELLA COMMISSIONE

sul

Riordinamento dell'Amministrazione centrale e provinciale dello Stato

e sulla

Istituzione degli uffizi finanziari provinciali.

Art. 62.

Le nomine, le promozioni e tutte le disposizioni riguardanti il personale delle amministrazioni dello Stato sono fatte:

od individualmente per decreto reale, quando si tratti di funzionari pei quali si richiede deliberazione del Consiglio dei ministri;

o per elenchi approvati con decreto reale.

Per decreto ministeriale potranno essere fatte quelle disposizioni disciplinari che saranno a tale effetto indicate nella legge sullo stato degl'impiegati e, fin che questa non esista, in apposito regolamento approvato con decreto reale, sentito il Consiglio di Stato.

Le nomine e le disposizioni fatte per elenchi approvati con decreti reali saranno notificate agl'interessati mediante brevetto firmato dal ministro.

Quando trattasi di impiegati delle amministrazioni non centrali, tale documento verrà loro rimesso dal Prefetto sotto la cui direzione e vigilanza sono posti.

Art. 64.

Coloro che aspirano agli impieghi amministrativi dello Stato devono:

Avere età non minore di 18 e non maggiore di 28 anni;

Essere di sana costituzione fisica;

Aver compiuti gli studi necessari per ottenere l'ammissione ad un esame di concorso.

VIII

SESSIONE 1867-68

PRIMA DELLA X LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

EMENDAMENTI

AL PROGETTO DI LEGGE

Intorno al riordinamento dell'amministrazione centrale e provinciale dello Stato, e all'istituzione di uffizi finanziari provinciali.

Tornata del 19 marzo 1869

(Intendenze di finanza)

Art. 50.

Col mezzo della direzione provinciale delle imposte dirette, di quello delle imposte indirette, e della Tesoreria provinciale governativa, si provvede in ogni provincia (*il resto identico*).

Pepe — Pelagalli — Petrone — Nicolai — Curzio — Mussi — Del Giudice — Olivieri.

Agli articoli 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 *e* 58 *sostituirsi il seguente:*

Mediante i due uffici amministrativo e finanziario, le prefetture nei circondari in cui han sede, e in tutti gli altri circondari le sotto-prefetture adempiono al sollecito disbrigo degli affari in prossimità quanto più cogli amministrati.

Castiglia.

Art. 50.

Sostituirsi il seguente:

Col mezzo delle intendenze di finanza e degli uffizi locali che ne dipendono, il Ministero delle finanze e le

amministrazioni centrali che vi sono annesse, provvedono nelle provincie:

All'accertamento della materia imponibile;

Al servizio della conservazione dei catasti;

Al riparto, alla liquidazione ed alla riscossione delle tasse dirette;

Al servizio delle tasse di registro, di bollo, ed altre analoghe;

Al servizio delle dogane, delle gabelle e delle privative;

All'incasso delle entrate, ed al pagamento delle spese, e ad altri servizi del Tesoro;

All'amministrazione del patrimonio dello Stato;

All'applicazione delle leggi sull'asse ecclesiastico;

Alla tutela degl'interessi erariali;

Ed, in generale, ad ogni altra materia di loro competenza ed istituto.

Nervo.

Art. 51.

Si concentrano nelle intendenze di finanza tutte le attribuzioni attualmente demandate alle direzioni compartimentali del demanio e tasse sugli affari, alle direzioni compartimentali delle gabelle, alle ispezioni distrettuali ed alle agenzie provinciali del Tesoro.

Vengono pure concentrate nelle intendenze le attribuzioni ora demandate alle direzioni del catasto e imposte dirette, riguardo alla ricchezza mobile, alla tassa sul macinato, alla tassa sulle vetture e domestici, ed alla verificazione dei pesi e misure.

Passa eziandio sotto la dipendenza delle intendenze di finanza il servizio dei cespiti di rendita, ecc., *come nei paragrafi aggiunti a questo articolo dal Ministero.*

Bembo.

Art. 51.

Si aggiungano i seguenti paragrafi:

Passa eziandio sotto la dipendenza delle intendenze di finanza il servizio dei cespiti di rendita posseduti nella provincia dall'amministrazione del fondo per il culto, e quali le furono assegnati dall'articolo 2 della legge 15 agosto 1867.

Pei procedimenti di questo servizio le intendenze di finanza corrisponderanno coll' amministrazione cenrale del fondo per il culto sotto la dipendenza del Ministero di grazia e giustizia.

Ministero.

Art. 51.

Oltre agli uffizi finanziari con vario nome esistenti nelle provincie del regno all'atto della promulgazione della presente legge passeranno, di mano in mano che il Governo lo riputerà opportuno, sotto la dipendenza delle intendenze di finanza, ecc.

B. B. Bellino.

Articoli 51 e 52.

Sopprimersi.

Pepe — Pelagalli — Petrone — Nicolai — Curzio — Mussi — Del Giudice — Olivieri.

Art. 52.

Aggiungervi la disposizione seguente:

Con lo stesso decreto reale sarà instituito per ciascuna intendenza di finanza un consiglio d'amministrazione, composto di capi d'uffizio della intendenza e della prefettura.

Questo consiglio sarà presieduto dal prefetto, o, in sua assenza od impedimento, dall'intendente.

Saranno particolarmente sottoposte all'esame del Consiglio:

Le questioni di massima, dalla cui soluzione dipende l'uniformità di concetto nell'applicazione delle leggi, dei regolamenti e delle istruzioni;

Le disposizioni relative a contratti, transazioni e ad altri atti giuridici e di contenzioso, non che ai reclami dei terzi;

Le disposizioni relative a spese di cui si creda necessario chiedere l'autorizzazione all'amministrazione centrale, o che siano da eseguirsi.

Le risultanze ottenute dall'applicazione delle diverse leggi di finanza e le proposte che coteste risultanze possano consigliare a fare al Ministero nell'interesse del Tesoro e del pubblico.

Le disposizioni a farsi per assicurare il regolare andamento dei diversi servizi affidati all'intendenza;

Le questioni relative al personale dipendente dall'intendenza.

Le decisioni del Consiglio di amministrazione, prese a maggioranza di voti, serviranno di norma dirigente per gli affari cui riguardano, salve le ministeriali istruzioni in proposito.

Nervo.

Art. 53.

Terzo capoverso in luogo di intendenza, *scriversi* direzione.

Agli articoli 34, 35, 36, 37, 38 *sostituirsi i seguenti:*

Art. 34.

Provincia è del Regno ogni grande circoscrizione di Italia distinta da proprio dialetto.

Ognuna di tali circoscrizioni è dichiarata corpo indivisibile.

Quindi le provincie di Italia da ora sono: il Piemonte, la Liguria, la Lombardia, la Venezia, l'Emilia, la Romagna, la Toscana, la Sardegna, l'Abruzzo, le Puglie, la Basilicata, la Terra di Lavoro, la Calabria, la Sicilia.

Art. 35.

Ognuno di questi corpi ha piena competenza per tutto quanto è di interesse suo speciale.

Quindi, salve le leggi e le competenze generali dell'unità del Regno, in tutto quanto è di interesse suo speciale provvede:

Alla sicurezza;
All'istruzione;
All'igiene;
Alla viabilità e a' lavori pubblici;
All'agricoltura, all'industria e al commercio;
Alle proprie finanze;
Alla riscossione di quelle dello Stato;
A' pesi e alle misure;
Al demanio pubblico;
E all'adempimento di tutto ciò che nell'interesse generale è sancito dal potere legislativo centrale.

Art. 36.

Suddivisioni delle provincie, o corpi in cui le medesime si costituiscono, sono le città reintegrate del loro contado; contado, formato di tutte le popolazioni che fan capo alle medesime.

Ogni città reggendosi sugli ordini suoi naturali delle abilità da cui essa vive, è ordinata per ceti professionali, industriali, agricoli.

Castiglia.

Art. 36.

Soppresso.

Art. 37.

Alle parole delle delegazioni governative *sostituire le seguenti*: di loro dipendenza.

F. De Luca — Catucci — Melchiorre — De Ruggeri — Pepe — Zizzi — Pelagalli — Grassi — Petrone — Ripandelli — Rossi Michele — Rega — Bove — Botticelli — Olivieri — Curzio — Morelli Salvatore — Carcani — Carbonelli.

Art. 46.

Soppresso.

F. De Luca — Catucci — Melchiorre — De Ruggeri — Pepe — Zizzi — Pelagalli — Grassi — Petrone — Ripandelli — Rossi Michele — Rega — Bove — Botticelli — Olivieri — Curzio — Morelli Salvatore — Carcani — Carbonelli.

Art. 46.

Il prefetto, o personalmente o per mezzo di un suo delegato, procede alla installazione di tutti i capi d'ufficio della provincia; presiede alla consegna, ecc. (*come nel progetto.*)

Castagnola.

(Delegazioni governative)

CAPO III.

Delle sotto-prefetture.

Art. 58.

Le sotto-prefetture sono uffici esecutivi dipendenti dalle prefetture e dalle intendenze di finanza.

Desse sono instituite anche nei circondari nei quali ha sede una prefettura.

Il prefetto e l'intendente se ne valgono pel più sollecito disbrigo degli affari, in vicino contatto cogli amministrati.

Art. 59.

Il sotto-prefetto, o personalmente o per mezzo degli aggiunti dai quali è assistito,

Oltre tutte le attribuzioni che le leggi ed i regolamenti vigenti gli affidano attualmente,

Compie tutte le incombenze che ora vengono disimpegnate dagli agenti delle tasse e dai verificatori dei pesi e delle misure;

Introduce nei catasti della ricchezza mobile le variazioni portate dalle deliberazioni delle Commissioni di sindacato;

Eseguisce le operazioni preliminari della leva militare;

Sorveglia le operazioni degli esattori comunali e consorziali;

Disimpegna tutte le altre funzioni che gli vengono delegate, ed eseguisce tutti gli ordini che gli vengono impartiti dal prefetto o dall'intendente di finanza.

Art. 60.

Ai sotto-prefetti è assegnato un fondo per spese d'uffizio, nel quale si comprendono le retribuzioni per gli amanuensi assunti a giornata.

Alle spese pei locali d'alloggio del sotto-prefetto concorre per metà il comune ove ha sede la sotto-prefettura, restando l'altra metà a carico dell'erario.

Art. 61.

In caso di mancanza del sotto-prefetto, un aggiunto, in ragione di classe e di anzianità lo sostituisce.

Art. 62.

Soppresso.

Castagnola.

Art. 58, 59, 60, 61 e 62.

CAPO III. *Delle delegazioni governative. Soppresso. Ed in sostituzione si propongono i seguenti articoli:*

a) In ogni capoluogo di circondario vi sarà un agente delle tasse;

b) La verificazione de' pesi e misure, e le operazioni della leva militare sono confidate a' comuni;

c) Nulla sarà innovato sulla tenuta e custodia dei libri catastali in fino a che in Italia non sarà adottato un sistema comune ed uniforme.

F. De Luca — Catucci — Melchiorre — De Ruggeri — Pepe — Zizzi — Pelagalli — Grassi — Petrone — Ripandelli — Rossi Michele — Rega — Bove — Botticelli — Olivieri — Curzio — Morelli Salvatore — Carcani — Carbonelli.

Art. 58, 59, 60, 61 e 62.

Soppressi.

Nervo.

Art. 58.

Nel primo paragrafo invece della parola esecutivi, *si metta* dipendenti.

Ministero.

Agli articoli 58, 59, 60, 61, 62.

Sostituirvi i seguenti:

Art.

Sono soppresse tutte le sotto-prefetture, e le loro attribuzioni passano alle prefetture.

Art.

Sono soppressi i verificatori di pesi e misure, e le loro attribuzioni passano ai comuni.

Art.

Sono soppressi gli agenti delle tasse, e le loro attribuzioni passano alle direzioni provinciali delle imposte dirette.

I catasti sono affidati ai rispettivi comuni, i quali, in relazione e concorrenza con la direzione provinciale delle imposte dirette, ne cureranno il servizio e la conservazione.

Di ogni catasto vi saranno due originali: l'uno presso il rispettivo comune, l'altro presso la direzione delle imposte dirette della rispettiva provincia.

Le volture catastali saranno formolate nei comuni, ed indi trasmesse alla direzione provinciale, la quale le eseguirà sull'originale-catasto presso lei esistente, ed indi le restituirà ai comuni con certificato di esecuzione. I comuni, in vista della restituzione certificata, eseguiranno la voltura sull'originale-catasto presso loro esistente.

I certificati e gli estratti catastali saranno rilasciati dai segretari comunali. Potranno del pari essere rilasciati dalla direzione provinciale delle imposte dirette, dietro richiesta sì di autorità che di privati.

Art.

La direzione provinciale delle imposte dirette, in base alla posizione catastale, spedirà annualmente, entro il mese di novembre, a ciascun comune della rispettiva provincia un *foglio d'imposta* per l'anno prossimo successivo.

Il foglio d'imposta anzidetto conterrà:

1° La enunciazione della legge che determina l'imposta e le sovrimposte erariali pel successivo anno;

2° Il reddito imponibile complessivo che presenta il catasto su cui è basata l'imposta;

3° La ragione fissata dalla legge per l'imposta principale, in rapporto all'imponibile complessivo medesimo, e il conseguente ammontare complessivo dell'imposta per l'anno cui riguarda;

4° La ragione e l'ammontare, come sopra, delle sovrimposte erariali sull'imposta principale;

5° Il totale dovuto allo Stato dal comune per imposte e sovrimposte, lordo di aggio di percezione;

6° La ragione e l'ammontare dell'aggio di percezione dovuto all'esattore in via di ritenuta;

7° Il totale complessivo e netto dell'imposta e delle sovrimposte dovute dal comune allo Stato.

Conterrà inoltre in distinte categorie:

8° La ragione e l'ammontare della sovrimposta provinciale con la enunciazione della disposizione che l'ha fissata ed autorizzata;

9° La ragione e l'ammontare dell'aggio di riscossione dovuto sulla medesima all'esattore in via di ritenuta;

10. La ragione e l'ammontare della sovrimposta comunale, con la enunciazione della disposizione che l'ha determinata ed autorizzata;

11. La ragione e l'ammontare dell'aggio di riscossione dovuto sulla medesima all'esattore in via di ritenuta;

12. Una tabella delle scadenze per decadi mensili de'versamenti da farsi dell'imposta e delle sovrimposte nelle rispettive tesorerie provinciali governative, della provincia, e del comune. (Allegato *A.* — V. in fine pag. 27.)

Tali fogli di imposta, così compilati, saranno firmati dal direttore delle imposte, e resi esecutivi dal prefetto della provincia.

Art.

Appena ricevuto il foglio di imposta le Giunte comunali convocheranno il Consiglio comunale, il quale, tenendo presente il catasto, ripartirà l'imposta fra i contribuenti compilandone a tutto dicembre il ruolo, che sarà pubblicato nel comune, ed indi reso esecutivo dal sindaco e trasmesso all'esattore.

Art.

Qualora, nel ricevere il foglio d'imposta, le Giunte comunali crederanno che siavi incorso errore sia di calcolo sia di proporzione sia anche di esecuzione della legge e delle disposizioni determinative ed autorizzanti la imposta o le sovrimposte, ne faranno fra otto giorni reclamo al tribunale residente nel capoluogo della provincia, il quale fra otto giorni successivi, inteso il direttore, disporrà sommariamente ciò che sarà di ragione con esecuzione provvisoria non ostante appello.

Art.

Contro il ruolo d'imposta compilato dal Consiglio comunale, sarà permesso a' contribuenti interessati produrre reclamo alla direzione provinciale entro otto giorni dopo la pubblicazione. Tale reclamo non potrà concernere che errori sulla proporzione o sul calcolo della propria partita, e non sarà sospensivo. Venendo ammesso il reclamo, sarà disposta la opportuna correzione ed indennizzazione.

I Consigli comunali i quali non adempissero alla compilazione de' ruoli, o la ritardassero oltre il 15 gennaio, saranno tenuti solidalmente fra tutti i loro componenti ai versamenti dovuti allo Stato nelle scadenze; salvo il rimborso, dietro la compilazione del ruolo, da dispersi dal direttore.

Art.

A ciascun contribuente sarà spedito avvertimento per la imposta da lui dovuta. Tale avvertimento conterrà:

a) L'ammontare del rispettivo imponibile;

b) La ragione e l'ammontare dell'imposta principale;

c) La ragione e l'ammontare delle sovrimposte tanto erariali che provinciale e comunale, distinte fra loro;

d) L'enunciazione della legge e delle disposizioni che autorizzano e determinano l'imposta e le sovrimposte;

e) L'indicazione delle scadenze de'pagamenti;

f) Il quadro de'pagamenti eseguiti e delle ricevute dell'esattore.

In ogni otto giorni il prefetto, sotto la sua presidenza, convocherà a Consiglio di finanza i due direttori e il tesoriere, e prenderà conto dell'andamento del servizio finanziario su tutta la provincia, dando le disposizioni che saranno opportune, e di tutto facendone rapporto al Ministero.

Art.

Sono soppressi i Consigli circondariali di leva, rimanendone un solo per provincia.

Art.

Le operazioni preliminari di leva saranno fatte per comuni ed eseguite dai Consigli comunali.

Pepe — Pelagalli — Petrone — Nicolai — Curzio Mussi — Del Giudice — Olivieri.

Art. 59.

Capoverso 3°, *si sopprimano le parole:* e dai verificatori dei pesi e delle misure.

F. De Blasiis — Pepe — Mazziotti — Del Re — Sebastiani.

Art. 59.

Sopprimersi il paragrafo 1.

Il paragrafo secondo e terzo leggersi così:

Il sotto-prefetto, ritenendo tutte le attribuzioni che le leggi e i regolamenti gli affidano attualmente:

Assume, *come nel testo sino alle ultime parole:* o dell'intendente di finanza.

Queste ultime parole sopprimersi, aggiungendosi: e l'amministrazione del fondo pel culto.

Negli articoli 60 *e* 61, *ne' passi in cui leggesi:* delegati governativi, *leggersi:* sotto-prefetti.

Castiglia.

Art. 59.

Soppresso il terzo periodo cioè: Il delegato è incaricato di tutte le incombenze disimpegnate dagli agenti delle tasse, e dai *verificatori di pesi e misure.*

Sopprimere le parole: O dall'intendente di finanza.

Alvisi.

Articolo da aggiungersi fra gli articoli 59 *e* 60.

Art..

Nei luoghi, in cui i libri catastali dei fondi rustici ed urbani sono di ragione dei comuni e da essi custoditi e conservati, i comuni continueranno ad averne la custodia e conservazione, e nelle delegazioni governative (o in quell'uffizio provinciale che sarà deliberato dalla Camera) se ne conserveranno le copie.

In questo caso le variazioni e volture dei possessi, il rilascio dei certificati, e in generale il servizio del catasto continueranno a farsi dai comuni a proprie spese sino al nuovo riordinamento uniforme dei catasti nel regno.

