

204

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861

Proposta di Legge presentata nella tornata del 8. Marzo 1862.
dal Ministro Dell' Etere

OGGETTO
Opera sul bilancio 1861. pel riscatto del dazio di
Stade sull' Elba

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

- Ufficio 1° Zenzi
» 2° Argentini
» 3° Balducci
» 4° Ricci Gio
» 5° Cantelli
» 6° Lanciano
» 7° Marliani
» 8° Mazzoni
» 9° Michelini

Relatore Michelini

Adottata nella tornata del 13. Giugno 1862

7

TABLEAU

des revenus bruts du droit de Stade dans les exercices
du 1. Juillet 1845 au 1. Juillet 1860.

1. Juillet 1845/46.....	Thalers (Allemands)	187,938
1846/47.....	”	175,793
1847/48.....	”	189,219
1848/49.....	”	148,699
1849/50.....	”	221,101
1850/51.....	”	194,977
1851/52.....	”	223,903
1852/53.....	”	216,268
1853/54.....	”	215,566
1854/55.....	”	246,429
1855/56.....	”	274,661
1856/57.....	”	266,055
1857/58.....	”	246,810
1858/59.....	”	244,770
1859/60.....	”	253,180

Thalers (Allemands) 3,305,369.

Le produit moyen de ces 15 exercices est donc de
220,000 thalers (Allemands).

Les frais d'administration s'élèvent tout au plus à
34,000 thalers (Allemands) par an.

Annexe II.

TABLEAU.

Montant des quoteparts que les Etats nommés ci-dessous auront à contribuer à une somme de 1,033,333¹/₃ thalers (Allemands), soit le tiers du capital total de rachat de 3,100,000 fl , si ces quoteparts sont calculées sur les droits acquittés par les marchandises qui, dans les années de 18⁵²/₅₉ ont passé sous les différents pavillons la ligne établie pour la perception du péage de Stade.

N ^o .	Noms des Etats.	Somme moyenne de 18 ⁵² / ₅₉ des droits perçus annuellement sur les marchandises importées sous les pavillons des Etats ci-dessous		La part contributive à la somme totale à répartir de 1,033,333 ¹ / ₃ fl est donc en thalers (Allemands) de
		en thalers (Allemands).	ou P. C. de la somme totale de 1,033,333 ¹ / ₃ thalers (Allemands).	
1.	2.	3.	4.	5.
1	Danemark	16650,48	20,27840	209543
2	Pays Bas	13505,37	16,44802	169963
3	Hanovre	9836,91	11,98025	123796
4	Suède	7349,70	8,95110	92495
5	France	5654,90	6,88703	71166
6	Norwège	5106,00	6,21853	64258
7	Brème	3205,00	3,90333	40334
8	Espagne	3002,72	3,65697	37789
9	Oldenbourg	2792,59	3,40106	35144
10	Prusse	2740,55	3,33768	34489
11	Belgique	1542,60	1,87871	19413
12	Portugal	1288,28	1,56898	16213
13	Mecklembourg-Schwerin	1259,81	1,53431	15855
14	Deux-Siciles	781,61	0,95191	9836
15	Lubeck	706,00	0,85983	8885
16	Russie	634,32	0,77253	7983
17	Sardaigne	104,08	0,12676	1310
18	Autriche	101,14	0,12318	1273
19	Toscane	23,57	0,02871	297
20	Etats unis d'Amérique	4795,71	5,84063	60353
21	Autres Etats transatlantiques			
	a. Brésil	80,52	0,09806	1013
	b. Venezuela	55,97	0,06817	704
	c. Hondouras	5,89	0,00717	74
	d. Mexique	2,95	0,00359	37 ¹ / ₃
	e. Etats de la côte occiden- tale d'Amérique	763,94	0,93039	9614
	f. Autres pays	118,81	0,14470	1496
	Somme totale...	82109,42	100	1,033333¹/₃

Pelloni

26

SESSIONE 1861

N° 204-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

FINZI, ARGENTINI, BALDACCHINI, RICCI GIOVANNI, CANTELLI,
LANCIANO, MARLIANI, MAZZONI, MICHELINI

sul progetto di legge presentato dal presidente del Consiglio dei ministri,
ministro dell'estero

nella tornata dell'8 marzo 1862

Spesa straordinaria sul bilancio 1861 del Ministero dell'estero pel riscatto del dazio di Stade sull'Elba.

Tornata del 6 giugno 1862

SIGNORI! — Quasi tutti i Governi eccedendo nelle spese, molte delle quali non anno pur troppo la sanzione della giustizia e del pubblico bene, inesorabili sono divenute le necessità finanziarie. Ma se per questo motivo non si possono diminuire le imposte, come la scienza suggerirebbe, si va pensando almeno a semplificarne l'esazione, perchè finalmente si è capito, le angherie e le complicazioni nuocere ai contribuenti che le sopportano, senza giovare ai Governi cui non pervengono sotto forma d'imposta; e quando per raggiungere tale intento non bastano i provvedimenti di uno Stato, si ricorre a convenzioni internazionali. Questo appunto si è fatto per certi diritti che alcune nazioni imponevano sopra i bastimenti mercantili che toccavano i loro territori; dei quali diritti, di antica ed oscura origine, serviva di pretesto la spesa dei fari e di altre opere tendenti a rendere più agevole e sicuro il transito, benchè notevolmente inferiore all'ammontare di essi. Ma la loro esazione essendo sempre accompagnata da lungaggini, angherie, incomodi di ogni maniera,

(209-A)

2
unico rimedio radicale presentavasi il riscatto, il prezzo del quale corrispondeva, come capitale agli interessi, ai diritti annualmente pagati dai commercianti: così avvi vantaggio da entrambe le parti, perchè tutto passa da chi paga a chi riceve e nulla rimane per istrada, come spesso accade, anche senza necessità, in altri generi di tributi. Veramente la soppressione degli accennati incomodi e delle spese che seco traggono, anzi che ai negozianti, torna utile in modo definitivo ai consumatori delle merci, da cui sono rimborsate nel pagamento del prezzo; ma qui avvi incontestabile vantaggio che non bisogna respingere andando troppo pel sottile: nel generale movimento economico raramente avviene che un'utilità sia ristretta a coloro cui specialmente riguarda; nel caso nostro poi questo accade tanto più che il riscatto si opera da parecchie nazioni.

Per questi motivi di reciproca utilità la Danimarca acconsentì nel 1857 ad abolire in perpetuo i dazi sulle navi e sulle merci che passavano pel Sund e pel due Belt dal mare del Nord al Baltico e viceversa, mediante il pagamento di 30 milioni e mezzo di risdalleri fatto dalle nazioni che vi erano interessate proporzionalmente alla media dei diritti da ognuna pagati negli anni 1842-1847 e 1851-1853, l'ammontare dei quali è stato capitalizzato al 6 per cento.

Dello stesso genere è l'antichissimo dazio che l'Annover faceva pagare a tutti i bastimenti che salivano e discendevano l'Elba, generalmente chiamato *dazio di Stade*, dal nome di questa piccola città, posta sulla Schwinge presso la di lei imboccatura nell'Elba, ma che viene dall'Annover denominato *dazio di Brunshausen*, villaggio situato sulla sinistra dell'Elba, dove avvi realmente la dogana e l'ufficio del pedaggio.