I comuni dovranno però al termine di ogni mese notificare alle delegazioni governative (o a quell'ufficio provinciale che verrà deliberato dalla Camera) le variazioni e volture avvenute nel mese stesso, affinchè siano portate anche sulle copie, che ivi si conservano.

Dovranno inoltre dipendere dalle istruzioni ed ordini che, a termini delle leggi e dei regolamenti, potranno emettersi dalle dette delegazioni (od uffizi provinciali) pel regolare andamento del servizio.

Bortolucci — Salvago — Stefano Massari.

Art. 60.

Nell'ultimo paragrafo dopo la parola alloggio s'introducano le seguenti: e per la mobilia, *e si aggiunga in fine:* e per l'altra metà concorrono gli altri comuni del distretto.

Ministero.

Art. 62.

Entro tre mesi dalla promulgazione della presente legge il Governo determinerà con decreto reale le circoscrizioni le classi e la sede delle delegazioni governative.

B. B. Bellino.

Art. 62.

La circoscrizione delle delegazioni governative corrisponde all'attuale circoscrizione delle agenzie delle tasse.

Bembo — Piccoli — Bonfadini — Righi.

Pel caso non venisse approvato l'emendamento proposto dagli onorevoli Bembo, Bonfadini, Righi e Piccoli all'articolo 62, si propone dai sottoscritti la seguente aggiunta al detto articolo:

Le circoscrizioni territoriali delle nuove delegazioni, verranno determinate, avuto riguardo, non tanto ad un limite prefinito di popolazione assoluta, quanto alle condizioni topografiche, economiche e di viabilità dei vari territori, ed a quelle di densità delle rispettive popolazioni.

Righi — Bembo — Arrigossi.

Art. 62.

La circoscrizione delle delegazioni governative corrisponderà all'attuale circoscrizione de' collegi elettorali.

Potrà il Governo, se lo crede conveniente, in quelle città che sono divise in più collegi elettorali restringere il corrispondente numero delle delegazioni governative, e ridurle anche ad una sola.

Potrà inoltre accrescere il numero delle delegazioni istesse, ma non al di là di altre 50, per comodità del servizio in territori molto estesi e poco provveduti di facili vie di comunicazione: tale accrescimento non potrà aver luogo senza l'istanza ragionata de' comuni interessati, e senza il favorevole avviso del rispettivo Consiglio provinciale.

Entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge, il Governo avrà dovuto eseguire le restrizioni e gli accrescimenti de' quali è parola negli antecedenti capiversi; e promulgherà quindi con decreto reale, udito il parere del Consiglio di Stato, l'elenco definitivo delle delegazioni governative con indicazione della classe e della sede di ciascuna di esse.

F. De Blasiis — Salvagnoli — Pepe — Del Re — Mazziotti.

Art. 62.

Sopprimersi il primo paragrafo, e il secondo leggersi così:

Entro tre mesi dalla promulgazione della presente legge, i ministri dell'interno e della finanza presenteranno al Parlamento le modificazioni da apportarsi alla circoscrizione delle prefetture e delle sotto-prefetture in vista di questo nuovo ordinamento. Restano intanto sin da ora dichiarate sotto-prefetture le prefetture di Livorno, di Lucca, di Arezzo, Pisa, Massa-Carrara; quelle di Girgenti, Trapani, Caltanissetta, Messina; di Benevento, Teramo, Ascoli, Aquila, Cam-

pobasso, Lecce, Cosenza, Reggio, Avellino, Caserta, Potenza, Salerno, Macerata, Perugia, Urbino, Forlì, Ravenna, Porto Maurizio, Sondrio, Padova, Vicenza, Treviso, Rovigo, Belluno, Verona, Novara, Cremona, Modena, Piacenza, Bergamo e Pavia.

(Impiegati dello Stato)

Art. 63.

Sopprimersi tutto questo capo I delle Disposizioni comuni relative agli impiegati dello Stato, *rimandarsi alla Commissione per riformarsi giusta la soppressione del citato articolo* 62.

Così pure pel capo II, Del personale subalterno.

Castiglia.

Art. 63.

Gl'impiegati delle amministrazioni dello Stato sono personalmente responsabili del fatto proprio dinanzi alle leggi ed ai ministri.

Alvisi.

Art. 63.

Le piante organiche del personale de'Ministeri, delle prefetture, e delle direzioni e Tesorerie provinciali saranno fissate per legge.

Tutti gli impiegati dello Stato si distinguono, ecc. (*Il resto identico.*)

Pepe — Pelagalli — Petrone — Nicolai — Curzio — Mussi — Del Giudice — Olivieri.

Art. 64.

Dopo le parole direttore tecnico, *si aggiunga* direttore generale.

Ministero.

Art. 65.

Invece di segretario generale, *si scriva* vice-prefetto.

Art. 66.

Invece di intendenze *si scriva* direzioni.

Pepe — Pelagalli — Petrone — Nicolai — Curzio — Mussi — Del Giudice — Olivieri.

Art. 66.

Dopo la parola intendente, *si aggiunga* vice-intendente, ispettore.

Ministero.

Art. 67.

Si sopprima.

Pepe — Pelagalli — Petrone — Nicolai — Curzio — Mussi — Del Giudice — Olivieri.

Art. 69.

Dopo la parola intendente, *si aggiunga* di vice-intendente, di ispettore.

Ministero.

Art. 70.

Invece di intendenze, *si scriva* direzioni provinciali governative.

Sopprimersi l'ultimo capoverso.

Art. 72.

Sopprimersi i tre ultimi capoversi.

Pepe — Pelagalli — Petrone — Nicolai — Curzio — Mussi — Del Giudice — Olivieri.

Art. 72.

Alla fine del terzo paragrafo si aggiunga: Sono eccettuati da questa disposizione i ragionieri degli uffici tecnici e speciali.

Ministero.

Art. 72.

Sostituirvi il seguente :

Per ciascun Ministero e per le amministrazioni centrali distinte, che ne dipendono, sarà formato un solo ruolo di impiegati comprendente anche quelli degli uffizi provinciali dipendenti dal Ministero medesimo.

In questo ruolo saranno distinti i gradi, le classi e gli stipendi per il personale addetto a ciascun Ministero e ad ogni amministrazione centrale distinta, che ne dipende, dai gradi, dalle classi e dagli stipendi del personale addetto agli uffizi provinciali dipendenti dallo stesso ministero.

Il passaggio d'un impiegato dal ruolo di un ministero e dipendente amministrazione centrale distinta, non che dal ruolo del personale degli uffizi provinciali dipendenti dallo stesso ministero, al ruolo di un altro ministero ed uffici dipendenti, dovrà essere preceduto da avviso del consiglio di disciplina e da deliberazione del consiglio dei ministri.

Nervo.

All'articolo 75.

Il sottoscritto propone che il massimo dell'età, per poter aspirare agl'impieghi amministrativi dello Stato, sia di anni 32, anzichè di 28, per non escluderne quei cittadini che tornano alle loro case, dopo di avere prestato il servizio militare.

Alippi.

Art. 75.

Sopprimersi l'alinea terzo, ossia le parole essere di sana costituzione fisica.

Art. 76.

In fine del penultimo alinea, aggiungersi: od altri titoli equivalenti.

F. De Luca — Catucci — Melchiorre — De Ruggeri — Pepe — Zizzi — Pelagalli — Grassi — Petrone — Ripandelli — Rossi Michele — Rega — Bove — Botticelli — Olivieri — Curzio — Morelli Salvatore — Carcani — Carbonelli.

Art. 76.

Per essere ammessi agli esami di concorso gli aspiranti alla prima categoria del primo ordine devono provare di aver ottenuto *la licenza liceale da un liceo governativo, o pareggiato.*

Gli aspiranti alla seconda categoria, ecc.

Morelli Carlo.

Art. 76.

Dopo le parole: Gli aspiranti alla seconda categoria del primo ordine devono provare di aver conseguito la patente di ragioneria, *aggiungasi:* o di essere muniti di altri titoli equivalenti.

Praus.

Art. 76.

Dopo il secondo paragrafo si aggiunga: e presso le scuole superiori militari.

Ministero.

Art. 19 (*rinviato agli articoli* 80, 82).

In fine, aggiungersi: « senza che ciò gli valesse di titolo a precedenza o promozione. »

F. De Luca — Catucci — Melchiorre — De Ruggeri — Pepe — Zizzi — Pelagalli — Grassi — Petrone — Ripandelli — Rossi Michele — Rega — Bove — Botticelli — Olivieri — Curzio — Morelli Salvatore — Carcani — Carbonelli.

Art. 81.

Soppresso.

Art. 83.

Si aggiunga il seguente paragrafo: Questa condizione non è richiesta pei Ministeri della guerra, della marina e degli affari esteri.

Ministero.

Art. 84.

Soppresso.

Nisco.

Art. 87.

Aggiungervi la seguente disposizione:

Le stesse piante organiche non potranno essere variate senza la preliminare autorizzazione del Parlamento.

Nessun mutamento potrà essere fatto in applicazione della presente legge alle piante organiche numeriche ora vigenti per le diverse amministrazioni dello stato, se non in conformità delle disposizioni del seguente articolo.

Art. 88.

Sostituirvi il seguente:

Il regolamento indicato nell'art. 73 sarà emanato entro tre mesi dalla data della promulgazione della presente legge.

Con quel regolamento saranno stabilite le norme da seguirsi da ogni ministero per la formazione dello stato degli impiegati dal medesimo dipendenti, e per le disposizioni dipendenti dall'attuazione della presente legge, relative alle nomine, promozioni, destinazioni, mutazioni di ruolo, al collocamento in disponibilità, in aspettativa ed a riposo degli impiegati, avuto riguardo all'attuale loro posizione di carriera, alla loro anzianità ed al loro merito.

Prima di essere assunto come base delle disposizioni relative al movimento del personale, lo stato degli impiegati dipendenti da ciascun Ministero sarà aperto ai loro reclami, sui quali giudichera il Consiglio di disciplina di cui nel presente articolo.

Lo stesso regolamento provvederà alla istituzione di un unico consiglio di disciplina per il personale dipendente dai diversi ministeri e dagli uffizi centrali e provinciali che ne fanno parte.

Questo consiglio di disciplina sarà composto di dodici membri, di cui quattro dovranno appartenere alla Corte di Cassazione, quattro al Consiglio di Stato, e quattro all'Amministrazione centrale dello Stato.

Il consiglio di disciplina sarà sentito in tutti i casi, di promozioni, aspettative, disponibilità, dispense e rimozioni dal servizio, sospensioni temporarie dalle funzioni, collocamento a riposo, mutazioni di ruolo, traslocazioni e proposte di onorificenze per gl'impiegati.

Le decisioni del consiglio di disciplina in quanto concernono le promozioni, le aspettative, le disponibilità, le dispense e le rimozioni dal servizio, le funzioni

temporarie dalle funzioni, il collocamento a riposo, le mutazioni di ruolo e le traslocazioni saranno esecutorie, salvo l'appello al consiglio dei ministri.

Le decisioni del Consiglio di disciplina saranno consegnate in apposito registro da conservarsi presso la segreteria del Consiglio medesimo.

Nervo.

Art. 92.

Dopo la parola congedo, *si aggiunga* e col certificato di buona condotta, *e dopo la parola* saranno *si aggiunga* sempre.

Ministero.

Art. 95.

Sopprimersi.

Aggiungersi invece:

Per quelle provincie dello Stato, nelle quali non esistono duplicati del catasto, nulla è innovato finchè non saranno compilati i duplicati dei catasti. Tali compilazioni saranno fatte fra un anno dal giorno in cui la presente legge andrà in vigore.

Pepe — Pelagalli — Petronne — Nicolai — Curzio — Mussi — Del Giudice — Olivieri.

Art. 95.

Alle parole: cessano di esistere le sottoprefetture, *lasciarsi solo:* cessano di esistere, *e il resto come segue.*

L'inciso: quelle del lotto, che vengono compenetrate nelle intendenze del luogo ove è la sede loro attuale.

Invece di intendenze *leggasi* prefetture.

Castiglia.

Art. 95.

Si sopprima il settimo alinea di detto articolo, così concepito:

Quelle del lotto che vengono compenetrate nella intendenza del luogo ove è la loro sede.

G. Rega — P. Petrone — F. P. Catucci — Capozzi — Mannetti — A. Pepe — P. Pelagalli.

Art. 95.

Si sopprimano le ultime parole: Gli uffizi di verificazione de' pesi e misure.

Si propone inoltre il seguente ordine del giorno:

La Camera invita il Ministero a restituire l'ufficio di verificazione de' pesi e misure alla dipendenza del ministro di agricoltura, industria e commercio, ac-

ciò il medesimo possa proporre alla Camera le riforme e le restrizioni convenienti su tal ramo di pubblico servizio.

F. De Blasiis — Pepe — Mazziotti — Del Re — Sebastiani.

Art. 95.

Si propone di omettere il sesto comma; cioè le parole: Quelle del lotto, che vengono compenetrate nella intendenza del luogo ove è la loro sede attuale.

Bembo — Piccoli.

Art. 96.

Il paragrafo secondo leggasi così:

Le loro attribuzioni verranno adempite dal procuratore del Re presso il tribunale civile, di intesa col prefetto.

Castiglia.

Art. 96.

Fino a che una legge non avrà ordinato che la leva militare sia fatta per contingenti comunali, le operazioni preliminari saranno fatte da una Commissione composta da sindaci di ciascun mandamento, riuniti all'uopo nel capoluogo, e sotto la presidenza del pretore.

Pepe — Pelagalli — Petrone — Nicolai — Curzio — Mussi — Del Giudice — Olivieri.

Art. 97.

Si sopprimano le parole: e il grado di capo sezione.

Castiglia.

Art. 97.

Sopprimere le parole: Le agenzie delle tasse.

Nervo.

Art. 97.

Si sopprimano le parole ispettore generale, *e più avanti quelle* ed ispettore, *e le parole* il grado.

Ministero.

Art. 98.

Gl'impiegati e funzionari d'ogni grado, i quali per soppressione d'uffizi o per riduzioni di ruoli organici derivanti dalla presente legge, e nel corso di sei mesi dalla promulgazione della stessa rimanessero senza il loro impiego, potranno essere dispensati dal servizio ed ammessi a pensione purchè

1° Per l'indole dell'uffizio da essi anteriormente occupato siano giudicati meno atti ad occupare il nuovo, cui dovrebbero essere naturalmente chiamati, da una Commissione composta di due senatori, quattro deputati e quattro funzionari amministrativi;

2° Abbiano 40 anni almeno di età, ed 8 anni almeno di servizio.

La pensione che potrà essere liquidata a questi impiegati sarà per ogni anno di servizio un venticinquesimo di quella che ai medesimi spetterebbe quando nel loro grado avessero raggiunti i 25 anni voluti dall'articolo 1 della legge 14 aprile 1864.

Arrivabene.

Art. 99.

Alle parole dell'articolo 14, *si sostituiscano le parole* degli articoli 13 e 14, *e dopo la parola* distinte *si dica* o interne.

Ministero.

Art. 99.

Sopprimersi gli articoli 100, 101, 102, 103, 104, 107 *e* 108.

Castiglia.

Art. 101.

N° 3, *dopo le parole:* grado inferiore a quello attuale di consigliere aggiunto *si aggiungano le altre:* e di segretario, purchè il funzionario sia munito di laurea o di altro titolo accademico.

Bortolucci — Salvago — Stefano Massari.

Art. 107.

Dopo la parola occupato, *sopprimersi la parte rimanente del primo alinea, e sostituirsi le parole seguenti:*

« Sino a che non si verificherà vacanza di correlativo ufficio, al quale di preferenza dovranno esser chiamati o promossi. »

F. De Luca — Catucci — Melchiorre — De Ruggeri — Pepe — Zizzi — Pelagalli — Grassi — Petrone — Ripandelli — Rossi Michele — Rega — Bove — Botticelli — Olivieri — Curzio — Morelli Salvatore — Carcani — Carbonelli.

Art. 113.

Si aggiunga il seguente paragrafo:

Parimente nulla è innovato alle leggi vigenti, le quali regolano l'ammissione degl'impiegati e del personale subalterno dei servizi tecnici.

Ministero.

Articoli addizionali.

Nessun ministro, finchè rimane in carica, può accettare o conservare qualsiasi ufficio, con o senza stipendio, dipendente dalla lista civile, come da qualunque amministrazione pubblica o società industriale.

Mellana.

Un funzionario, col titolo di censore, avrà in ogni Ministero l'incarico speciale di sorvegliare all'esatto andamento del servizio, d'invigilare alla pronta spedizione degli affari, e di dare evasione alle dimande che i membri del Parlamento crederanno opportuno di rivolgere nell'interesse del servizio e della giustizia.

Alippi.

Affinchè la provincia di Livorno consegua il territorio provinciale propongo che alla legge in discussione siano aggiunti gli articoli seguenti, quali furono proposti nel progetto presentato il 1° *febbraio* 1865:

Art. 1.

Cessano di appartenere alla provincia di Pisa per essere aggregati a quella di Livorno i comuni di Colle Salvetti, Lari, Fauglia, Lorenzana, Chianni, Santa Luce, Orciano-Pisano, Rosignano marittimo, Castellina marittima e Riparbella, non che l'intero circondario di Volterra costituito dai seguenti comuni: Bibbona, Casale di Val di Cecina, Guardistallo, Montescudajo, Campiglia marittima, Monteverdi, Sassetta, Suvereto, Castagneto, Piombino, Castelnuovo di Val di Cecina, Pomarance, Montecatini di Val di Cecina e Volterra.

Art. 2.

Concorrono parimente a costituire la provincia di Livorno, oltre la città di questo nome, anche l'isola d'Elba, che comprende i comuni di Lungone, Rio nell'Elba, Marciana e Portoferraio.

Art. 3.

Cessano di appartenere alla provincia di Firenze, per essere aggregati a quella di Pisa, i comuni di Mon-

tecalvoli, Santa Maria a Monte, Fucecchio, Castelfranco di Sotto, Santa Croce, San Miniato, Montajone, Montopoli e Cerreto Guidi.

Art. 4.

Il Governo del Re è autorizzato a dare i provvedimenti occorrenti per l'esecuzione dei precedenti articoli di legge.

Malenchini.

Nel termine di tre mesi dalla promulgazione della presente legge, al più tardi, il Ministero avrà compilata una *Tabella*, nella quale sieno determinate le circoscrizioni territoriali, le classi e le sedi delle provincie, delle delegazioni governative e dei comuni del regno.

Per determinare le circoscrizioni territoriali le classi e le sedi delle prefetture, delle delegazioni governative e dei municipi, saranno sentiti i Consigli provinciali e comunali, e si dovrà avere particolare riguardo al territorio (alla facilità delle comunicazioni), alla popolazione (assoluta e relativa), alle condizioni economiche (al riparto della proprietà fondiaria allo stato dell'agricoltura, delle industrie e de' commerci), alle condizioni morali delle popolazioni ed alle circoscrizioni territoriali giudiziarie.

La detta *Tabella* (conformemente all'articolo 74 dello Statuto) dovrà essere approvata dal Parlamento, e quindi farà parte della presente legge, e non potrà essere variata, che in forza di altra legge.

Zuradelli.

Tabella A. — *Articolo transitorio.*

L'amministrazione delle carceri e dei luoghi di pena cessa dall'appartenere al Ministero dell'interno e forma una *direzione* generale a parte vigilita e diretta dal Ministero di grazia e giustizia.

G. G. Alvisi.

Allegato **A**

DIREZIONE DELLE IMPOSTE DIRETTE

della provincia di

Foglio d'imposta sui (Terreni, fabbricati, ecc.)

per l'anno 18 *in forza della legge del*

Il comune di , il cui catasto di presenta un imponibile complessivo di lire deve dare nel prossimo futuro anno e versare alle sottonotate scadenze, nelle tesorerie dello Stato, della provincia e del comune, come e quanto segue:

1° Per imposta principale erariale, in ragione del per cento sull'imponibile complessivo anzidetto . . . . . L.

2° Per sovrimposta erariale, in ragione del per cento sull'imposta principale . . . . . »

Totale lordo . . . . . L.

Dalla quale somma, detratte per aggio di riscossione in favore dell'esattore al per cento, in via di ritenuta sui versamenti. »

Resta netto dovuto allo Stato . . . . . L.

Il medesimo comune inoltre deve dare:

3° Per sovrimposta provinciale autorizzata e determinata ad in ragione del per cento sull'imposta principale. . . . . L.

Dalla quale somma detratte per aggio di riscossione dovuto all'esattore al per cento in via di ritenuta sui versamenti . . »

Resta netto dovuto alla provincia . . . . . L.

la quale somma sarà versata nella tesoreria provinciale.

4° Per sovrimposta comunale, autorizzata e determinata da in ragione del per cento sull'imposta principale . . . . . L.

Dalla quale somma detratte per aggio di riscossione dovuto all'esattore al per cento in via di ritenuta sui versamenti . . »

Resta netto dovuto al comune . . . . . L.

la quale somma sarà versata nella cassa comunale.

Scadenze e versamenti.

	Alla Tesoreria provinciale governativa	Alla Tesoreria della provincia	Alla Cassa comunale
Febbraio 10			
20			
28			
Marzo 10			
20			
31			
Aprile 10			
20			
30			
Maggio 10			
20			
31			
Giugno 10			
20			
30			
Luglio 10			
20			
31			
Agosto 10			
20			
31			
Settembre 10			
20			
30			
Ottobre 10			
20			
31			
Novembre 10			
20			
30			
Dicembre. 10			
20			
31			
Gennaio 10			
20			
31			
Totali . . .			

Dato a

Il direttore delle imposte dirette

Si esegua

Il Prefetto

SESSIONE 1867
PRIMA DELLA X LEGISLATURA

N° 164

Per il relatore

64

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(CANTELLI)

di concerto col ministro delle finanze

(CAMBRAY-DIGNY)

nella tornata del 12 *febbraio* 1868

Maggiore spesa per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto.

SIGNORI! — Fra le considerazioni che nel 1862 mossero il Governo del Re allo stabilimento di un servizio postale marittimo con Alessandria d'Egitto, quella primeggiò essenzialmente di porre il nostro paese in condizione di spedire e ricevere colla maggior possibile sollecitudine e direi quasi direttamente le corrispondenze e le merci non tanto dell'Egitto, quanto delle remote Indie, e venir così preparando il transito attraverso la penisola italiana della valigia anglo-indiana, quando le difficoltà materiali degli approdi e il completamento delle nostre reti ferroviarie ne avessero dimostrata la incontestabile convenienza.

E a tale scopo intendevano non il senso soltanto, ma le parole stesse dell'articolo terzo del quaderno d'oneri per la concessione di quel servizio, ove è scritto che gli orari delle partenze e degli arrivi dovranno essere sempre in relazione colle partenze e cogli arrivi in Alessandria dei servizi anglo-indiani.

E così fu diffatti fino a questi ultimi tempi, in cui l'amministrazione inglese mediante un nuovo contratto accrebbe da 48 a 52 i viaggi annuali della Società peninsulare, o, per essere più esatti, stabilì che avessero luogo una volta per ogni settimana.

Deriva da cosiffatta disposizione che il nostro servizio marittimo non è più in coincidenza con quello del-

l'India; quindi gli arrivi e le partenze nostre dovranno dar luogo a ritardi che possono variare nel corso dell'anno da uno a sei giorni; quindi ineseguito il disposto dell'articolo 3 del quaderno d'oneri succitato; quindi fallito lo scopo precipuo di questa nostra navigazione.

Io vi propongo pertanto, o signori, che i viaggi della società Adriatico-Orientale siano essi pure accresciuti in relazione a quanto fu fatto dalla Amministrazione inglese, e vengano stabiliti in ragione di uno alla settimana.

Questo aumento è per l'Italia dovere ad un tempo ed interesse. È dovere, perchè la Società concessionaria lo chiede essa stessa per rimanere nei termini del suo contratto, e perchè mancando la coincidenza coi servizi britannici vien meno per essa quella fonte di commerci senza della quale la sovvenzione governativa è lungi dal bastare al suo alimento.

L'Italia poi, oltre alla regolarità e prontezza nel cambio delle sue corrispondenze internazionali, vi ha un potentissimo interesse, quello cioè di non perdere ad un tratto i frutti ormai maturi dei lunghi e gravi sacrifizi da essa durati, onde provare col fatto all'Europa la convenienza del transito attraverso il proprio territorio della valigia delle Indie.

Io non posso quindi a meno di pregarvi, o signori, a voler essere favorevoli a questo progetto di legge, sia approvando lo stanziamento sul bilancio passivo di quest'anno della maggiore spesa di lire 72,336 che occorre a questo scopo, sia accordando al medesimo l'urgenza, affinchè possa andare ad effetto dal prossimo marzo, contemporaneamente, cioè, all'esecuzione del nuovo contratto inglese colla Società Peninsulare

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

Il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto che ora si fa con quattro viaggi al mese sarà eseguito dal mese di marzo prossimo con una corsa per ogni settimana.

Art. 2.

Questo servizio settimanale sarà regolato dalle norme e stipulazioni tutte della convenzione delli 2 gennaio 1862, dell'annesso quaderno di oneri e della legge delli 3 agosto detto anno, n° 741, approvativa della convenzione e del quaderno d'oneri come se avesse avuto principio coll'attuazione dell'intiero servizio.

Art. 3.

Pel pagamento della maggiore spesa risultante dal disposto degli articoli 1 e 2 di questa legge, sarà stanziata nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici del 1868 la somma di lire 72,336 in aggiunta a quella assegnata al capitolo 38 (Servizio postale commerciale marittimo).

38808
41793 3
3 416424
125379

62406
3
187218

49446
3
148338

70957 72
3 3
212871 216

148,3
105,0
216,0
469,3

125,4
381,0
212,9
719,3

116,4
245,8
181,2
543,4

SESSIONE 1867 — N° 164-A

PRIMA DELLA X LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

Casati, D'Amico, Bembo, Robecchi, Malenchini, Villa-Pernice, Frisari, Brunetti, Maldini

sul progetto di legge
presentato dal ministro dei lavori pubblici
di concerto col ministro delle finanze

nella tornata del 12 *febbraio* 1868.

Maggiore spesa per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto.

Tornata del 2 giugno 1868

SIGNORI! — Il progetto di legge di una maggiore spesa per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, presentato dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello delle finanze nella seduta del 12 febbraio 1868, riguarda un fatto si può dire di ordine amministrativo, il quale viene sottoposto all'esame del Parlamento, principalmente perchè ne deriva un aggravio al bilancio dello Stato.

Diffatti, il quaderno d'oneri annesso alla convenzione tra i Ministri anzidetti e la ragione sociale Carlo Mark Palmer e compagnia, che veniva sanzionata dalla legge 13 agosto 1862, se all'articolo 1 stabilisce che la società dovrà esercitare il servizio tra lo Stato ed Alessandria d'Egitto con quattro viaggi di piroscafi al mese, dice poi all'articolo 3 che gli orari degli arrivi e delle partenze dovranno sempre essere in relazione con gli arrivi e le partenze da Alessandria d'Egitto dei servizi delle Indie. Ora questi servizi delle Indie, che all'epoca della convenzione surriferita si esercitavano dalla *Peninsular and Oriental company* quattro volte al mese, dal mese di marzo di quest'anno si esercitano dalla stessa compagnia con un viaggio per settimana a giorno fisso. Il Governo adunque non poteva far di meno di regolare in conformità le partenze e gli arrivi dei piroscafi della nostra Società *Adriatico-Orientale*, pel fatto stesso della convenzione da una legge sanzionata.

Vero è che, pur mettendosi in armonia gli orari, potevasi restar ligi alla convenzione facendo un viaggio di meno nei mesi in cui si ripetono cinque giorni omonomi della settimana, ma così si sarebbe mancato ad uno scopo importantissimo, cui mira la citata legge del 1862, quello cioè di esercitare regolarmente e di accreditare la via più breve per le relazioni internazionali tra l'Europa e l'Oriente, attirando all'Italia il traffico celere e ricco di quel commercio, oramai da tutti designato coll'appellativo di *Asiatico-Europeo*.

Il dubbio sorgeva se, aumentandosi di quattro in ogni anno il numero dei viaggi, dovesse la società Palmer addivenire ad una riduzione della sovvenzione pagata dal Governo, sia pei detti quattro viaggi, sia proporzionatamente per tutto il servizio. Il Ministero dei lavori pubblici, messo in avvertenza dal Consiglio di Stato su questo punto, non mancava di fare pratiche all'uopo con la società concessionaria. Questa però non solo si rifiutava a qualsiasi riduzione, ma accettava pei quattro viaggi da aggiungersi la sovvenzione stipulata, e non si faceva a richiedere un aumento, perchè si credeva obbligata a ciò dal quaderno d'oneri convenuto.

La vostra Commissione, vista la convenzione ed il quaderno di oneri, crede che il Ministero abbia fatto bene ad abbandonare la questione, tanto più quando si pone mente alla poca entità dell'aumento della sovvenzione annuale.

Vi si propone adunque senz'altro l'approvazione di questo progetto di legge, salvo qualche lieve modificazione di forma e la riduzione a lire 54,252 della cifra proposta all'articolo 3 per iscriversi in bilancio, e questo pel fatto che, essendo cominciati i viaggi settimanali dal 9 marzo, il quinto viaggio non capita che nei mesi di giugno, agosto e novembre, cioè tre volte solamente nel corso del corrente anno.

Dopo ciò, siccome questo progetto di legge riguarda un servizio del più alto interesse economico nazionale, i vostri uffizi giustamente si preoccuparono al proposito di esso dell'andamento del servizio stesso, considerando se i sacrifizi già imposti all'erario e quelli maggiori che ci vengono proposti dassero i frutti che il paese ha diritto di ripromettersene; ed i vostri commissari, esaminate tutte le osservazioni fatte in proposito, sentono il debito di riferirvi le loro conclusioni.

Signori, l'Italia nostra, mercè il grande sviluppo acquistato dalla navigazione a vapore, e più per la prossima apertura dell'istmo di Suez, va novellamente a trovarsi sopra una delle vie commerciali più importanti del mondo, quella che debbono percorrere pel vicendevole scambio i prodotti dell'industria manifatturiera d'Europa ed i prodotti naturali del ferace suolo Asiatico.

È bene però soggiungere che non basta la nostra favorevole posizione geografica perchè questa via sia percorsa effettivamente dal commercio anzidetto, e perchè da esso ne traessimo i maggiori profitti. Noi non dobbiamo esagerare nè l'importanza relativa della situazione nostra, nè alcuna delle conseguenze del transito del commercio Asiatico-Europeo, e cullarci, senza nulla fare, in sogni dorati di un ricco avvenire dipendente dal fatto solo del taglio di Suez. Dobbiamo invece pensare che se i porti nostri ebbero nel Mediterraneo il monopolio del commercio, prima che il passaggio del capo delle Tempeste togliesse a questo mare la sua importanza, come sola via di comunicazione tra l'Occidente e l'Oriente, quel monopolio venne ad essi assicurato dall'attività e dalla pratica intelligenza dei nostri maggiori, che seppero usare della favorevole posizione.

Altri porti esteri sono nel Mediterraneo che possono fare ai nostri la concorrenza, e sostenerla vittoriosamente se opporremo una imperdonabile incuria all'attività febbrile con la quale essi, e principalmente Marsiglia e Trieste, cercano di agevolare in ogni modo il commercio Orientale.

È vero che le condizioni nostre finanziarie sono tali da non permetterci tutte quelle spese che sarebbero necessarie perchè, giunti ultimi nella lotta economica dell'epoca nostra, potessimo metterci subito in condizione da competere con quei popoli i cui mezzi di comunicazione, ferrovie, telegrafi, navigazione a vapore, raggiunsero di già un grandissimo sviluppo; ma perciò maggiore obbligo ci corre di studiare per spendere utilmente quel poco che possiamo.

Ora noi abbiamo due porti, Genova e Venezia, i quali sono nella posizione più vantaggiosa per raccogliere i prodotti europei e spingerli sul mare verso Suez, come per ricevere gli scambi asiatici e distribuirli all'Europa; abbiamo poi il porto di Brindisi che è il meglio situato, rispetto al canale di Suez, perchè le merci e le corrispondenze, che possono sostenere la spesa ferroviaria attraverso l'intera Italia, raggiungessero la loro destinazione nel più celere modo e con la minor traversata di mare desiderabile dal comodo e dalla sicurezza. Facciamo noi tutto il nostro possibile per assicurare al paese tutti i vantaggi economici che esso potrebbe ricavare da questi tre grandi centri naturali del nostro commercio?

Non è nel mandato della vostra Commissione il rispondere pienamente a questo quesito, che ha voluto porre in rilievo, perchè è bene che stia sempre innanzi gli occhi di tutta la nazione; noi ci limiteremo a parlarvi della via per Brindisi. Intanto, per quel che riguarda l'importanza del commercio Asiatico-Europeo, il suo progressivo sviluppo, l'effetto che produrrà l'apertura dell' istmo di Suez rapporto al commercio

stesso, riferendoci alle opere del Torelli, del Sapeto, del Boccardo, della nostra direzione di statistica, della Commissione per la scelta del miglior passaggio alpino ed a vari altri pregevoli lavori pubblicati sull'argomento, crediamo utile di mettere sotto gli occhi vostri talune tabelle riassuntive.

Dall'*Annual statemen for* 1866 e dal *Tableau général du commerce* ricaviamo la seguente tabella, atta a dimostrare quale sia l'importanza del commercio Asiatico-Europeo. Essa, in milioni di lire italiane, dà il valore del commercio generale dell'Inghilterra e della Francia, coi paesi situati al di là del capo di Buona Speranza.

Anni	Inghilterra			Francia			Totale generale
	Importazione	Esportazione	Totale	Importazione	Esportazione	Totale	
1862	1827,3	940,8	2768,1	182,4	77,9	260,3	3028,4
1863	2169,0	1203,7	3372,7	253,6	112,5	366,1	3738,8
1864	2675,7	1255,7	3931,4	282,1	146,6	428,7	4360,1
1865	2253,5	1251,9	3504,4	288,9	144,6	432,5	3936,9
1866	2069,0	1473,6	3542,6	245,3	149,0	394,3	3936,9

Si tratta adunque di un movimento commerciale di circa 4 miliardi, al quale bisogna aggiungere quello delle altre nazioni ed il commercio dell'oro e dell'argento.

Per avere poi un'idea approssimativa di quanta parte di questo movimento commerciale attraversa oggi l'istmo di Suez, ricaviamo dai suddetti documenti il commercio generale dell'Inghilterra e della Francia con l'Egitto anche in milioni di lire italiane.

Anni	Inghilterra			Francia			Totale generale
	Importazione	Esportazione	Totale	Importazione	Esportazione	Totale	
1862	305,7	63,7	368,4	45,5	21,0	66,5	434,9
1863	412,4	112,8	525,2	69,1	47,3	116,4	641,6
1864	490,1	154,9	645,0	101,8	96,6	198,4	843,4
1865	544,3	154,2	698,5	115,7	96,2	211,9	910,4
1866	384,2	190,5	574,5	80,7	83,4	164,1	738,6

Aggiungiamo il quadro del movimento effettivo del transito per Suez pel triennio 1861-1863, comunicatoci dal Ministero dei lavori pubblici.

Anni	Dall'Europa per l'India			Dall'India per l'Europa		Totale
	Numero dei colli merci	Valore delle merci in milioni di lire	Numerario in milioni di lire	Numero dei colli merci	Valore delle merci in milioni di lire	Valore delle merci e numerario in milioni di lire
1861	39808	116,4	245,8	62406	187,2	549,4
1862	41793	125,4	381,0	70957	212,9	719,3
1863	49446	148,3	405,0	72000	216,0	769,3

Questo traffico per la via di Suez si esercita da varie compagnie di navigazione a vapore, e fra queste la *Peninsular and Oriental Company* che fa il trasporto della valigia inglese. Nel 1864 ebbe essa sola un movimento di circa 10 mila viaggiatori, 40 mila valigie, 150 mila colli di merci, e 400 milioni di lire in numerario. Si calcola che i piroscafi della compagnia francese delle *Messageries Impériales* abbiano, nello stesso anno, trasportati 2 mila viaggiatori, 20 mila colli di merci, e 50 milioni in numerario.

Oggi il traffico attraverso dell'istmo di Suez già si esercita in gran parte pel canale d'acqua dolce, e così nello scorso anno vennero trasportate mercanzie pel valore di lire 1,293,000, e nei primi due mesi di questo anno per lire 395,000.

Dalle surriferite cifre ognuno potrà facilmente immaginare quel che diverrà il traffico per Suez, quando il taglio dell'istmo permetterà il transito alle navi a vela, ed eviterà alle merci trasportate dai piroscafi due trasbordi e la ferrovia egiziana od il canale d'acqua dolce che oggi debbono percorrere.

Intanto di sì esteso e progressivo commercio l'Italia nostra non profitta che per sei in sette milioni, come si ricava dai prospetti che pubblica la Direzione generale delle Gabelle; e quando questa meschina cifra confrontiamo con quel traffico della Francia più innanzi citato, si rileva la necessità per noi di studiare il perchè del nostro meschino commercio Orientale, e di prendere con sollecitudine efficaci provvedimenti, e tra questi quelli atti ad assicurarci il passaggio della Valigia delle Indie. Il corso di questa Valigia è quello che indica a tutto questo immenso movimento commerciale qual è la via più breve, la più sicura e la più facile.

La tabella del Dupin, già riprodotta da tutti coloro che si sono occupati della quistione del taglio di Suez, e che anche noi riproduciamo, non basta a dimostrare che questa via è quella dei nostri porti; occorre comparare, oltre le distanze, la celerità, la sicurezza, il buon mercato dei trasporti.