Le comunicazioni per acqua sono sempre più facili ed economiche di quelle per terra, le quali non possono avere luogo senza strada, veicolo e forza motrice, laddove quanto alle prime la strada è bell'e fatta, e costa niente. Ora un fiume come l'Elba che conta meglio di 600 miglia di lunghezza, di cui 400 navigabili, al quale sono tributari altri fiumi pure navigabili, che, con mezzi naturali ed artificiali è posto in acqua comunicazione con altri importanti fiumi, quali sono la Sprec, l'Oder e la Vistola, doveva necessariamente e fu in realtà prescelto per il trasporto delle merci da gran parte di Germania ed anche di Polonia al mare del Nord, e viceversa. Quindi è facile immaginare quale ragguardevole prodotto desse allo Stato che lo riceveva un pedaggio posto poco lungi dalla foce di quel fiume ed inferiormente ad Amburgo, che è la più grande piazza commerciale di Germania e forse del continente. Passano infatti ogni anno la linea di Stade circa 5000 navi, dalle quali l'Annover ritraeva una rendita brutta di 220,000 talleri, come risulta prendendo la media dei quindici esercizi dal 1° luglio 1845 al 1° luglio 1860; le spese di amministrazione essendo annualmente di 34,000 talleri, la rendita netta era di 186 mila. Quest'imposta già

grave per sè, ascendendo generalmente al mezzo per cento del valore delle merci, lo era di più per le circostanze che l'accompagnavano; così alcune merci, essendo privilegiate giusta la loro derivazione, i negozianti dovevano fare la spesa dei manifesti di provenienza, ed il dazio pagandosi *ad valorem*, nascevano contese sulla stima delle merci. Per queste ed altre simili angherie gli economisti invocavano l'abolizione di una tassa cotanto pregiudicievole al commercio. Mac Culloch sopra tutti, avvertendo esservi particolarmente interessata l'Inghilterra, si stupisce che non sia ancora stata abolita, e fa voti pel di lei riscatto che giudica vantaggioso all'Annover ed alle altre nazioni (1).

Ringraziamo il cielo che i dettami della scienza quando sono fondati sul vero, benchè per lo più respinti da principio come teorie pericolose, vengano poi tosto o tardi ridotti ad atto da coloro cui spetta, Governi od individui. Ed ai dettami della scienza non fu sordo il Governo inglese, sempre disposto a far buon viso alle riforme della cui utilità non si possa dubitare; la qual cosa, per dirlo di passaggio, è non ultima cagione per cui da poco meno di due secoli l'Inghilterra andò esente da rivoluzione. Esso pertanto, spinto dalla grande importanza del traffico inglese colla Germania, iniziò le trattative pel riscatto, ed insistette con costanza finchè i comuni desiderii furono soddisfatti. Stabilita la base che il riscatto fosse pagato per un terzo dall'Inghilterra, per un terzo dalla città libera ed anseatica di Amburgo, e per un terzo dagli altri Stati interessati, compreso l'Annover, dopo ulteriori trattative si pervenne a stabilire anche il prezzo del riscatto a 3,100,000 talleri. Non rimanendo più per dare esecuzione alle prese intelligenze che a determinare qual parte dei talleri 1,033,333 $\frac{1}{3}$ dovesse pagare ciascuno dei varii Stati interessati, gl'inviati della maggior parte di essi si radunarono in conferenza ad Annover nel giugno 1861, ed il 22 di tal mese firmarono d'accordo una convenzione colla quale l'Annover abolisce per sempre il dazio di Stade, promette di non porre altri sopra bastimenti naviganti sull'Elba, e si obbliga di conservare in buono stato i lavori necessari per rendere libero e navigabile il fiume: in compenso le altre Potenze si obbligano di pagare all'Annover 3,100,000 talleri, di cui due terzi a carico della Gran Bretagna e di Amburgo e l'altro terzo degli altri Stati

(1) As the principal part of the foreign trade of the Elbe is in our hands, we are, of course, principally affected by the Stade toll; and considering the source of the nuisance, it is not a little astonishing it should not have been abated long ago. The sum which the Hanovian Government derives from the duties, is but trifling compared with the injury they inflict to our trade; it would, consequently, be good policy for the former to sell, and for the British Government to buy, an exemption from so vexatious a duty; and few things would do more to extend our trade with Hamburg than the completion of an arrangement of this sort. *Dictionary of commerce.*

(204-A)

4

interessati. La costoro quota fu stabilita in proporzione dei diritti pagati negli anni 1852-1859 per le merci che anno passata la linea di Stade sotto le rispettive bandiere.