Porti d'Europa	Distanza in miglia geografiche		
	pel capo di Buona Speranza	pel bosforo di Suez	Differenza a favore di Suez
Da Pietroburgo a Ceylan	15660	8630	7040
Stoccolma »	15330	8290	7040
Amburgo »	14650	7610	7040
Amsterdam »	14450	7420	7040
Londra »	14340	7300	7040
Le Havre »	14130	7090	7040
Lisbona »	13500	6190	7310
Barcellona »	14330	5500	8830
Marsiglia »	14500	5490	9010
Genova »	14690	5440	9250
Trieste »	15480	5220	10260
Venezia »	15440	5180	10300
Odessa »	15960	5080	10880
Brindisi »	15065	4805	10300
Costantinopoli »	15630	4700	10900

Questa tabella ci dimostra che, per tutta l'Europa centrale ed occidentale, la via di Brindisi dovrebbe esser quella della valigia delle Indie, ma per assicurare a Brindisi questo transito dobbiamo:

1° Rendere facili e numerosi i passaggi alpini;

2° Rendere celeri ed a buon mercato i trasporti ferroviari dalle Alpi a Brindisi;

3° Rendere comodi e facili i trasbordi in Brindisi;

4° Avere una buona e celere comunicazione tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto.

Esaminiamo lo stato attuale delle cose relativamente a questi quattro punti.

La prima questione è d'interesse generale per lo Stato. Egli è certo che per trarre dai nostri porti il massimo profitto dobbiamo procurarci i maggiori e più facili passaggi attraverso le Alpi.

Noi abbiamo aperto un primo passaggio per la via di Nizza, e tra non molto la ferrovia Ligure sarà compiuta, quindi le nostre comunicazioni con la Francia meridionale sono assicurate. Però questa via, tanto pel suo sbocco che per essere costiera ed in concorrenza col cabotaggio, non ha una grande importanza pel gran commercio internazionale.

Il secondo passaggio alpino, che è quello del Moncenisio, segnando la via più breve verso l'Inghilterra e mettendoci in comunicazione col cuore della Francia, va considerato come di grande interesse.

A questo interesse non poteva oggi soddisfare un servizio di carri e di vetture, e quindi era evidente che si dovesse studiar la maniera di provvedere a mezzi più facili e più solleciti; e se, compita l'unità nazionale, ne appare adesso il passo del Cenisio meno interessante che quello del Gottardo; pure dobbiamo rallegrarci che il piccolo Piemonte diè opera ad uno dei lavori più colossali dell'epoca, al traforo, vogliamo dire, di quel monte.

Questo traforo della lunghezza di 12,220 metri, era al primo aprile compito per metri 3282 dalla parte di Francia e per metri 4877 dalla parte nostra, sicchè restavano a cavarsi 4061 metri, e dal progresso attuale

del lavoro si può presumere che il 31 decembre 1871 sarà attraversabile dalla ferrovia. Questa data però è sembrata anche troppo lontana, ed un'ardita invenzione venne concepita per valicare il monte con una ferrovia rampante; vogliamo parlare del sistema Fell.

Il nostro Governo si affrettava a dare la concessione necessaria ad una società che si accingeva all'opera, e dopo varie peripezie si disperava quasi della riuscita, talchè ai vostri commissari davate mandato di sollecitarne lo sgombro dalla via rotabile. Invece oggi già conoscete l'esito brillante delle prove definitive della ferrovia Fell, e noi vi annunziamo la sua ben prossima apertura al pubblico servizio.

Adunque il passaggio alpino del Moncenisio, pel quale sbocca a Susa il commercio ricco e celere della Francia e dell'Inghilterra, può essere eseguito oggi in 9 o 10 ore con le vetture, in 4 o 5 ore con la ferrovia Fell, ed in minor tempo ancora lo sarà tra non molto attraverso il grandioso traforo.

L'Italia unita sentì il bisogno di aprire un altro varco che la mettesse in facile comunicazione con la Svizzera e la Germania occidentale, e voi conoscete tutti i compiuti e dotti studi fatti che produssero il progetto di legge, presentatovi il 25 febbraio 1866 del già ministro commendatore Jacini, per l'esecuzione di una ferrovia attraverso del San Gottardo.

Le condizioni delle nostre finanze sono tali che la vostra Commissione non può farvi alcuna proposta per spingere il Governo ad intraprendere quest'opera; è però utile di ricordare come essa rappresenti uno dei più grandi interessi del nostro avvenire economico. Il sistema Fell per le ferrovie rampanti potrebbe avvicinare la soluzione del problema.

Intanto abbiamo oggi un servizio ben regolato di vetture da Arona a Sion pel Sempione; altro servizio simile da Camerlata a Fiora pel San Gottardo; abbiamo un'altra via per lo Spluga, con servizio di vetture postali, recentemente stabilito, da Lecco per Colico e Coira; e da Colico tre altre vie, delle quali due con servizio di vetture per la Maiola, per lo Stelvio e per la Berlina, ci mettono in comunicazione con la ferrovia d'Innsbruck.

Così Arona, Camerlata e Lecco raccolgono tutto quel commercio della Svizzera e della Germania che può sostenere la spesa dei varchi alpini con vettura, o che non ha altro sbocco migliore.

Un felicissimo caso poi era quello per cui l'entrare del Veneto nella famiglia nazionale coincidesse con l'apertura della ferrovia del Brennero. Essa ci mette in facile comunicazione col centro dell'Europa; e sebbene il commercio nostro, giacente per la crisi economica che attraversiamo, non abbia dimostrato di dare a questo fatto tutta quella grande importanza ch'esso ha, egli è certo che l'Italia, e le provincie venete in ispecie, debbono fare un grande assegnamento sulla ferrovia del Brennero. Ognuno conosce il grande commercio dei porti tedeschi del Baltico ed il grandissimo sviluppo in cui procede l'industria alemanna; ora è questa ferrovia che darà al nostro paese, ed in particolare al porto di Venezia, una parte del commercio dei porti del nord, e ci farà approfittare dell'industria tedesca.

Infine, un altro sbocco attraverso le Alpi lo abbiamo per la via di Udine-Nambresina, passando pel Semmaring; ma questo, sebbene fornito da non interrotta ferrovia, pure, a causa del porto di Trieste, che prima assorbe il traffico che ne deriva, non avrà per noi un grande interesse generale, sinchè per Gemona e Pontebba non leghiamo la nostra ferrovia alla Rodolfiana.

Esposte le condizioni nostre riguardo ai passaggi alpini, vediamo quali sieno quelle relative al transito dalle Alpi a Brindisi.

Dai piedi di quella superba catena di monti che ci separa dal resto d'Europa, noi abbiamo, come si rileva dal seguente quadro, una rete quasi completa di ferrovie che ha centro Bologna.

Stazioni di confine	Stazioni intermedie	Stazione centrale	Chilometri di ferrovia
Susa (Moncenisio)	Torino, Alessandria, Piacenza	BOLOGNA	389
Arona (Sempione)	Novara, Milano, Piacenza		302
Camerlata (San Gottardo)	Monza, Milano, Piacenza		261
Lecco (Spluga)	Bergamo, Milano, Piacenza		301
Peri (Brennero)	Verona, Padova, Ferrara		245
San Giovanni (Semmaring)	Udine, Treviso, Padova		295

Da Bologna poi tutto il traffico ricco e celere, che valica le Alpi diretto per l'Oriente, trova una ferrovia quasi retta e piana che, senza interruzione per 759 chilometri, fa capo al porto di Brindisi. Egli è vero che, sviluppandosi il traffico pei passi alpini ed il commercio interno del paese, questa linea lascierà molto da desiderare per essere ad un solo binario in quasi tutta la sua estensione; ma non è men vero che nello stato attuale delle cose, e sventuratamente ancora per qualche anno, un solo binario è più che sufficiente all'esercizio.

Passando a ragionare dei trasbordi in Brindisi, dalla ferrovia sui piroscafi che riuniscono questo porto ad Alessandria d'Egitto, noi non vi descriveremo le sue favorevoli condizioni naturali a tutti note; ricorderemo soltanto che esso richiedeva dei ristauri, su tutto un gran lavoro di sfangamento, ed il Parlamento nostro sin dal 1862 destinava all'uopo sei milioni di lire.

Non è nel nostro mandato lo emettere avviso come i lavori ordinati sieno stati condotti, ma non possiamo astenerci di lamentare come dopo sei anni il compimento di essi è ancora lontano.

La illuminazione per l'approccio del porto è compiuta; la chiusura della bocca di Puglia per togliere ogni dubbio d'interrimento è a buon punto; il canale di comunicazione tra il porto esterno ed il porto interno può transitarsi da navi aventi sei in sette metri di pescagione; delle banchine di scarico sono fatte ed altre in costruzione in ambo i seni del porto interno, ed esse sono abbordabili da navi di circa cinque metri d'immersione: ma, tra i lavori urgenti, ancora manca la stazione merci alla marina, manca il prolungo della ferrovia sino al mare, manca almeno uno scalo di alaggio, manca una profondità maggiore delle acque del porto e specialmente nel seno di levante.

I piroscafi del Lloyd austriaco e quelli della nostra società Adriatico-Orientale oggi entrano nel porto interno ed eseguono il loro scarico e carico presso le banchine; ma la vostra Commissione crede che ciò non basti per togliere ai lavori da farsi in Brindisi il carattere di una grande urgenza. Noi non abbiamo mancato di rappresentare i vostri voti al Ministro dei lavori pubblici, ed è nostro debito di riferirvi che i lavori di sfangamento sono stati in questi giorni riappaltati a sperimentato intraprenditore; che la quistione del miglior sito per la stazione merci è stata ripresa dall'attuale ministro per dargli pronta e più ragionevole soluzione di quella alla quale tendevasi; che infine la direzione superiore dei lavori veniva affidata all'egregio ingegnere Mati. Non è a dubitare che sotto l'intelligente ed abile direttore dei compiuti lavori del porto di Livorno, non solo Brindisi vedrà presto ultimate le opere che il Parlamento stabiliva di farsi, ma vedrà studiate tutte quelle altre che il certo sviluppo del suo movimento marittimo commerciale renderà tra qualche anno necessarie.

Finalmente per riunire Brindisi ad Alessandria d'Egitto con una comunicazione diretta, sin dal 1862 la Camera votava il servizio della Società Adriatico-Orientale, pel quale con questo progetto di legge si domanda un supplemento indispensabile.

Questo tragitto per mare di 822 miglia geografiche, che è il più breve tra i porti commerciali d'Europa e quelli dell'Egitto, si deve, pel contratto stabilito, esercitare con piroscafi della detta società una volta per settimana, con una velocità media di 10 nodi l'ora, cioè in poco più di 82 ore.

L'attenzione della vostra Commissione si è rivolta su tutte le accuse che sono state messe in giro pel modo con cui l'esercizio di questa linea si effettua. Noi abbiamo richiamati dal Ministero dei lavori pubblici ed abbiamo esaminati tutti i documenti necessari per essere sul riguardo pienamente edotti; ed in onore del vero non abbiamo trovato i lamenti ai quali facciamo allusione fondati sopra fatti accertati.

I registri dei richiami dei viaggiatori non contengono che qualche rarissimo lamento, pel quale venne fatta inchiesta dal Governo con soddisfazione della società.

I viaggi non soffrirono che per forza maggiore qualche rara volta ritardo. Una sola multa per mancanza di velocità ebbe ad applicare il Governo alla società, e questa di 18 mila lire circa nel 1866, nell'anno cioè in cui ferveva la guerra, per la quale la marina militare aveva tolto un piroscafo al servizio della linea, in cui il bacino di Trieste essendo inaccessibile, ed in Malta essendovi rigorosa contumacia, la società non aveva mezzo per far pulire le carene dei suoi piroscafi.

Abbiamo esaminato la durata dei tragitti durante lo scorso anno; ve ne sono:

8	di ore	64 1/2	ad ore	70.
47	di ore	70 1/2	ad ore	80.
32	di ore	80 1/2	ad ore	90.
7	di ore	90 1/2	ad ore	100.
2	di ore	110 —	ad ore	120.

Nella media generale un minore tragitto nell'anno di 210 ore di quello prescritto dal contratto. Ed è bene notare che i due viaggi eccezionalmente lunghi ebbero causa lo arresto subìto dai piroscafi dalla crociera turca di Candia; come notiamo che in questo anno quasi tutti i viaggi si eseguiscono in minor tempo dello stabilito dal contratto.

La vostra Commissione crede utile che si raccomandi al Ministro dei lavori pubblici di esercitare sempre la più scrupolosa sorveglianza su l'andamento di questo servizio, ma crede anche suo debito segnalare come la concorrenza che ai porti nostri si fa dai vari porti stranieri, ed i grandissimi interessi impegnati in questa lotta, debbono tenerci in guardia contro le voci tutte che cercano di screditare il nostro servizio d'Oriente.

Riassumendo: dallo studio fatto, e che brevemente vi abbiamo esposto, la vostra Commissione ha acquistato il convincimento che, se dobbiamo ancora con pertinacia e sollecitudine lavorare per lo sviluppo ed il completamento dei mezzi necessari al servizio della valigia delle Indie, siamo però sin d'ora in possesso del bisognevole per esercitarlo.

Posto ciò, passiamo a rendervi conto del perchè questo servizio non attraversa ancora il nostro paese.

Il Governo nostro sin dal costituirsi della nazione, si occupò di questo importantissimo fatto, e continuò sempre ad insistere presso il Governo inglese perchè la via d'Italia venisse prescelta pel corso della valigia orientale. Non fu però che nel maggio 1865, quando si aperse la ferrovia delle Puglie, che le trattative si poterono appoggiare a solide basi, e l'Inghilterra si decideva allora a spedire qui il capitano Tylor per riferire sull'oggetto.

A voi è noto questo famoso rapporto che ha la data del 2 agosto 1866, ed a quell'epoca il suo egregio autore conchiudeva « che la linea per Brindisi può con« venientemente adottarsi pel servizio postale del Le« vante, sicome quella che, al presente, offre maggiori « vantaggi; e, di più, è mio avviso che la si potrebbe « mettere in vigore pel 1° giugno 1867. »

Nell'aprile 1867 la direzione generale delle poste inglesi pubblicava il quaderno d'oneri per appaltare col 1° febbraio 1868 il trasporto della valigia fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto; ed il nostro Governo non potendosi presentare al concorso come accollatario d'un servizio dell'Inghilterra, ed essendo legato con la società Adriatico-Orientale dal suo contratto 3 agosto 1862, autorizzava la società stessa a concorrere, col patto di qualche beneficio alla nostra amministrazione, pel sussidio che ne avrebbe percepito.

Si è detto che questa clausola fosse stata d'impedimento al felice esito delle trattative della società Palmer con la Direzione delle poste inglesi; ma è bene chiarire che il nostro Consiglio de' ministri con deliberazione del 3 settembre 1867, non solo abbandonava ogni idea di beneficio, ma riserbava al nostro erario soltanto i due quinti della somma che la società avrebbe ottenuto per pagamento del servizio postale con l'Egitto.

La nostra società fu così messa al caso di fare una offerta assai vantaggiosa al Governo inglese, ma essa venne respinta, e con sorpresa giungeva, il 30 novembre dello scorso anno, la notizia che l'amministrazione inglese aveva creduto opportuno di rinnovare il contratto esistente pel trasporto della valigia delle Indie, via Marsiglia, con la *Peninsular and Oriental Company* per altri dodici anni, salvo la facoltà di disdirlo adottando la via di Brindisi, *quando se ne constatassero i vantaggi.*

Tale decisione sorprese non meno il commercio inglese che noi, ed una interpellanza alla Camera dei Lord venne fatta al duca di Montrose da parte di lord Stanley of Alderley. Il *Post Master General* rispose: che la linea di Marsiglia erasi preferita a quella di Brindisi per la mancanza di alberghi in Brindisi, per l'esistenza di una sola rotaia per 500 miglia di ferrovia Italiana, e che d'altronde la *Peninsular* non toccando più Malta avrebbe guadagnato 24 ore di tempo nella percorrenza Marsiglia-Alessandria d'Egitto, e così sarebbe stato ridotto a ben poco il vantaggio della linea di Brindisi.

Le ragioni vere però della determinazione inglese dobbiamo ricercarle nei forti interessi della società Peninsulare, in quelli della città di Marsiglia e della Francia in generale. Infatti, mentre tutte le agevolazioni ferroviarie si concedono sulla linea Calais-Parigi-Marsiglia, è stato impossibile al nostro Governo, non ostante replicate e premurose sollecitazioni ed i richiami della stampa inglese ed italiana, di ottenere altrettanto sulla linea nostra. La posta di Londra in partenza la sera che arriva la mattina a Parigi, non prosegue di colà per l'Italia che la sera per mancanza di treni diretti, e da Culoz a St-Michel anche con treno *omnibus*.

Ma ancora un'altra ragione latente faceva ostinare l'amministrazione inglese a far seguire la via di Marsiglia alla sua valigia orientale, ed a noi è bene dirla altamente: la poca persuasione della bontà dei mezzi offerti dall'Italia.

La fiducia tocca a noi d'ispirarla. Si sa che il commercio nelle sue predilezioni non guarda che l'utile pratico e positivamente dimostrato; ora, se estranei e potenti interessi ci contrastano la gran parte del traffico Asiatico-Europeo, che naturalmente a noi spetta, noi dobbiamo opporre alle ciarle calunniose, alla diffidenza, all'esagerazione di qualche difficoltà l'incontrastabile dimostrazione dei fatti. Il giorno in cui il nostro servizio da Susa, da Arona, da Camerlata, da Lecco, da Peri, da Udine sarà perfettamente regolato sino a Brindisi ed Alessandria d'Egitto ed in facile corrispondenza col servizio di oltr'Alpe; quando le lettere partite da Londra il giorno dopo della valigia, giungeranno contemporaneamente alle Indie per la nostra via, le opposizioni risulteranno impotenti, e la forza sovrana della pubblica opinione, basata su solidi interessi generali, ci farà superare ogni ostacolo messo fuori della nostra sfera di azione.

Con tale convincimento i vostri uffici richiamarono la nostra attenzione sugli orari e le tariffe ferroviarie; noi passiamo a riferirvi in proposito.

La valigia delle Indie inglesi parte da Londra il venerdì sera di ogni settimana per la via Douvres-Calais, giunge a Parigi il sabato mattina, a Marsiglia la domenica mattina, e pel canale di Messina arriva ad Alessandria nella notte del venerdì al sabato, per essere diretta a Suez il sabato mattina; però, se il piroscafo della Peninsulare guadagna qualche ora nella traversata, lo che avviene di frequente, la valigia parte per Suez la sera stessa del venerdì.

La posta inglese per l'Italia che parte insieme con la valigia suddetta arriva anche essa a Parigi il sabato mattina, ma vi rimane tutta la giornata e non parte che col diretto della sera per Macon e Culoz, d'onde con convoglio *omnibus* arriva a St-Michel la domenica poco dopo mezzodì, quindi a Susa tra l'una e le tre del mattino di lunedì. Ivi rimane sino alle 5 10 antimeridiane ed alla detta ora parte per Torino, ove prende il convoglio diretto delle 7 45 antimeridiane che arriva a Brindisi il martedì alle ore 12 30 meridiane. Intanto il piroscafo postale dell'Adriatico-Orientale è già partito il lunedì precedente alle ore 2 pomeridiane circa per arrivare in Alessandria la notte del giovedì al venerdì, mentre la valigia delle Indie arriva ad Alessandria, come abbiamo detto, nella notte del venerdì al sabato e parte per Suez immediatamente.