A quella conferenza, con lettera 2 febbraio 1861 del conte di Platen, ministro degli esteri di Annover, al conte di Cavour, di cui ogni giorno più deploriamo la perdita, era anche stato invitato il nostro Governo; ma siccome l'invito non riguardava che la Sardegna, cioè gli antichi Stati, e non faceva cenno della Toscana e delle Due Sicilie, di cui già si era operata l'annessione e che erano fra gli Stati contribuenti al riscatto, così il nostro Governo serbò dignitoso silenzio.

Ma se da una parte non dovevasi cedere menomamente sulla questione della dignità nazionale, dall'altra erano evidenti i reciproci vantaggi che dovevano venire all'Italia ed all'Annover dall'accedere noi alla convenzione; quindi entrambi i Governi facilmente accolsero i buoni uffici di quello della Gran Bretagna, che s'incaricava di superare le difficoltà. Giusta la suddetta base di riparto, l'attuale regno d'Italia, per le provincie che già ne fanno parte, deve pagare talleri tedeschi 11443, cioè per le Due Sicilie 9836, per la Sardegna 1310, per la Toscana 797. Lasciando adunque intatta la questione del riconoscimento del nostro regno, il Governo della Gran Bretagna faceva eseguire per mezzo del suo agente a quello di Annover il pagamento della suddetta somma di 11443 talleri, come consta da quitanza del 12 ottobre 1861, ed il Governo annoverese prometteva formalmente che sarebbero accordati ai bastimenti italiani gli stessi benefici e privilegi concessi alle marine degli Stati segnatari della convenzione: « Le soussigné — dice il conte Platen — a soin d'accompagner cette déclaration — la ricevuta degli 11443 talleri — de l'assurance que le Gouvernement de S. M. le roi de Hannover s'engage formellement, comme il le fait par la présente, à faire participer la marine marchande à laquelle s'applique la quitance susmentionnée à tous les bénéfices et privilèges dont peuvent jouir les marins des Etats qui ont signé le traité conclu le 22 juin passé au sujet de l'abolition du droit de Stade ou de Brunshausen. »

La suddetta somma di 11443 talleri, al cambio di ducati 6 e grossi 22 $\frac{1}{2}$ per lira sterlina, equivale a lire sterl. 1,695 5 2. Quest'ultima somma, in ragione di lire 25 60 per ogni lira sterlina, corrisponde a lire 45,398 61; le quali furono pagate nello scorso mese di novembre dal nostro Governo a quello della Gran Bretagna.

Qui ci corre obbligo di notare che il nostro consenso ci è chiesto dopo che il pagamento della somma da noi dovuta all'Inghilterra già è stato eseguito; laddove quando si è trattato del riscatto del dazio del Sund, l'approvazione dei poteri legislativi precedette il pagamento. Forse questo errore è scusabile sia per la certezza che il Parlamento non avrebbe rifiutato di approvare cosa di evidente utilità, sia pel

modo alquanto anormale con cui sono state, quasi per forza, condotte le pratiche.

(204-A)

Speriamo che le titubanze di alcuni Governi nel riconoscere il regno d'Italia cesseranno fra breve, perchè il regno d'Italia è come il sole; cieco chi non lo vede. Ma persuadiamoci ben bene che il sole che deve illuminare questo magnifico regno è la concordia; e vediamo infatti come ad ogni nube che lo appanni gioiscano i nostri nemici.

Quanto all'abolizione del pedaggio di Stade, se all'Italia è utile di presente, lo sarà vieppiù in avvenire. Una nazione le cui coste marittime tra continente ed isole corrono per più di 7000 chilometri, che conta amplissimi golfi, magnifici porti, alacri marinai, è certamente destinata ad uno splendido avvenire commerciale. Più che agli altri due rami della pubblica ricchezza la libertà giova al commercio. Non è quindi da dubitare che la nostra marina mercantile risorga in breve dallo stato in cui decadde per secolare servaggio; ma risorga col'ampiezza che è consentanea ai moltiplicati mezzi di comunicazione, per cui gli emporii commerciali dell'antichità o dei tempi di mezzo, benchè colanto magnificati, stano tuttavia molto al disotto di quelli dei nostri tempi, come sono Londra, Liverpool, Nuova-York, Marsiglia, Amburgo, Genova, Bordeaux, Odessa e alcuni altri.

Così il crescente numero delle navi italiane che passeranno la linea di Stade renderà ognor più vantaggioso l'attuale contratto di abolizione di ogni dazio.

G. B. MICHELINI, *relatore*.

PROGETTO DEL MINISTERO

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 43,398 61 destinata a pagare all'Annover le quote poste a carico degli antichi Stati italiani, ora formanti il regno d'Italia, pel riscatto del dazio di Stade sull'Elba.

Art. 2.

Tale spesa verrà aggiunta al bilancio del Ministero dell'estero dell'anno 1861, ed applicata alla parte straordinaria e ad un'apposita categoria col numero 26 e colla denominazione: *Indennità pel riscatto del dazio di Stade.*

~~Art. 1.~~~~Identico al qui contro.~~~~Art. 2.~~~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella Camera dei Deputati il 13. Maggio 1862.

Pelloni

Signori

L'antichissimo Dazio dell'Elba comunemente conosciuto col nome di Dazio di Stade, ma chiamato dall'Annover Dazio di Brunshausen, Dava a quello stato un prodotto annuale di molta considerazione, e gravitava piuttosto sulla navigazione marittima che non sulla fluviale. Difatti la via più economica per trasporti verso l'interno di gran parte di Germania, e dall'interno al mare, si è l'Elba nella quale entrano annualmente da cinque mila navi passando la linea di Stade che poco lungi

Dalla foce si attraversa al fiume inferiormente al gran porto di Amburgo - Altona.

La tassa Daziaria, il perditempo delle fermate, i litigi di stima delle merci (spendo il Dazio ad valorem), la spesa per manifesti di provenienza delle merci stese, alcune delle quali erano privilegiate giusta la loro derivazione, etc, erano non di poco nocimento al traffico. Quindi è che malgrado le riduzioni operate nella tariffa dei diritti, che facilità ricordate pel pagamento di essi, l'opinione pubblica cominciò a pronunciarsi contro quel Dazio, e prendendo esempio dal riscatto del pedaggio del Suro compiutosi nel 1857, si volle addivenire ad un identica transazione pel Dazio di Stade.

Il Governo della Gran Bretagna la cui bandiera ha parte essenziale nella navigazione dell'Elba,

3

fu il primo a portare seria attenzione
su tale argomento, e denunciato nell'
agosto 1858 il Trattato di commercio
e navigazione concluso coll' Hannover
nel 1844, espose apertamente la
sua intenzione di procedere ad un
migliore ordinamento dei diritti in
questione. Le trattative che a tale
scopo si iniziarono, ed a cui pure asso-
ciavasi la città libera ed anseatica
di Amburgo (particolarmente interes-
sata coll' Inghilterra) in simile ques-
tione, riescirono ben tosto a soddis-
facente risultato.