Adunque, con l'itinerario che seguiamo noi, la posta inglese precedente a quella che parte per via Marsiglia è la sola che può essere trasportata dal nostro piroscafo postale d'Egitto, ed essa perde dieci ore a Parigi, fa il viaggio *omnibus* da Culoz a St-Michel, resta tre ed anche quattro ore a Susa in bivacco; impiega ore 31, 20 da Susa a Brindisi, resta un giorno e qualche volta un giorno e mezzo in Alessandria. Egli è certo che in tal modo la nostra linea non può accreditarsi.

La vostra Commissione ha preso conto di un fatto così inesplicabile, ed ha trovato che esso difendevasi pei ritardi che qualche rara volta nell'inverno esperimentano le diligenze del Moncenisio, per l'incomodo di una partenza notturna del convoglio diretto da Torino, e per la necessità d'assicurare l'arrivo del nostro piroscafo postale prima di quello della Peninsulare.

Non si comprende davvero come queste ragioni sieno bastate a far durare un orario tanto contrario agl'interessi più importanti del paese, quando, a prescindere da ogni altra considerazione, si calcola che, portando a 45 chilometri l'ora, invece che 36 8, la velocità del

convoglio diretto da Susa a Brindisi, si avrebbe potuto per questo solo espediente guadagnare ore 5 1[2 su tale tragitto; e far partire il martedì mattina il piroscafo per l'Egitto con la posta di Londra, seguente a quella trasportata per Marsiglia con la valigia delle Indie.

Noi abbiamo trovato che l'attenzione dell'attuale ministro dei lavori pubblici erasi già portata su così grave argomento, ed un nuovo orario era già sanzionato, corrispondente ai bisogni del più celere servizio, quando si è constatata la piena riuscita del sistema della ferrovia Fell attraverso il Moncenisio, che permette una nuova abbreviazione di tempo con maggiore esattezza di esercizio. Gli studi sono stati ripresi per le modifiche necessarie dopo ciò al nuovo orario, ed il ministro ci assicurava nel modo più affermativo che ben presto non solo avremo un servizio celerissimo da Susa a Brindisi, che permetterà al piroscafo dell'Adriatico-Orientale di partire il martedì mattina con la posta di Londra del sabato; ma avremo la coincidenza a Bologna del treno diretto del Brennero col direttissimo per Brindisi. E per assicurare poi a questo servizio del Brennero la posta di tutta la Germania, il ministro ci comunicava che una conferenza è riunita a Vienna dei rappresentanti di tutte le ferrovie cointeressate, per mettere in coincidenza al Brennero i treni celeri delle ferrovie tedesche. Noi ci auguriamo che questo accordo possa stabilirsi con soddisfazione di ogni interesse, perchè non solo ne vantaggeranno le relazioni nostre con la Germania, ma pure quelle con l'Inghilterra e l'Oriente.

Ciò si rileva chiaramente dal seguente specchio, il quale dimostra come, anche senz'attraversare la Francia, pel Brennero si risparmiano 700 miglia di mare rispetto alla via di Marsiglia, e si ottiene quell'economia di tempo che risulta per la maggiore velocità oraria dei treni diretti ferroviari, che si può senza esagerazione stabilire a 45 chilometri, rispetto alla velocità dei piroscafi, calcolata a 18 chilometri e mezzo.

Distanze da Londra ad Alessandria d'Egitto per diverse vie.

	Distanza in chilometri			Distanza in miglia inglesi		
	per mare	per ferrovia	Totale	per mare	per ferrovia	Totale
Via Marsiglia, passando esclusivamente per la Francia	1563	1302	4056	1705	805	2510
Via Moncenisio-Brindisi, passando per la Francia e l'Italia	2754	2445	4008	967	967	2480
Via Ostenda Brenner-Brindisi, passando pel Belgio, la Prussia, l'Assia-Darmstad, Baden, Wurtemberg, Baviera, Austria, Italia . .	1635	2539	4174	1011	1572	2583

Sinora abbiamo esaminata la quistione del traffico orientale dal punto di vista della celerità, della comodità e della sicurezza del viaggio; ma vi è un'altra considerazione da fare, la quale ha una grande importanza, particolarmente quando bisogna sostenere una concorrenza: questa è quella delle tariffe ferroviarie.

Le nostre società di ferrovie e quella dell'Adriatico-Orientale hanno stabilito un accordo tra loro e con le società ferroviarie di Francia, per una riduzione di tariffa pei trasporti diretti da Parigi ad Alessandria d'Egitto. Ciò non basta. Le nostre tariffe ferroviarie sono molto elevate, e non rispondono ai bisogni economici del paese, specialmente se si ha riguardo alle condizioni della sua produzione rispetto alle altre nazioni. Se le nostre comunicazioni con l'Oriente vogliamo che prendano presto un largo sviluppo, occorre che smettiamo e presto dalle nostre esagerate tariffe.

Noi usciremmo troppo dal nostro mandato estendendoci lungamente su questo grave argomento il quale, assai più che il fatto speciale del servizio postale per

l'Oriente, interessa tutta la economia commerciale ed industriale del paese.

Ci limitiamo quindi a riferirvi come su questo punto il ministro dei lavori pubblici ci dichiarava che, sebbene egli riconoscesse la giustizia delle nostre osservazioni, non poteva per ora entrare francamente in una radicale riforma delle tariffe, e bisognava contentarsi dei parziali ribassi che si andavano facendo, particolarmente dalle ferrovie dell'Alta Italia. I vostri commissari, pure apprezzando le considerazioni svolte dal ministro, credono che alla prosperità del paese debbano molto concorrere delle tariffe ferroviarie bene ordinate, e quindi credono loro dovere il proporvi d'insistere perchè esse venissero studiate nel senso di agevolare lo sviluppo della produzione e del commercio, con opportuni ed anche larghissimi ribassi e con l'adozione del sistema differenziale.

Un ultimo mandato noi ricevevamo dai vostri uffici, quello cioè di domandare al Ministero a che punto ne erano gli studi, che la Camera aveva manifestato il desiderio che si facessero col suo voto del 13 giugno 1867, così concepito:

« La Camera, invitando il Ministero a studiare i mezzi di stabilire una comunicazione tra Venezia ed Alessandria d'Egitto, passa all'ordine del giorno. »

Il ministro dei lavori pubblici ha dichiarato d'ignorare quali studi avesse intrapreso il suo predecessore; e, quanto a lui, avendo trovato che il municipio di Venezia era in trattative sul proposito con diverse società, aveva creduto prudente lo attendere che queste pratiche venissero a termine.

Egli dubita molto della convenienza di aggravare oggi le finanze dello Stato con un onere nuovo di problematico interesse generale, tanto più che la città di Ancona reclama anch'essa un servizio diretto con l'Egitto. Conchiudeva il ministro, che oggi il municipio Veneto avendo stabilito con la società Adriatico-Orientale il prolungo diretto sino a Venezia delle corse dei piroscafi tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, gli studi migliori si potranno fare su i risultati della pratica esperienza.

Egli è certo che la sovvenzione governativa ad una società di navigazione non può essere pienamente giustificata che per un servizio postale, o per un servizio di un ordine pubblico o generale. Così si comprende una società sovvenzionata di navigazione tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto come servizio veramente postale, e si giustifica una società sovvenzionata per una periodica corrispondenza tra il continente e le isole dello Stato per ragione d'ordine pubblico; ma non si possono giustificare le sovvenzioni date a quelle linee che percorrono la costa parallelamente alle ferrovie sovvenzionate anche esse, come sarebbe assai contestabile la giustizia e l'utile di sovvenzionare una linea non postale, come mezzo di sviluppare il commercio in un porto determinato. Questo si verifica pur troppo presso di noi, ma dipende dallo stato delle cose all'epoca in cui si conchiudevano i contratti marittimi, nella quale mancavano le comunicazioni ferroviarie tra l'Alta e la Bassa Italia; e quando tra taluni punti dello Stato mancavano anche le strade ordinarie.

Ora Venezia domanda che il Governo sovvenzioni il servizio diretto tra il suo porto, quello di Brindisi e l'altro di Alessandria d'Egitto, servizio che il suo municipio ha già iniziato con gravi sacrifizi mercè la stessa Società Adriatico-Orientale. Se questa domanda non avesse altro fondamento che il diritto di partecipare a quel benefizio che la maggior parte delle nostre principali città marittime ritraggono a spese della nazione per i contratti di navigazione del 1861, la risposta del ministro dei lavori pubblici potrebbe soddisfare. Ma la vostra Commissione crede che la domanda della Venezia abbia anche una base nell'interesse generale del paese.

Qualora nel porto di Venezia si accumuli un gran nolo per l'Egitto, che non possa sostenere le spese di ferrovia sino a Brindisi e che abbia bisogno di più celere e più sicuro trasporto che quello delle navi a vela, è fuori dubbio che sarebbe nella convenienza della Società Adriatico-Orientale lo esercitare la linea Brindisi-Venezia, del cui traffico profitterebbe la linea sovvenzionata Brindisi-Alessandria d'Egitto, senza che lo Stato se ne dovesse preoccupare.

Egli è che a poche miglia da Venezia sta un gran porto commerciale come Trieste, ove fa capo una accreditata e vasta rete di navigazione a vapore sovvenzionata ed in ogni modo sorretta dall'Austria per tutto il servizio del Levante.

Questo fatto non solo impedisce lo sviluppo di un gran nolo nel porto di Venezia, ma si oppone ad assicurare alla linea del Brennero per l'Italia il traffico tedesco con l'Oriente; tanto più che ad esso, Trieste non solo offre il vantaggio delle comunicazioni marittime a buon mercato e dirette, ma evita la necessità di di nuove relazioni; e fa ogni sforzo per offrirgli le maggiori facilitazioni possibili, con la costruzione di vasti magazzini generali, comodi bacini di carico e

scarico, e poi bacini di carenaggio, officine meccaniche, ecc., ecc.

Adunque la vostra Commissione crede che la questione sta nel vedere se convenga per un grande interesse commerciale sovvenzionare in via eccezionale la nuova linea di piroscafi tra Venezia e Brindisi che non ha interesse postale; in qual rapporto gl'interessi dello Stato sono nel caso con quelli della città di Venezia; come una nuova linea di navigazione sovvenzionata si possa stabilire lungo l'Adriatico senza danno di una parallela ferrovia sovvenzionata, e di altra linea di navigazione anche essa con sovvenzione sino ad Ancona.

Questi sono gli studi ai quali la vostra Commissione crede che alludeva l'ordine del giorno della Camera, e che senza ritardo si dovrebbero intraprendere con un ordine d'idee generali seguendo il concetto dello sviluppo economico di tutto il paese.

Questi studi sono tanto più necessari, ed una soluzione è tanto più urgente in quanto dall'un lato a Marsiglia vediamo le *Messageries Impériales* che nel 1852 possedevano solo 16 piroscafi, averne 63 nel 1866 esercitando delle linee cinque volte più lunghe, col ribasso del 78 per cento sul prezzo del nolo, e col trasporto cresciuto nella proporzione di 1 a 18: e dall'altro lato poi troviamo a Trieste il *Lloyd Austriaco* con 65 piroscafi, della portata di 62 mila tonnellate, circolanti in tutti gli scali del Levante, che fecero lo scorso anno un nolo netto di spese di 4 milioni e mezzo di lire.

Questi studi potrebbero anche far rilevare la necessità e la convenienza di qualche provvedimento per evitare che, dopo avere speso circa 100 milioni in 15 anni, ch'è la durata dei contratti marittimi del 1861, ci trovassimo senza avere stabilito delle serie relazioni postali e commerciali, e senza aver neanche sviluppato una potente navigazione mercantile a vapore.

Qui però il mandato della vostra Commissione è esaurito, e ci arrestiamo.

Signori, in conchiusione noi vi proponiamo l'approvazione del seguente progetto di legge; ma siccome siamo stati costretti, per soddisfare ai vostri desiderii, di svolgere delle gravi questioni alle quali si connette l'avvenire della prosperità nazionale, noi siamo rimasti così impressionati della urgenza e della imprescindibile necessità di certi provvedimenti, che, quantunque dichiariamo di aver trovato il Ministro dei lavori pubblici animato dai migliori propositi per secondare i nostri voti, pure crediamo dovere raccomandare alla vostra approvazione il seguente ordine del giorno.

« La Camera ~~Interessa~~ il Ministero a provvedere; Invita

« 1° Che il servizio ferroviario dai piedi delle Alpi a Brindisi, in corrispondenza col servizio postale di oltre Alpi e coi viaggi settimanali dei piroscafi dell'Adriatico-Orientale, sia in ogni stagione esercitato nel più celere modo;

« 2° Che sia messa allo studio, per avere la più pronta soluzione possibile, la quest.one del ribasso e del riordinamento delle tariffe ferroviarie;

« 3° Che siano adottati tutti i provvedimenti necessari a rendere facili i trasbordi in Brindisi, ed ultimare i lavori di quel porto;

« 4° Che alla prossima riunione del Parlamento sia presentato alla Camera il risultato degli studi opportuni, con le proposte di legge che potessero esserne conseguenza, per regolare il *Servizio postale commerciale marittimo* tra l'interno dell'Adriatico ed il Levante, in armonia con le migliori convenienze economiche del paese. »

~~E. D'AMICO, *relatore.*~~

Approvato nella tornata del 25 Giugno 1866

Pillati

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

Il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, che ora si fa con quattro viaggi al mese, sarà eseguito dal mese di marzo prossimo con una corsa per ogni settimana.

Art. 2.

Questo servizio settimanale sarà regolato dalle norme e stipulazioni tutte della convenzione delli 2 gennaio 1862, dell'annesso quaderno di oneri e della legge delli 3 agosto detto anno, n° 741, approvativa della convenzione e del quaderno d'oneri come se avesse avuto principio coll'attuazione dell'intiero servizio.

Art. 3.

Pel pagamento della maggiore spesa risultante dal disposto degli articoli 1 e 2 di questa legge, sarà stanziata nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici del 1868 la somma di lire 72,336 in aggiunta a quella assegnata al capitolo 38 (Servizio postale commerciale marittimo).

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto viene eseguito dal mese di marzo 1868 con una corsa per ogni settimana.

Art. 2.

Questo servizio settimanale è sottoposto alle norme ed alle stipulazioni tutte della convenzione del 2 gennaio 1862, dell'annesso quaderno di oneri e della legge del 3 agosto detto anno, n° 741, approvativa della convenzione e del quaderno d'oneri, come se avesse avuto così principio sino dall'apertura della linea.

Art. 3.

Pel pagamento della maggiore spesa risultante dal disposto degli articoli 1 e 2 di questa legge, sarà stanziata nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici del 1868 la somma di lire 54,252 in aggiunta a quella assegnata al capitolo 38, *Servizio postale commerciale marittimo*.

Approvato nella Seduta del 26 Giugno 1866.

Pellati

Sessione 1867-68.
Prima della X Legislatura

Camera dei Deputati

Relazione della Commissione

composta dei Deputati

Casati, D'Amico, Bembo, Robecchi, Malenchini, Villa Pernice, Crisari, Brunetti, Maldini.

sul progetto di legge

Maggiore spesa per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto

presentato dal Ministro dei lavori Pubblici di concerto col Ministro delle Finanze nella tornata del 12 ... 1868.

Il progetto di legge di una maggiore spesa per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, presentato dal Ministro dei lavori Pubblici di concerto con quello delle Finanze, nella tornata del 12 Febbraio 1868, riguarda un fatto di ordine amministrativo, il quale viene sottoposto all'approvazione della Camera principalmente perchè ne deriva un aggravio al bilancio dello Stato.

Difatti il quaderno d'oneri annesso alla convenzione tra il Ministro anzidetto e la ragione sociale Carlo Mark Palmer e Compagnia, che venne sanzionata dalla legge 13 Agosto 1862, se all'Art. 1° stabilisce che la Società dovrà esercitare il servizio tra lo Stato ed Alessandria d'Egitto con quattro viaggi di piroscafi al mese, dice poi all'Art. 3° che gli orarii degli arrivi e delle partenze dovranno sempre essere in relazione con gli arrivi e le partenze da Alessandria d'Egitto dei servizii delle Indie. Ora questi servizii delle Indie, che all'epoca della convenzione surriferita si esercitavano dalla Peninsular and Oriental Company quattro volte al mese dall'8 di Marzo di quest'anno si esercitano dalla stessa compagnia, con un viaggio per settimana al giorno fisso. Il Governo avrebbe dunque potuto far di meno di regolare in conformità le partenze e gli arrivi dei piroscafi della nostra Società Adriatico-Orientale, pel fatto stesso della convenzione per una legge sanzionata.

Vero è che per mettersi in armonia gli orarii, potevasi restar ligi alla convenzione facendo un viaggio di meno, nei mesi in cui si ripetono cinque giorni omonomi della settimana, ma così si sarebbe mancato ad uno scopo importantissimo, cui mirò la citata legge del 1862, quello cioè di esercitare regolarmente ed accreditare la via più breve per le relazioni internazionali tra l'Europa e l'Oriente, attirando all'Italia il traffico celere e vivo di quel commercio chiamasi da tutti designato con l'appellativo di Asiatico-Europeo.

Il dubbio sorgeva, se aumentandosi di quattro in ogni anno il numero de' viaggi dovesse la Società Palmer addivenire ad una riduzione della sovvenzione pagatale dal Governo, sia pei detti quattro viaggi, sia proporzionatamente per tutto il servizio. Il Ministero dei lavori pubblici messo in avvertenza dal Consiglio di Stato su questo punto, non mancava di far pratiche all'uopo con la Società concessionaria, questa però non solo si rifiutava a qualsiasi riduzione, ma anelava pei quattro viaggi dal aggiungersi la sovvenzione stipulata, e non si faceva arrischiare un aumento, perchè si riteneva obbligata a ciò dal quaderno d'oneri consentito.

La vostra Commissione vista la convenzione ed il quaderno di oneri crede che il Ministero abbia fatto bene ad abbandonare la questione tanto più quando si pon mente alla poca entità dell'aumento della sovvenzione annuale.

Ci si propone adunque senz'altro l'approvazione di questo progetto di legge, salvo qualche lieve modificazione di forma e la riduzione a lire 54252 della cifra proposta all'Art. 3° per iscriversi in bilancio all'Art. 2°, e questo pel fatto che essendo cominciati i viaggi settimanali dal 1° Marzo, il quinto viaggio non capita che nei mesi di Giugno, Agosto e Novembre cioè tre volte soltanto nel corso del corrente anno.