Convinto dell'insufficienza di
qualsiasi misura che non fosse vera-
mente assoluta e radicale, il Governo
della Gran Bretagna propose a quello
di Hannover il riscatto del dazio di
Stade mediante il pagamento della
somma di 3,100,000 talleri tedeschi
rappresentante il prodotto brutto
annuale del dazio calcolato a 200/100

3

mila talleri, e moltiplicato per la cifra
di $15 \frac{1}{2}$. Questa somma aveva poi
a dividersi in tre parti eguali. Delle
quali l'una sarebbe pagata dall'In-
ghilterra, l'altra dalla Città di Am-
burgo e la terza da tutti gli altri
Stati interessati, compresi lo stesso
Annover.

A questa proposta sebbene ap-
poggiata a valide ragioni e formu-
lata in modo da conciliare gli inte-
ressi generali cogli interessi particolari
delle due Parti, il Governo Annoverese
fece dapprima qualche obiezione,
inquantochè a suo avviso i proventi
brutti del pedaggio di Stade dove-
vano calcolarsi in talleri 220/mila
ed il provento netto almeno in talleri
186/m. come meglio risulta dall'uni-
to specchio (N° 1) dei Diritti real-
mente riscossi nel periodo dal 1845
al 1860. Volevasi poi dall'Annover
che questa somma in base alle

norme generalmente ammesse fosse capitalizzata al tasso del 25 p. 100, e che deducendosi quindi le spese di produzione si fissasse la residua somma che verrebbe a risultare di circa quattro milioni come rappresentante il capitale a pagarsi pel riscatto del Dazio.

La somma offerta dall' Inghilterra scostandosi di molto dalla suddetta cifra, ed allegandosi inoltre il costante aumento verificatosi nel prodotto del pedaggio, che prometteva al pubblico Erario benefizi ognora crescenti, fu causa dal Governo Svedese difficoltà a accettare la proposta dianzi accennata.

Malgrado però le suesproverazioni l' Annover finì per cedere alle insinuazioni del Governo Britannico ed acconsentì ad ammettere il proposto riscatto mediante la somma di 3, 100, 000 talleri da pagarsi nella progettata conformità.

2.

Stabilite pertanto in massima le
basi dell'accordo radunandosi a richiesta
del Governo Annoverese in conferenza ad
Annover nel Giugno 1861 gli Enviati
dei vari Stati Europei interessati a tale
riscatto, e procedevano di comune accordo
alla stipulazione di una apposita Conven-
zione che venne da essi firmata il 22
Giugno. Giusta questa Convenzione
l'Annover acconsente ad abolire intiera-
mente e per sempre il diritto di Stade,
ricevendo a titolo di compenso un capitale
di 3, 100, 000 talleri tedeschi, di cui la
Gran Bretagna ed. Amburgo si obbli-
gano a pagare i due terzi, rimanendo
l'ultimo terzo a carico dei vari Stati
nelle quote loro rispettivamente ascritte
nell'unita Tabella N° 2, e calcolate in
proporzione dei diritti pagati negli
anni 1852/59 sulle merci che passa-
rono sotto le differenti bandiere la
linea di Stade.

L'Annover s'impegna inoltre



61

in modo formale a non sostituire al per-
daggio di Stato verun diritto sotto qual-
siasi denominazione di riscuotersi dai
bastimenti naviganti nell'Elba, purchè
sia stata soddisfatta l'indennità stipu-
lata, obbligandosi ad aver cura come
pel profano della conservazione dei lavori
necessari per render libero e navigabile
il fiume, e senza che perciò possa
esserli lecito di percepire veruna tassa.

Tali sono le principali dis-
posizioni della Convenzione conclusa
ad Arnover, ed alla cui stipulazione
il Governo del Re era pur stato richiesto
di prender parte. L'invito però diretto
al Governo del Re rifletteva la sola
Sardegna; ed il Ministro Arnoverese
nel rivolgersi a tale scopo al compianto
Conte di Cavour non faceva cenno
alcuno della parte che in tale ris-
catto era assegnata alla Toscana ed
alle Due Sicilie che pure in quell'
epoca già formavano parte del Regno
S. M. Il Governo del Re ha

B

quindi credito suo debito di non dare
seguito alla richiesta in tal modo di
rettagli.