Dopo ciò, siccome questo progetto di legge riguarda un servizio del più alto interesse economico nazionale,

i vostri uffizii giustamente si preoccupavano al proposito di esso dell'andamento del servizio stesso, considerando se i sacrifizii già imposti all'erario e quelli maggiori che vi vengono proposti, dassero i frutti che il paese ha diritto di ripromettersene; ed i vostri Commissarii esaminando tutte le osservazioni fatte in proposito sentono il debito di riferirvi le loro conclusioni.

Signori: la Italia nostra mercè il grande sviluppo acquistato dalla navigazione a vapore, e più per la prossima apertura dell'Istmo di Suez, va vantaggiosamente a trovarsi sopra una delle vie commerciali più importanti del mondo; quella che debbono percorrere pel vicendevole scambio i prodotti dell'industria manifatturiera d'Europa ed i prodotti naturali del ferace suolo Asiatico.

È bene però soggiungere che non basta la nostra favorevole posizione geografica perchè questa via sia percorsa effettivamente dal commercio anzidetto, e perchè da esso noi traessimo i maggiori profitti. Noi non dobbiamo esagerare nè la importanza relativa della situazione nostra, nè alcuna delle conseguenze del transito del commercio Asiatico-Europeo, e cullarci senza nulla fare in sogni dorati di un ricco avvenire dipendente dal fatto solo del taglio di Suez. Dobbiamo invece pensare che se i porti nostri ebbero nel Mediterraneo il monopolio del commercio, prima che il passaggio del Capo delle Tempeste togliesse a questo mare la sua importanza, come sola via di comunicazione fra l'Occidente e l'Oriente, quel monopolio venne ad essi assicurato dall'attività e dalla pratica intelligenza dei nostri maggiori, che seppero usare della favorevole posizione.

Altri porti esteri sono nel Mediterraneo che possono fare ai nostri la concorrenza, e sostenuta vittoriosamente lo opporremo una imperdonabile inerzia all'attività febbrile con la quale essi, e principalmente Marsiglia e Trieste cercano di agevolare in ogni modo il commercio Orientale.

È vero che le condizioni nostre finanziarie sono tali da non permetterci tutte quelle spese che sarebbero necessarie perchè, giunti ultimi nella lotta economica dell'epoca nostra, potessimo metterci subito in condizione da competere con quei popoli i cui mezzi di comunicazione, ferrovie, telegrafi, navigazione a vapore raggiunsero di già un grandissimo sviluppo; ma perciò maggiore obbligo ci corre di studiare per spendere utilmente quel poco che possiamo.

Ora noi abbiamo due porti Genova e Venezia i quali sono nella posizione più vantaggiosa per raccogliere i prodotti Europei e spingerli sul mare verso Suez, come per ricevere gli scambj Asiatici e distribuirli all'Europa; abbiamo poi il porto di Brindisi che è il meglio situato rispetto al canale di Suez, perchè le merci e le corrispondenze tutte che possono sostenere la spesa ferroviaria attraverso l'intera Italia, raggiungessero la loro destinazione nel più celere modo e con la minor traversata di mare desiderabile dal comodo e dalla sicurezza. Facciamo noi tutto il nostro possibile per assicurare al paese tutti i vantaggi economici che esso potrebbe ricavare da questi tre grandi centri naturali del nostro commercio?

Non è nel mandato della vostra commissione il rispondere pienamente a questo quesito, che ha voluto porre in rilievo perchè è bene che stia sempre innanzi gli occhi di tutta la Nazione; noi ci limiteremo a parlarvi della via per Brindisi, intanto per quel che riguarda la importanza del commercio Asiatico-Europeo, il suo progressivo sviluppo, lo effetto che produrrà l'apertura dell'Istmo di Suez rapporto al commercio stesso, riferendoci alle opere del Borelli, del Capitò, del Boccardo, della nostra Direzione di Statistica, della Commissione per la scelta del miglior passaggio Alpino, ed ai varii altri pregevoli lavori pubblicati sull'argomento, crediamo utile di mettere sotto gli occhi vostri alcune tabelle riassuntive.

Dall'Annuaire Statistique pour 1866, e dal Tableau général du commerce, riscriviamo la seguente Tabella atta a dimostrare quale sia la importanza del commercio Adriatico-Orientale. Essa in milioni di lire italiane dà il valore del commercio generale dell'Inghilterra e della Francia.

	Inghilterra.			Francia			
	Importazione	Esportazione	Totale	Importazione	Esportazione	Totale	Totale generale
1862	1892,3	940,8	2768,1	182,4	77,9	260,3	3028,4
1863	2176,0	1203,7	3379,7	253,6	112,5	366,1	3738,8
1864	2675,7	1255,7	3931,4	282,1	146,6	428,7	4360,1
1865	2953,5	1251,9	4205,4	288,9	144,6	432,5	4636,9
1866	2069,0	1473,6	3542,6	245,3	149,0	394,3	3936,9

Si tratta adunque di un movimento commerciale di circa 4 miliardi, al quale bisogna aggiungere quello delle altre Nazioni, ed il commercio dell'oro e dell'argento

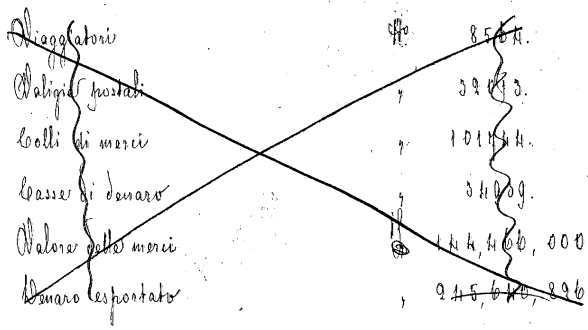
Per avere poi un'idea approssimativa di quanta parte di questo movimento commerciale, attraversa oggi l'Istmo di Suez, ricaviamo dai suddetti documenti, il commercio generale dell'Inghilterra e della Francia con l'Egitto anche in milioni di lire italiane.

	Inghilterra			Francia			
	Importazione	Esportazione	Totale	Importazione	Esportazione	Totale	Totale generale
1862	305,7	63,7	368,4	45,5	21,0	66,5	434,9
1863	419,4	112,8	532,2	69,1	47,3	116,4	648,6
1864	490,1	154,9	645,0	101,8	96,6	198,4	843,4
1865	544,3	154,2	698,5	115,7	96,2	211,9	910,4
1866	384,9	190,5	574,5	80,7	83,4	164,1	738,6

Aggiungiamo il quadro del movimento effettivo del transito per Suez pel triennio 1861-1863, comunicatoci dal Ministero dei Lavori Pubblici

Anni	Dall'Europa per l'India			Dall'India per l'Europa		Totale
	N° dei colli merci	Valore delle merci in milioni di lire	Numerario in milioni di lire	N° dei colli merci	Valore delle merci in milioni di lire	Valore delle merci e numerario in milioni di lire
1861	39808	116,4	245,8	62406	187,2	549,4
1862	41793	125,4	381,0	70957	212,9	719,3
1863	49446	148,3	405,0	72000	216,0	769,3

Questo traffico per la via di Suez si esercita da varie compagnie di navigazione a vapore, e fra queste la Peninsular and Orientale Company, che fece il trasporto delle valigie Inglesi, nel 1864 ebbe per sola un movimento di circa 10 mila viaggiatori, 40 mila valigie, 150 mila colli di merci e 400 milioni di lire in numerario. Si calcola che i piroscafi delle compagnie francesi delle Messaggerie Imperiali, abbiano nello stesso anno trasportati 2 mila viaggiatori, 20 mila colli merci e 50 milioni di numerario



Lasciamo

Dalle surriferite cifre ognuno potrà facilmente immaginare quel che diverrà il traffico per Suez, quando il taglio dell'Istmo permetterà il transito alle navi a vela, ed eviterà alle merci trasportate dai piroscafi due trasbordi e la ferrovia Egiziana che oggi debbono percorrere.

Intanto di sì esteso e progressivo commercio l'Italia nostra non profitta che per sei in sette milioni come si ~~rileva~~ dai prospetti che pubblica la Direzione Generale delle Gabelle; e quando questa meschina cifra confrontiamo con quel traffico della Francia più innanzi citato, si rileva la necessità ~~di energici~~ provvedimenti e tra questi quelli atti ad assicurarci il passaggio della Valigia delle Indie~~,~~ ~~perchè~~ il corso di questa Valigia è quello che indica a tutto questo immenso movimento commerciale qual'è la via più breve, la più sicura e la più facile.

Per noi di studiare il perchè del nostro meschino commercio Orientale, e prendere con sollecitudine efficaci

La tabella del Dupin già riprodotta da tutti coloro che si sono occupati della questione del taglio di Suez, e che anche noi riproduciamo, non basta a dimostrare che questa via è quella dei nostri porti; occorre comparare oltre le distanze la celerità, la sicurezza, il buon mercato dei trasporti

Porti d'Europa	Distanze in miglia geografiche		
	Pel Capo di Buona Speranza	Pel Bosforo di Suez	Differenza a favore di Suez
Da Pietroburgo a Ceylan	15660	8630	7040
" Stoccolma "	15330	8290	7040
" Amburgo "	14650	7610	7040
" Amsterdam "	14450	7420	7040
" Londra "	14340	7300	7040
" Le Havre "	14130	7090	7040
" Lisbona "	13500	6190	7310
" Barcellona "	14330	5500	8830
" Marsiglia "	12500	5480	7020
" Genova "	12690	5440	7250
" Trieste "	15480	5920	10960
" Venezia "	15440	5180	10300
" Odessa "	15960	5080	10880
" Brindisi "	15065	4865	10300
" Costantinopoli "	15630	4700	10900

Questa tabella ci dimostra che per tutta l'Europa Centrale ed Occidentale, la via di Brindisi dovrebbe esser quella della Malegia delle Indie, ma per assicurare a Brindisi questo transito dobbiamo;

1°= rendere facili e numerosi i passaggi Alpini.

2°= rendere celeri ed a buon mercato i trasporti ferroviarii dalle Alpi a Brindisi.

3°= rendere comodi e facili i trasbordi a Brindisi.

4°= avere una buona e celere comunicazione fra Brindisi ad Alessandria d'Egitto.

Esaminiamo lo stato attuale delle cose relativamente a questi quattro punti.

La prima quistione è d'interesse generale per lo Stato. - Ogni è certo che per trarre dai nostri porti il massimo profitto dobbiamo procurarci i maggiori e più facili passaggi attraverso le Alpi.

Noi abbiamo aperto un primo passaggio per la via di Nizza, e tra non molto la ferrovia ligure sarà compiuta, quindi le nostre comunicazioni con la Francia meridionale sono assicurate. - Però questa via tanto pel suo sbocco che per essere costiera, ed in concorrenza col ~~#~~ cabotaggio non ha una grande importanza pel gran commercio internazionale.

Il secondo passaggio Alpino, che è quello del Moncenisio, seguendo la via più breve verso l'Inghilterra e mettendoci in comunicazione col cuore della Francia, va considerato come di grande interesse.

A questo interesse non poteva oggi soddisfare un servizio di carri e di vetture, e quindi era evidente che si dovesse studiar la maniera di provvedere ai mezzi più facili e più solleciti; e se compita l'unità nazionale ne appare assai il passo del Cenisio meno interessante che quello del Gottardo; pure dobbiamo rallegrarci che il piccolo Piemonte diè opera ad uno dei lavori più colossali dell'epoca, al traforo vogliamo dire di quel monte.

Questo traforo della lunghezza di 12220 metri, era al primo Aprile compito per metri 3282 dalla parte ~~di~~ Di Francia e per metri 4817 dalla parte nostra, ~~Francia~~, e dal progresso attuale del lavoro si può presumere che il 31 Decembre 1871 sarà attraversabile dalla ferrovia. - Questa data però è sembrata anche troppo lontana, ed un'ardita invenzione ~~venne~~ venne concepita per valicare il monte con una ferrovia rampante; vogliamo parlare del sistema Fell.

Il nostro Governo si affrettava a dare la concessione necessaria ad una società che si accingeva all'opera, e dopo varie perizie si disperava quasi della riuscita ~~talchè~~ talchè i vostri commissarii davate mandato di sollecitarne lo sgombro dalla via notabile. - Invece già ~~oggi~~ conosciuto l'esito brillante delle prove definitive della ferrovia Fell, e noi vi annunziamo la sua ben prossima apertura al pubblico servizio.

Adunque il passaggio Alpino del Moncenisio pel quale sbocca al Susa il commercio ricco e celere della Francia e dell'Inghilterra può essere eseguito oggi in 9 o 10 ore con le vetture, in 4 o 5 ore con la ferrovia Fell, ed in minor tempo ancora lo sarà tra non molto attraverso il grandioso traforo.

L'Italia unita sentì il bisogno di aprire un'altro varco che la mettesse in facile comunicazione con la Svizzera e la Germania occidentale, e voi conoscete tutti i compiuti e dotti studii fatti che produssero il progetto di legge presentatovi il 25 Febbraio 1866 dal già ministro Comm. Jarini per l'esecuzione di una ferrovia attraverso del S. Gottardo.

Le condizioni delle nostre finanze sono tali che la vostra commissione non può farvi alcuna proposta per spingere il Governo ad intraprendere quest'opera, è però utile di ricordare come essa rappresenti uno dei più grandi interessi del nostro avvenire economico. Il sistema Fell ~~dell~~ per le ferrovie rampanti potrebbe avvicinare la soluzione del problema.

Intanto abbiamo oggi un servizio ben regolato di vetture da Arona a Sion pel Sempione; altro servizio simile

da Camerlata a Arona pel S. Gottardo; abbiamo un altra via per lo Spluga con servizio di vetture postali recentemente stabilito da Lecco per Colico e Coira, e dal Colico due altre vie delle quali due con servizio di vetture per la Maloja, per lo Stelvio e per la Bertina ci mettono in comunicazione con la ferrovia d'Innsbruck.

Così Arona, Camerlata e Lecco raccolgono tutto quel commercio della Svizzera e della Germania che può sostenere la spesa dei varchi Alpini con vettura, o che non ha altro sbocco migliore.

Un felicissimo caso poi era quello per cui lo entrare del Veneto nella famiglia nazionale coincidesse con l'apertura della ferrovia del Brennero. Essa ci mette in facile comunicazione col centro dell'Europa, e sebbene il commercio nostro giacente per la crisi economica che attraversiamo non abbia dimostrato di dare a questo fatto tutta quella grande importanza ch'esso ha, egli è certo che l'Italia e le provincie Venete in ispecie debbono fare un grande assegnamento sulla ferrovia del Brennero. Ognuno conosce il grande commercio dei porti Tedeschi del Baltico ed il grandissimo sviluppo in cui procede l'industria Alemanna, ora è questa ferrovia che darà al nostro paese ed in particolare al porto di Venezia, una parte del commercio dei porti del Nord, e ci farà approfittare dell'industria tedesca.

Infine un altro sbocco attraverso le Alpi abbiamo per la via di Udine Pontebba passando pel Semmering, ma questo sebbene fornito da non interrotta ferrovia, pure a causa del porto di Trieste, che prima assorbe il traffico che ne deriva, non ha per noi un grande interesse generale.

Esposte le condizioni nostre riguardo ai passaggi Alpini, vediamo quali sieno quelle relative al transito dalle Alpi a Brindisi.

Ai piedi di quella superba catena di monti che ci separa dal resto d'Europa, noi abbiamo come si rileva dal seguente quadro una rete quasi completa di ferrovie che ha centro Bologna

Stazioni di confine	Stazioni intermedie	Stazione centrale	Chilometri di ferrovia
Susa (Moncenisio)	Torino, Alessandria, Piacenza	Bologna	389
Arona (Sempione)	Novara, Milano, Piacenza		302
Camerlata (San Gottardo)	Monza, Milano, Piacenza		961
Lecco (Spluga)	Bergamo, Milano, Piacenza		301
Peri (Brennero)	Verona, Padova, Ferrara		415
San Giovanni (Semmering)	Udine, Treviso, Padova		295
15	15	4	4

Da Bologna poi tutto il traffico viene e viene che valica le Alpi diretto per l'Oriente, trova una ferrovia quasi retta e piana che senza interruzione per 459 chilometri fa capo al porto di Brindisi. Ogni è vero che sviluppandosi il traffico pei passi Alpini ed il commercio interno del paese questa linea lascerà molto da desiderare per essere ad un solo binario in quasi tutta la sua estensione, ma non è meno vero che nello stato attuale delle cose, e sventuratamente ancora per qualche anno, un solo binario è più che sufficiente all'esercizio.

Passando a ragionare dei trasbordi in Brindisi dalla ferrovia sui piroscafi che servono questo porto ad Alessandria d'Egitto, noi non vi descriveremo le sue favorevoli condizioni naturali a tutti note; ricorderemo soltanto che esso richiedeva dei ristauri, un tutto un gran lavoro di sfangamento, ed il Parlamento nostro fino dal 1869

destinava all'uopo sei milioni di lire.

Non è nel nostro mandato lo emettere avviso come i lavori ordinati sieno stati condotti, ma non possiamo astenerci di lamentare come dopo sei anni il compimento di essi è ancora lontano.

La illuminazione per l'approccio del porto è compiuta; la chiusura della bocca di Puglia per togliere ogni dubbio d'interrimento è a buon punto; il canale di comunicazione tra il porto esterno ed il porto interno può transitarsi da navi aventi sei in sette metri di pescaggione; delle banchine di scarico sono fatte ed altre in costruzione in ambo i seni del porto interno ed esse sono abbordabili da navi di circa cinque metri d'immersione; ma tra i lavori urgenti ancora manca la stazione merci alla Marina, manca il prolungo della ferrovia sino al mare, manca una profondità maggiore delle acque del porto e specialmente nel seno di Levante.

I piroscafi del Lloyd Austriaco e quelli della nostra Società Adriatico Orientale oggi entrano nel porto interno ed eseguono il loro scarico e carico presso le banchine; ma la vostra Commissione crede che ciò non basti per togliere ai lavori da farsi in Brindisi il carattere di una grande urgenza. Noi non abbiamo mancato di rappresentare i vostri voti al Ministro dei Lavori Pubblici, ed è nostro debito di riferirvi che i lavori di sfangamento sono stati in questi giorni riappaltati a sperimentato intraprenditore; che la questione del miglior sito per la stazione merci è stata riferita dall'attuale Ministro per darle pronta e più ragionevole soluzione di quella alla quale tendevasi; che infine la direzione superiore dei lavori veniva affidata all'egregio Ingegnere Mati. Non è a dubitare che sotto l'intelligente ed abile direttore dei compiuti lavori del porto di Livorno, non solo Brindisi vedrà presto ultimate le opere che il Parlamento stabilivà da farsi, ma vedrà studiare tutte quelle altre che il certo sviluppo del suo movimento marittimo commerciale renderà tra qualche anno necessarie.

Finalmente per riunire Brindisi ad Alessandria d'Egitto con una comunicazione diretta, sino dal 1862 la Camera votava il servizio della Società Adriatico Orientale, pel quale con questo progetto di legge si domanda un supplemento indispensabile.