Conclusa in seguito la Convenzione
del 22 Giugno 1861, il Governo della
Gran Bretagna rappresentava a quello di
S. M. i vantaggi che da tale accordo do-
vevano risultare anche a favore del com-
mercio e della navigazione italiana, ed
occurrendo allo stato delle politiche
nostre relazioni coll'Inghilterra, offrivasi
di far eseguire per mezzo del suo agente
il pagamento della somma a cui ascen-
devano le diverse quote poste a carico
degli Stati ora formanti il Regno Italiano,
e lasciando intatta la questione relativa
al riconoscimento del nuovo Regno, sulla
quale sembrava non volere l'Inghilterra
peranco pronunciarsi, offerivasi di
ottenere da quest'ultimo a favore dei
bastimenti di bandiera italiana il tratta-
mento concesso alle navi di quegli Stati
che già avevano soddisfatta l'indennità
posta a loro debito. Questa proposta

2

5
fu accolta dal Governo del Re, ed il 12
ottobre 1861 il Ministro Inglese presso
la Corte di Hannover versava la somma
dovuta nel Tesoro Hannoverese, ritraendone
autentica quietanza e formale promessa
che sarebbero accordati ai bastimenti
italiani gli stessi benefici e privilegi
accordati alle marinerie degli Stati se-
gnatari della Convenzione.


Gli Stati Italiani compresi
nel generale riparto sono come già si
ebbe ad accennare, la Sardegna, la Cos-
cana e le Due Sicilie, e la somma com-
plessiva per cui essi furono contemplati
ammonta a talleri tedeschi 11, 443, che
al cambio di Ducati 6 e Grofi 22 1/2
per lira sterlina? e quivalgono ad lire
14, 1695, 5, 2. Quest'ultima fu dif-
fatti la somma promessa dal Re Mi-
nistro a Londra al Governo Inglese per
pagamento delle tratte consegnate al
Tesoro Hannoverese.

Queste furono le trattative
che ebbero luogo pel riscatto del Dazio

5

Di Stato sull'Elba, ed io Debbo ora pre-
garvi, o Signori, di autorizzare la spesa
a ciò relativa. A tale scopo mira il
progetto di legge che viene sottoposto
alla vostra approvazione, e con cui vien
ne stabilita in apposita categoria del
bilancio del Ministero per gli Affari Esteri
pel decorso anno 1861 l'iscrizione della
somma di L^{re} 43,398, 61 corrispondente
in ragione di L^{re} 25, 60 per ogni lira ster-
lina, alle L^{re} st. 1695, 5, 2. rimesse al
Governo di S. M. la Regina della Gran
Bretagna.

La navigazione italiana sui
mari del Nord trovasi finora ristretta
a proporzioni del tutto minime: ma
il Governo del Re nutre fiducia che resa
libera dagli inciampi che per l'addietro
ne contrastavano lo sviluppo, acquisterà
fra breve quel maggior incremento che
i migliori destini della patria le pro-
mettono. In tale fiducia io non du-
bito che la Camera sancirà col suo



voto la proposta di legge che ho
l'onore di presentarle.

N. 206.

Progetto di legge presentato alla
Camera del Senato dal Consiglio
Ministro dell'Arte (Platteroff)

Arena straordinaria sul bilancio 1861.
del Ministero dell'Arte per acquisto
del Museo di storia sull'Elba

Trattato dell'8. Mayo 1862.

VITTORIO EMANUELE II.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

1) Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri incaricato di reggere intrinsecamente il Ministero degli affari esteri.
Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Articolo unico

1) Il Presidente del Consiglio dei Ministri reggente il Ministero degli affari esteri è autorizzato a presentare al Parlamento un progetto di legge per l'approvazione della spesa necessaria per riscatti ed dazio di Stado e a sostenere la discussione.

Fatto in Torino addì 27 febbrajo 1862.