Questo tragitto per mare di 899 miglia geografiche, che è il più breve tra i porti commerciali d'Europa e quelli dell'Egitto, si deve pel contratto stabilito esercitare con piroscafi della detta Società una volta per settimana con una velocità media di 10 nodi l'ora cioè in poco più di 89 ore.

L'attenzione della vostra Commissione si è rivolta su tutte le cause che sono state messe in giro pel modo con cui l'esercizio di questa linea si effettua. Noi abbiamo richiamati dal Ministero dei Lavori Pubblici ed abbiamo esaminati tutti i documenti necessarii per essere sul riguardo pienamente edotti; ed in onore del vero non abbiamo trovato i lamenti ai quali facciamo allusione fondati sopra fatti accertati.

I registri dei richiami dei viaggiatori non contengono che qualche rarissimo lamento pel quale venne fatta inchiesta dal Governo con soddisfazione della Società.

I viaggi non soffrirono che per forza maggiore qualche rara volta ritardo. Una sola multa per mancanza di velocità ebbe ad applicare il Governo alla Società, e questa di 18 mila lire circa nel 1866, nell'anno cioè in cui ferveva la guerra, per la quale la Marina Militare aveva tolto un piroscafo della linea al servizio, in cui il bacino di Trieste essendo inaccessibile ed in Malta essendovi rigorosa contumacia, la Società non aveva mezzo per far fronte le rarene dei suoi piroscafi.

Abbiamo esaminato la durata dei tragitti durante lo scorso anno, ve ne sono:

8. di ore 64 1/2 ad ore 70

47. di ore 70 1/2 ad ore 80

39. di ore 80 1/2 ad ore 90

7. di ore 90, 1/2 ad ore 100

2. di ore 110. – ad ore 120

Nella media generale un minore tragitto nell'anno di 210 ore di quello prescritto dal contratto.

La vostra Commissione crede bene che si raccomandi al Ministro dei Lavori Pubblici di esercitare sempre la più scrupolosa sorveglianza sull'andamento di questo servizio, ma crede anche suo debito segnalare come la concorrenza che ai porti nostri si fa dai varii porti stranieri, ed i grandissimi interessi impegnati in questa lotta, debbono tenerci in guardia contro le voci tutte che cercano discreditare il nostro servizio di Oriente.

Riassumendo: dallo studio fatto e che brevemente vi abbiamo esposto, la vostra Commissione ha acquistato il convincimento, che se dobbiamo ancora con pertinacia e sollecitudine lavorare per lo sviluppo e il completamento dei mezzi necessarii al servizio della valigia delle Indie, siamo però sin d'ora in possesso del bisognevole per esercitarlo.

Posto ciò passiamo a rendervi conto del perchè questo servizio non attraversa ancora il nostro paese.

Il Governo nostro sin dal costituirsi della nazione si occupò di questo importantissimo fatto, e continuò sempre ad insistere presso il Governo Inglese perchè la via d'Italia venisse prescelta pel corso della valigia Orientale. — Non fu però che nel Maggio 1865, quando si aperse la ferrovia delle Puglie che le trattative si poterono appoggiare a solide basi, e l'Inghilterra si decideva allora a spedire qui il Capitano Tyler per riferire sull'oggetto.

A voi è noto questo famoso rapporto che ha la data del 9 Agosto 1866, ed a quell'epoca il suo egregio autore concludeva, „che la linea per Brindisi può convenientemente adottarsi pel servizio postale del Levante, siccome quella „che, al presente, offre maggiori vantaggi; e, di più, mio è avviso che la si potrebbe mettere in vigore pel 1° Giugno 1867.„

Nell'Aprile 1867 la Direzione Generale delle Poste Inglesi pubblicava il quaderno d'oneri per appaltare col 1° Febbrajo 1868 il trasporto della valigia fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, ed il nostro Governo non potendosi presentare al concorso come accollatario d'un servizio dell'Inghilterra, ed essendo legato con la Società Adriatico Orientale dal suo contratto 3 Agosto 1862, autorizzava la Società stessa al concorrere, col patto di qualche beneficio alla nostra Amministrazione pel sussidio che ne avrebbe peregrito.

Si è detto che questa clausola fosse stata d'impedimento al felice esito delle trattative della Società Palmer con la Direzione delle Poste Inglesi, ma è bene chiarire che il nostro Consiglio dei Ministri con deliberazione del 3 Settembre 1867 non solo abbandonava ogni idea di beneficio, ma riserbava al nostro Erario soltanto i due quinti della somma che la Società avrebbe ottenuto per pagamento del servizio postale con l'Egitto.

La nostra Società fu così messa al caso di fare una offerta assai vantaggiosa al Governo Inglese, ma essa venne respinta e con sorpresa giungeva il 30 Novembre dello scorso anno la notizia che l'Amministrazione Inglese aveva creduto opportuno di rinnovare il contratto esistente pel trasporto della valigia delle Indie via Marsiglia con la Peninsular and Oriental Company per altri dodici anni, salvo la facoltà di disdire adottando la via di Brindisi, quando se ne constatassero i vantaggi.

Tale decisione sorprese non meno il commercio inglese che noi, ed una interpellanza alla Camera dei Lords

venne fatta al Duca di Montrose da parte di Lord Stanley of Alderley. - Il Post Master General rispose che la linea di Marsiglia era stata preferita a quella di Brindisi per la mancanza di Alberghi in Brindisi, per l'esistenza di una sola rotaja per 500 miglia di ferrovia italiana, e che d'altronde la Peninsular non toccando più Malta avrebbe guadagnato 24 ore di tempo nella percorrenza Marsiglia-Alessandria d'Egitto, e così sarebbe stato ridotto a ben poco il vantaggio della linea di Brindisi.

Le ragioni vere però della determinazione Inglese dobbiamo ricercarle nei forti interessi della Società Peninsulare, in quelli della città di Marsiglia e della Francia in generale. - Infatti mentre tutte le accordazioni ferroviarie si concedono sulla linea Calais, Parigi, Marsiglia, è stato impossibile al nostro Governo, non ostante replicate e premurose sollecitazioni ed i richiami della stampa Inglese ed Italiana, di ottenere altrettanto sulla linea nostra. - La posta di Londra in partenza la sera che arriva la mattina a Parigi, non prosegue di colà per l'Italia che la sera per mancanza di treni diretti, e da Culoz a S. Michel anche con treno Omnibus.

Ma ancora un altra ragione latente faceva ostinare l'Amministrazione Inglese a far seguire la via di Marsiglia alla sua valigia Orientale, ed a noi è bene dirla altamente, la forza persuasione della bontà dei mezzi offerti dall'Italia.

Questa tocca a noi di combattere. - Lo sa che il commercio nelle sue previsioni non guarda che l'utile pratico e positivamente dimostrato; ora se estranei e potenti interessi ci contrastano la gran parte del traffico Orientale Europeo, che naturalmente a noi spetta, noi dobbiamo opporre alle ciarle calunniose, alla diffidenza, alla esagerazione di qualche difficoltà, la incontrastabile dimostrazione dei fatti. Il giorno in cui il nostro servizio da Susa, da Verona, da Camerlata, da Lecco, da Pavia, sarà perfettamente regolato sino a Brindisi ed Alessandria d'Egitto ed in facile corrispondenza col servizio di oltre Alpe; quando le lettere partite da Londra il giorno dopo della valigia giungeranno alle Indie per la nostra via ~~contemporaneamente~~ compagnamente, le opposizioni risulteranno impotenti, e la forza sovrana della pubblica opinione basata su solidi interessi generali ci farà superare ogni ostacolo messo fuori della nostra sfera di azione.

Con tale convincimento i vostri uffizii richiamavano la nostra attenzione sugli orarii e le tariffe ferroviarie; noi passiamo a riferirvi in proposito.

La valigia delle Indie Inglesi parte da Londra il Venerdì sera di ogni settimana per via Douvres Calais, giunge a Parigi il Sabato mattina; a Marsiglia la Domenica mattina, e pel canale di Messina, arriva ad Alessandria nella notte del Venerdì al Sabato, per esser diretta a Suez il Sabato mattina; però se il piroscafo della Peninsulare guadagna qualche ora nella traversata, lo che avviene di frequente, la valigia parte per Suez la sera stessa del Venerdì.

La posta Inglese per l'Italia che parte insieme con la valigia suddetta arriva anch'essa a Parigi il Sabato mattina ma vi rimane tutta la giornata e non parte che col diretto della sera per Macon, e Culoz donde con convoglio Omnibus arriva a S. Michel la Domenica poco dopo mezzodì quindi a Susa nel tunnel e le 4 del mattino di lunedì. - Vi rimane sino alle 5.10 a: m: ed alla detta ora parte per Torino, ove prende il convoglio diretto delle 7.45 a: m: che arriva a Brindisi il Martedì alle ore 19.30 m: - Intanto il piroscafo postale

dell'Adriatico Orientale è già partito il lunedì precedente alle ore 2 p: ma per arrivare in Alessandria la notte del giovedì al venerdì mentre la valigia delle Indie arriva come abbiamo detto ad Alessandria nella notte del venerdì al sabato e parte per Suez immediatamente.

Adunque con l'itinerario che seguiamo noi la posta Inglese precedente a quella che parte per via Marsiglia, è la sola che può essere trasportata dal nostro piroscafo postale d'Egitto, ed essa per Culoz e San Michel, resta 3 ~~e~~ d'anche 4 ore a Susa in bivacco, impiega ore 31. 20^m da Susa a Brindisi, resta un giorno e qualche volta un giorno e mezzo in Alessandria. Ogni è certo che in tal modo la nostra linea non può accreditarsi.

La vostra Commissione ha preso conto di un fatto così inesplicabile, ed ha trovato che esso difendevasi pei ritardi che qualche rara volta nell'inverno esperimentano le diligenze del Moncenisio, per l'incomodo di una partenza notturna del convoglio diretto da Torino, e per la necessità di assicurare l'arrivo del vostro piroscafo postale prima di quello della Peninsulare. Non si comprende davvero come queste ragioni siano bastate a far durare un orario tanto contrario agli interessi più importanti del paese, quando a prescindere da ogni altra considerazione si calcola che portando a 45 chilometri l'ora invece che 36: 8 la velocità del convoglio diretto da Susa a Brindisi si avrebbero potuto per questo solo ~~guadagnare~~ eguadagnare ore 5 1/2 un tale ragguaglio; e far partire il Martedì mattina il piroscafo per l'Egitto con la posta di Londra seguente a quella trasportata per Marsiglia con la valigia delle Indie.

Noi abbiamo trovato che l'attenzione dell'attuale Ministro dei Lavori Pubblici erasi già portata su così grave argomento, ed un nuovo orario era già sanzionato corrispondente ai bisogni del più celere servizio, quando si è constatata la piena riuscita del sistema della ferrovia Fell attraverso il Moncenisio, che permette una nuova abbreviazione di tempo con maggiore esattezza di esercizio. Gli studii sono stati ripresi per le modificazioni necessarie dopo ciò al nuovo orario, ed il Ministro ci assicurava nel modo più affermativo che ben presto non solo avremo un servizio celerissimo da Susa a Brindisi che permetterà al piroscafo dell'Adriatico Orientale di partire il Martedì mattina con la posta di Londra del Sabato, ma avremo la coincidenza a Bologna del treno diretto del Brennero col direttissimo per Brindisi. E per assicurare poi a questo servizio del Brennero la posta di tutta la Germania, il Ministro ci comunicava che una conferenza è aperta a Vienna coi

I parte 10 ore a Parigi, fa il viaggio Omnibus

rappresentanti di tutte le ferrovie cointeressate per mettere in coincidenza al Brennero i treni esteri delle ferrovie tedesche. Noi ci auguriamo che questo accordo possa stabilirsi con soddisfazione di ogni interesse perchè non solo ne vantaggeranno le relazioni nostre con la Germania, ma pure quelle con l'Inghilterra e l'Oriente.

Ciò si rileva chiaramente dal seguente specchio, il quale dimostra come anche senza attraversare la Francia, pel Brennero si sparagnano 400 miglia di mare rispetto alla via di Marsiglia, e si ottiene quella economia di tempo che risulta per la maggiore velocità oraria dei treni diretti ferroviarii che si può senza esagerazione stabilire a 45 chilometri, rispetto alla velocità dei piroscafi calcolata a 18 chilometri.

Distanze da Londra ad Alessandria d'Egitto per diverse vie.

	Distanze in chilometri			Distanze in miglia Ing.i		
	per mare	per ferrovia	Totale	per mare	per ferrovia	Totale
Via Marsiglia passando esclusivamente per la Francia	2754	1309	4056	1705	805	2510
Via Moncenisio Brindisi passando per la Francia e l'Italia	1563	2445	4008	967	967	2480
Via Ostenda Brennero Brindisi passando per Belgio, la Prussia, l'Assia Darmstadt, Baden, Wurtemburg, Baviera, Austria, Italia	1635	2539	4174	1011	1579	2585

Sinora abbiamo esaminata la questione del traffico Orientale dal punto di vista della celerità, della comodità e della sicurezza del viaggio; ma vi è una altra considerazione da fare, la quale ha una grande importanza particolarmente quando bisogna sostenere una concorrenza, questa è quella delle tariffe ferroviarie.

Le nostre società di ferrovie e quella dell'Adriatico Orientale hanno stabilito un accordo tra loro come le Società ferroviarie di Francia per una riduzione di tariffe pei trasporti diretti da Parigi ad Alessandria d'Egitto. Ciò non basta. Le nostre tariffe ferroviarie sono molto elevate, e non rispondono ai bisogni economici del paese, specialmente se si ha riguardo alle condizioni della sua produzione rispetto alle altre nazioni. Se le nostre comunicazioni con l'Oriente vogliamo che prendino presto un largo sviluppo, occorre che smettiamo e presto dalle nostre esagerate tariffe.

Noi usciremmo troppo dal nostro mandato estendendoci lungamente su questo grave argomento ed

quale assai più che il fatto speciale del servizio postale per l'Oriente interessa tutta la economia commerciale ed industriale del paese. Ci limitiamo quindi a riferirvi come su questo punto il Ministro dei lavori Pubblici si dichiarasse che sebbene egli riconoscesse la giustizia delle nostre osservazioni, non poteva per ora entrare francamente in una radicale riforma delle tariffe, e bisognava contentarsi dei parziali ribassi che si andavano facendo, particolarmente dalle ferrovie dell'Alta Italia. - I vostri Commissarii pure apprezzando le considerazioni svolte dal Ministro credono che alla prosperità del paese, debbano molto concorrere delle tariffe ferroviarie bene ordinate e quindi credono loro dovere il proporvi d'insistere perchè esse venissero studiate nel senso di agevolare lo sviluppo della produzione e del commercio, con opportuni ed anche larghissimi ribassi e con l'adozione del sistema differenziale.

Un ultimo mandato noi ricevevamo dai vostri uffizii, quello cioè di domandare al Ministero a che punto ne erano gli studii che la Camera aveva manifestato il desiderio che si facessero col suo voto del 13 Giugno 1867, così concepito:

„ La Camera invitando il Ministero a studiare i mezzi di stabilire una comunicazione tra Venezia ed Alessandria d'Egitto passa all'ordine del giorno.„

Il Ministro dei lavori Pubblici ha dichiarato d'ignorare quali studii avesse intrapreso il suo predecessore; e quanto a lui avendo trovato che il Municipio di Venezia era in trattative sul proposito con diverse Società, aveva creduto prudente lo attendere che queste pratiche venissero a termine.

Egli dubita molto della convenienza di aggravare oggi le Finanze dello Stato con un onere punto di problematico interesse generale, tanto più che la città di Ancona reclama anch'essa un servizio diretto con l'Egitto. Conchiudeva il Ministro che oggi il Municipio Veneto avendo stabilito con la Società l'Adriatico-Orientale il prolungo diretto sino a Venezia delle corse dei piroscafi tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, gli studii migliori si potranno fare sui risultati della pratica esperienza.

Egli è certo che la sovvenzione governativa ad una Società di navigazione non può essere giustificata che per un servizio postale, o per un servizio di ordine pubblico o generale. - Così si comprende una Società sovvenzionata di navigazione tra Brindisi ed Alessandria di Egitto come servizio veramente postale, e si giustifica una Società sovvenzionata per una periodica corrispondenza tra il continente e le Isole dello Stato.

per ragioni d'ordine pubblico; ma non si possono giustificare le sovvenzioni date a quelle linee che fanno la costa parallelamente alle ferrovie sovvenzionate anche esse, come sarebbe assai contestabile la giustizia ed utilità di sovvenzionare una linea non postale, come mezzo di sviluppare il commercio in un punto determinato. Questo si verifica pur troppo presso di noi, ma dipende dallo stato delle cose all'epoca in cui si conchiudevano i contratti marittimi, nella quale mancavano le comunicazioni ferroviarie tra l'Italia e la Bassa Italia, e quando tra taluni punti dello Stato mancavano anche le strade ordinarie.

Ora Venezia domanda che il Governo sovvenzioni il servizio diretto tra il suo porto, quello di Brindisi e l'altro di Alessandria d'Egitto, servizio che il suo Municipio ha già iniziato con gravi sacrifizii mercè la stessa Società Adriatico Orientale. Se questa domanda non avesse altro fondamento che il diritto di partecipare a quel beneficio che la maggior parte delle nostre principali città marittime ritraggono a spese della Nazione per i contratti di navigazione del 1866, la risposta del Ministro dei Lavori Pubblici potrebbe soddisfare. Ma la vostra Commissione crede che la domanda della Venezia abbia anche una base nell'interesse generale del paese.

Qualora nel porto di Venezia si aumenti un grande moto per l'Egitto che non possa sostenere le spese di ferrovia sino a Brindisi e che abbia bisogno di più celere e più sicuro trasporto che quello delle navi a vela; è fuori dubbio che sarebbe nella convenienza della Società Adriatico Orientale lo esercitare la linea Brindisi-Venezia del cui traffico profitterebbe la linea sovvenzionata Brindisi-Alessandria di Egitto, senza che lo stato se ne dovesse preoccupare.

Ogni è che a poche miglia da Venezia sta un grande porto commerciale come Trieste, ove fa capo una accreditata e vasta rete di navigazione a vapore sovvenzionata ed in ogni modo sorretta dall'Austria per tutto il servizio del Levante.

Questo fatto non solo impedisce lo sviluppo di un grande moto nel porto di Venezia, ma si oppone ad assicurare alla linea del Brennero per l'Italia il traffico Tedesco con l'Oriente, tanto più che da esso, Trieste non solo offre il vantaggio delle comunicazioni marittime a buon mercato e dirette, ma evita la necessità di nuove relazioni, e fa ogni sforzo per offrirgli le maggiori facilitazioni possibili con la costruzione di vasti magazzini generali, comodi bacini di carico e scarico, e poi bacini di carenaggio, officine meccaniche ecc. ecc.

Adunque la vostra Commissione crede che la questione stia nel vedere se convenga per un grande interesse commerciale sovvenzionare in via eccezionale la nuova linea di piroscafi tra Venezia e Brindisi che non ha interesse postale; in qual rapporto gl'interessi dello Stato sono ~~nella questione~~ con quelli della città di Venezia; come una nuova linea di navigazione sovvenzionata si possa stabilire lungo l'Adriatico senza danno di una parallela ferroviaria sovvenzionata e di altre linee di navigazione anche essa con sovvenzione sino ad Ancona?

Questi sono gli studii ai quali la vostra Commissione crede che alludeva l'ordine del giorno della Camera, e che senza ritardo si dovrebbero intraprendere con un ordine d'idee generali seguendo il concetto dello sviluppo economico di tutto il paese.

Questi studii sono tanto più necessarii ed una soluzione è tanto più urgente in quanto dall'un lato a Marsiglia vediamo le Messageries Imperiales che nel 1859 possedevano solo 16 piroscafi, ascese a 63 nel 1866 esercitando delle linee cinque volte più lunghe, col ribasso del 18 per cento sul prezzo del noto, e col trasporto accresciuto nella proporzione di 1 a 18: e dall'altro lato poi troviamo a Trieste il Lloyd Austriaco con 65 piroscafi, della portata di 32 mila tonnellate, circolanti in tutti gli scali del levante.

Questi studii potrebbero anche far rilevare la necessità e la convenienza di qualche provvedimento per evitare che dopo aver speso circa 100 milioni in 15 anni, ch'è la durata dei contratti marittimi del 1861, ci trovassimo senza aver stabilito delle serie relazioni postali e commerciali e senza aver neanche sviluppato una potente navigazione mercantile a vapore.

Qui però il mandato della vostra Commissione è esaurito e ci arrestiamo.

Signori! in conclusione noi vi proponiamo l'approvazione del seguente progetto di legge; ma siccome siamo stati costretti per soddisfare ai vostri desiderii di svolgere delle gravi questioni alle quali si connette l'avvenire della prosperità nazionale, noi siamo rimasti così impressionati della urgenza e della improrogabile necessità di certi provvedimenti, che quantunque dichiariamo di aver trovato il Ministro dei lavori Pubblici animato dai migliori propositi per secondare i nostri voti, pure crediamo dovere raccomandare alla vostra approvazione il seguente ordine del giorno:

La Camera confida nel Ministero.

1° che il servizio ferroviario dai piedi delle Alpi a Brindisi, mi corrisponda col servizio postale di oltre Alpi e coi viaggi settimanali dei piroscafi dell'Adriatico Orientale, sia sempre esercitato nel più celere modo.

2° che sia messa allo studio, per avere la più pronta soluzione possibile, la questione del ribasso ~~delle~~ e del riordinamento delle tariffe ferroviarie.

3° che siano adottati tutti i provvedimenti necessarii a rendere facili i trasbordi in Brindisi, e subito mano i lavori di quel porto

4° che fra tre mesi sia presentato alla Camera il risultato degli studii opportuni, con le proposte di legge che potessero esserne conseguenza, per regolare il servizio postale commerciale marittimo fra l'Adriatico ed il Levante in armonia colle migliori convenienze economiche del paese.

Firenze, 2 giugno 1868.

Il Ministro
Scialoja

Progetto del Ministero

Art. 1.

Il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, che ora si fa con quattro viaggi al mese, sarà eseguito dal mese di marzo prossimo con una corsa per ogni settimana.

Art. 2.

Questo servizio settimanale sarà regolato dalle norme e stipulazioni tutte della convenzione delli 2 gennaio 1862, dell'annesso quaderno di oneri e della legge delli 3 agosto detto anno, n° 741, approvativa della convenzione e del quaderno d'oneri come se avesse avuto principio coll'attuazione dell'intiero servizio.

Art. 3.

Pel pagamento della maggiore spesa risultante dal disposto degli articoli 1 e 2 di questa legge, sarà stanziata nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici del 1868 la somma di lire 72,336 in aggiunta a quella assegnata al capitolo 38 (Servizio postale commerciale marittimo).

Progetto della Commissione

Art. 1.

Il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, ~~che ora si fa con quattro viaggi al mese, sarà~~ eseguito dal mese di marzo ~~prossimo~~ con una corsa per ogni settimana. — viene = 1868

Art. 2.

Questo servizio settimanale ~~sarà regolato dalle~~ è sottoposto alle norme e stipulazioni tutte della convenzione ~~delli~~ 1 ed. alle = del 2 gennaio 1862, dell'annesso quaderno di oneri e della legge ~~delli~~ 3 agosto detto anno, n° 741, approvativa della convenzione e del quaderno d'oneri ~~come se avesse avuto principio coll'attuazione dell'intiero servizio~~. — del — come se avesse avuto così principio fin dall'apertura della linea

Art. 3.

Pel pagamento della maggiore spesa risultante dal disposto degli articoli 1 e 2 di questa legge, sarà stanziata nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici del 1868 la somma di lire ~~72,336~~ in aggiunta a quella assegnata al capitolo 38 (Servizio postale commerciale marittimo). = 54252

N° 164. A

Adunanza

Canuti D'Ancona Bembo Arbocchi Waldenburg
Della Seppia, Fusinieri, Brunetti, Waldner

Tornata del 2 gennajo 1865

Venerd. 5 g
Venerd. 29 magg
22
15
8
1
24 [illegible]
17
10
3
27 m°
26 g
25 m
24 m
23. L
14/g

Pari. me Camici

Onorevole d'Amico

Memoria per il relatore sul progetto di legge N 164, avente per oggetto la navigazione fra Napoli ed Alessandria d'Egitto.

I

I mandati degli uffici non devono essere in un foglio a parte ma bensì nella cartella.

II

Il progetto N leggi in massima è approvato e così approvati gli articoli colle seguenti piccole variazioni:

Al 1.° art.° alle parole sarà sostituire le parole viene: al prossimo sostituire 1868.

Al 2.° art.° alle parole sarà regolato sostituire è stabilito e infine dell'articolo con alcune parole richiamare l'idea come e il servizio settimanale per Napoli avrà avuto principio fin da quando fu primieramente ed attuato il servizio, e ciò per togliere la viziosa ellissi delle parole come e avrà.

Al 3. art. correggere la somma prendendo in sulla dogana dei giorni d'opera diminuendola a tre mila invece di quattro, perchè realmente

nel corrente anno non eccedano quelli
che tre viaggi.

III

La Commissione ha fatto poi le seguenti
osservazioni e proposte da servir per
norma nel far la relazione, e nelle do-
mande che il commissario farà al
Ministero per avere i voluti schiarimenti

1.° Sulla qualità del servizio: fu ragionato
dalla Commissione il concetto di ciò che
da introdursi nella relazione, perchè oggetto
d'ufficio potessero provarsi i fatti
incriminati in conformità colle formalità
stabilite dai Libri di Bordo, e della as-
senza di multe per parte del governo
all'epoca della partenza dalla Spezia
delle porte alla tariffa per 35 ton, una
durante la galera, e quando il gover-
nato aveva per proprio uso legnetto
uno o due dei vapori della società;
multa che poscia venne anche condona-
ta. La commissione avvisa che nella relazione
i Medici che raccomanda al governo N
curare esattamente l'adempimento delle
stipulazioni della società specialmente
quanto al servizio.

2.° Sul risparmio nella spesa proposta

Visitare i gradienti d'obbligo per rimuovere se un risparmio nella durata delle marce, e in ogni modo per limitare la spesa per il 1868 in proporzione di 9 e non di 12 viaggi, essendo cominciato il servizio in maggio e perciò effettivamente l'aumento non essendo che di quattro viaggi.

3.° Sul coordinamento del servizio ferroviario e alpino col servizio marittimo

ottenere almeno un risparmio di tempo di sei ore da ~~Bardonecchia~~ Modane a Brindisi onde far in modo che l'arrivo del vapore ad Alessandria d'Egitto accada di giorno e non si prenda la notte al di fuori del porto, non potendovisi accedere che di giorno. Tanto meglio poi se si abbisognasse maggiore guadagno di tempo riducendo il treno direttissimo ordinario già altre volte e mitigato, ha economizzando il tempo che ora si perde nuovamente a Susa per la coincidenza fra l'orario della ferrovia e l'arrivo delle diligenze del Cenisio.

Sul servizio alpino desidererei la questione Fell, poichè attualmente il sistema non funziona e la vecchia strada è pericolosa troppo perchè ristretta dalle valanghe. Fella tutte queste considerazioni si riferiscono

al fine di avere di poter ottenere il consiglio più breve per il pagamento della rata di Sole Rodi, che potrebbe altrimenti essere ritardato.

b. Estendere le indagini nel comune anche alla ferrovia del Brennero, per ottenere il risparmio di tempo: questa via è la più breve, perché la più breve, per il pagamento dall'orientale nel centro dell'Europa

9. Sulla destinata estensione del consiglio dell'adriatico - Orientale fino a Venezia e giungere il concetto già presentato al Parlamento in seno ordine del giorno dei Veneziani, modificato dal Ministero affinché il Governo si abbia riguardo a ~~quella~~ tattativo per questo effetto della società.

Quanto la pratica e la corrispondenza colle quali con scritti quelli appunti; ma vorrei che era utile presente li comprendere e li amplierete secondo il caso e il scopo delle vostre relazioni

Vostro aff.

Villabruna

1° Uff.° Mandato di fiducia

2° Uff.°

3° Uff.° Migliorare il servizio della Società ad oriente domandare conto degli studi che dovranno fare sul fiume

4° Uff.°

5° Uff.° tenere conto del modo con cui è fatto il servizio, atti, redazione dei giornali di fiume, ordini e quaderni di bordo

6° Uff.° ordinare il servizio delle persone colle corse mattutine, affinché si ottenga la massima celerità

8° Uff.°

9° Uff.°, osservare che nel 1868 non sono giunti viaggi meno una sola, e prendere informazioni riguardo alla salita delle Fadde.

+ Luglio Il servizio fino a Venezia.

Richiedere al Ministero

1° se tal progetto sia, o no, di fatto attuato dal 1° Marzo.

~~2° del qual calcolo si fatto il Regio~~
~~che si vuole stampato in Foca~~
~~72...~~

2° Qual mezzo potrebbe attuare il Governo perchè la Società Adriatico Orientale abbia dei legni migliori, più adatti al grande commercio asiatico, e che non rimangano inferiori in concorrenza dei legni della Peninsulare

3° Quali intendimenti abbia il Governo riguardo alla strada ferrata del sistema Fell, se perfezionarla, o toglierla affatto

~~Quali studi siano stati fatti per la strada ferrata del Cenisio e Kuppin~~

MINISTERO
DEI
Lavori Pubblici
Gabinetto del Ministro

Firenze 4 Marzo 1865

N. 1262.
Fu N. 1164.

Ho l'onore di trasmettere a codesta Presidenza gli acclusi documenti, riguardanti il progetto di legge n. 164 per l'aumento di quattro corse annuali fra Brindisi ed Alessandria di Egitto, perchè voglia comunicarli alla Commissione incaricata di esaminare quel progetto.

Il Ministro
G. Castelli

Onorevolmo
Sig. Presidente
della Camera dei Deputati

Progetto di Legge

Articolo 1.°

Il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, che ora si fa con quattro viaggi al mese, sarà eseguito dal mese di Marzo prossimo con una corsa per ogni settimana.

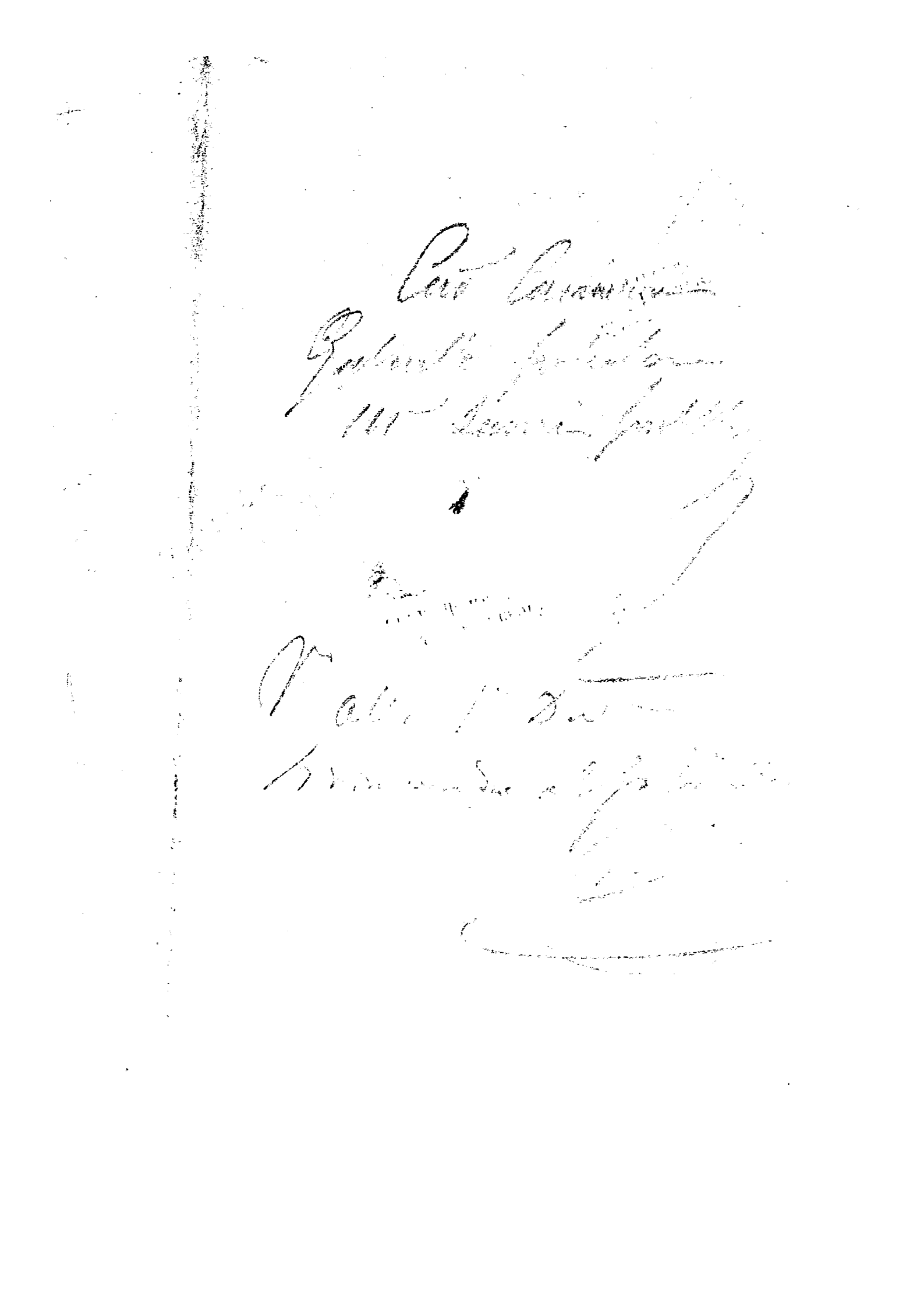
Articolo 2.°

Il servizio settimanale di cui è caso sarà regolato dalle norme e stipulazioni tutte della Convenzione delli 2 Gennajo 1862, dell'annesso Quaderno d'oneri e della legge delli 3 Agosto detto anno N.° 741 approvativa della Convenzione e del Quaderno d'oneri, come se avesse avuto principio coll'attuazione dell'intiero servizio.

Articolo 3.°

Pel pagamento della maggiore spesa resultante dal disposto degli articoli 1.° e 2.° di questa legge sarà stanziata nel bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici pel corrente esercizio la somma di Lire 72,336 in aggiunta a quella segnata al capitolo 38. (Servizio postale commerciale marittimo).

Ordiniamo ecct.



Signori Deputati.

Fra le considerazioni che nel 1862 mossero il Governo del Re allo stabilimento di un servizio postale marittimo con Alessandria d'Egitto, quella primeggiò essenzialmente di porre il nostro paese in condizione di spedire e ricevere colla maggior possibile sollecitudine e direi quasi direttamente le corrispondenze e le merci non tanto dell'Egitto quanto delle remote Indie, e venir così preparando il transito attraverso la penisola Italiana della Valigia Anglo-Indiana, quando le difficoltà materiali degli approdi e il completamento delle nostre reti ferroviarie ne avessero dimostrata la incontestabile convenienza.

E a tale scopo intendevano non il senso soltanto, ma le parole stesse dell'articolo 3.to del Quaderno d'oneri per la concessione di quel servizio, ove è scritto che gli orari delle partenze e degli arrivi dovranno essere sempre in relazione colle partenze e cogli arrivi in Alessandria dei servizi Anglo-Indiani.

E così fu diffatti fino a questi

ultimi tempi in cui l'Amministrazione Inglese mediante un nuovo contratto accrebbe da 48 a 52 i viaggi annuali della società Peninsulare, o per essere più esatti stabilì che avessero luogo una volta per ogni settimana.

Deriva da cosiffatta disposizione che il nostro servizio marittimo non è più in coincidenza con quello dell'India; quindi gli arrivi e le partenze nostre dovranno dar luogo a ritardi che possono variare nel corso dell'anno da uno a sei giorni; quindi inobeguito il disposto dell'articolo 3.to del Quaderno d'oneri succitato; quindi fallito lo scopo precipuo di questa nostra navigazione.

Io vi propongo pertanto, o Signori che i viaggi della Società Adriatico-Orientale siano essi pure accresciuti in relazione a quanto fu fatto dalla Amministrazione Inglese, e vengano stabiliti in ragione di uno alla settimana.-

Questo aumento è per l'Italia dovere ad un tempo ed interesse. È dovere perchè la Società Concessionaria lo chiede essa stessa per rimanere nei termini del suo contratto, e perchè mancando la coincidenza coi servizi Britannici vien meno per essa quella fonte

di commercio senza della quale la sovvenzione governativa è lungi dal bastare al suo alimento.

L'Italia poi, oltre alla regolarità e prontezza nel cambio delle sue corrispondenze internazionali, vi ha un potentissimo interesse; quello cioè di non perdere ad un tratto i frutti ormai maturi dei lunghi e gravi sacrifizi da essa durati, onde provare col fatto all'Europa la convenienza del transito attraverso il proprio territorio della Valigia dell'Indie.

Io non posso quindi a meno di pregarvi, o Signori, a voler essere favorevoli a questo progetto di legge, sia approvando lo stanziamento sul bilancio passivo di quest'anno della maggior spesa di Lire 72,336 che occorre a questo scopo, sia accordando al medesimo l'urgenza affinchè possa andare ad effetto dal prossimo Marzo, contemporaneamente cioè all'esecuzione del nuovo contratto Inglese colla Società Peninsulare.

N. 164.

Progetto di legge presentato alla Camera
dal Ministro dei Lavori pubblici
(Cantelli)

Maggiore spesa per l'ammodernamento del servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto

Firmata dal 12 febbraio 1868.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

Sul Nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento un progetto di legge per aumentare il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, ed a sostenerne la discussione.

Dato a Firenze il 9 febbraio 1868

Vittorio Emanuele

G. Gualterio