

TORNATA DEL 10 LUGLIO 1868

PRESIDENZA CASATI.

Sommario. — *Sunto di petizioni — Presentazione di tre progetti di legge — Interpellanza del Senatore Capone al Ministro dei Lavori Pubblici. — Schiarimenti del Ministro dei Lavori Pubblici — Presentazione del progetto di legge per estendere alle ferrovie delle Provincie Venete e Mantovana la tassa in vigore nelle altre Provincie dello Stato — Richiesta di urgenza appoggiata dal Senatore Torelli, approvata — Discussione del progetto di legge per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi e Alessandria d'Egitto — Cenni del Relatore sulla quistione — Dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici, e del Presidente del Consiglio — Approvazione dei tre articoli del progetto e dell'ordine del giorno — Discussione del progetto di legge per l'abrogazione di Decreti e Rescritti Sovrani in materia forestale — Avvertenze del Senatore Costantini Relatore, e approvazione dei tre articoli del progetto — Presentazione di un progetto di legge — Sospensione della seduta — Relazione sul progetto di legge per estendere alle Provincie Venete e Mantovana la tassa sulle ferrovie in vigore nelle altre Provincie del Regno — Approvazione dell'articolo 1. — Avvertenza del Senatore Lauzi all'art. 2. — Approvazione degli articoli 2 e 3 — Squittinio segreto sui tre progetti dianzi discussi dichiarato nullo per mancanza di numero.*

La seduta è aperta alle ore 3.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze, dell'Istruzione Pubblica ed il Presidente del Consiglio.

Il Senatore *Segretario Manzoni T.* dà lettura del processo verbale della tornata precedente che è approvato.

Dà pure lettura del seguente sunto di petizioni:

N° 4087. Parecchi consiglieri municipali ed abitanti dei Comuni di San Giuliano del Sannio e di Cercopicola in numero di 67 fanno istanza perchè dal Senato venga respinto il progetto di legge relativo alla rettificazione della strada nazionale Sannitica.

4088. La Giunta Municipale di Bugnara (Abruzzo Ultra) fa istanza perchè venga introdotta una modificazione nel progetto di legge relativo alla esecuzione delle sentenze dei conciliatori.

4089. Il Consiglio municipale di Chieri, porge motivate istanze perchè nel progetto di legge relativo all'aumento delle imposte dirette, venga introdotta una modificazione che distribuisca con equità il riparto del contingente per l'imposta fondiaria.

4090. La Giunta municipale di Morazzano (Cuneo) (*Identica alla precedente*).

4091. Il Notaio Pietro Destephanis da Pettorano sul Gizio, rassegna al Senato alcune modificazioni al progetto di legge per il riordinamento sul Notariato.

4092. Alcuni abitanti del Comune di Oranè (Sassari) (*Petizione identica a quella segnata col numero 4022, contro la Convenzione delle ferrovie Sarde*).

Presidente. La parola è al signor Ministro delle Finanze.

Ministro delle Finanze. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge per la cessione dell'opificio serico di San Lencio a quel Comune. Ho pure l'onore di presentare un altro progetto di legge per l'unificazione del Debito Pubblico del Monte Veneto, ed un altro per l'estensione alle ferrovie di Venezia e Mantova delle tasse in vigore nelle altre ferrovie del Regno.

Presidente. Do atto al Signor Ministro della presentazione di questi progetti di legge, dei quali i due primi saranno stampati e distribuiti agli Uffici, l'altro sarà stampato e mandato alla Commissione permanente di Finanza.

Essendo presente il signor Ministro dei Lavori Pubblici, do la parola al signor Senatore Capone per svolgere la sua interpellanza.

INTERPELLANZA DEL SENATORE CAPONE
AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.

Senatore Capone. Fin dall'anno 1865 interpellai il signor Ministro dei Lavori Pubblici per sapere la sua intenzione sopra un fatto.

Era approvato un tronco di strada ferrata da San Severino ad Avellino, quello da San Severino a Salerno, più la linea da Foggia e Benevento a Napoli. Era stata approvata anche la linea da Termoli, Campobasso, Benevento, Napoli. Or dunque io diceva: se tutte queste linee sono state approvate, vi resta un intervallo da Avellino a Benevento, intervallo che non è più che di circa 30 chilometri. Quest'intervallo impedisce le comunicazioni, mentre uniti Benevento, Avellino, Salerno e Termoli, si ha la linea da Termoli, Campobasso, Avellino, e così vi sarebbe l'unione del mar Tirreno al mare Adriatico. Ora, ripeto, vi resta l'intervallo fra queste vie che è solamente di circa 30 chilometri, il qual tratto di via non sarebbe difficile ad eseguirsi percorrendo la vallata del fiume Sabato, in una pianura fertile e popolosa, e che offre vantaggi grandissimi. Incominciando da Avellino, e proseguendo fino a Benevento vi sono cartiere, ferriere ed altri stabilimenti.

Dunque opinerei che questo tratto di strada si facesse; ciò che in altra occasione osservai al signor Ministro Jacini, il quale rispose favorevolmente, dicendomi che non avessi dubitato che, approvata la linea ferroviaria da Avellino a S. Severino e da S. Severino a Salerno, era suo pensiero di fare quel tratto di strada da Avellino a Benevento, e si sarebbe attuato.

Dal momento che io intesi quelle parole: *che non avessi dubitato* che quel tratto di strada ferrata si doveva fare, sono scorsi tre anni.

So che si sono fatti parecchi studi, ma nulla di più; non saprei quali disposizioni si siano prese e se siasi compilati altri progetti.

L'onorevole signor Ministro non ignora, io credo, quale sia l'infelice posizione d'Avellino; dapprima era favorita per il commercio delle Puglie e di Napoli, vale a dire chi da Napoli voleva andare alle Puglie, doveva passare per Avellino e viceversa. Ora, questo commercio è troncato, giacchè prende la via di Benevento ancorchè non sia ancora ultimata la linea da Foggia a Benevento; e quando lo sarà, Avellino rimarrà interamente esclusa.

Prego quindi l'onorevole signor Ministro, benchè io conosca in quale strettezza versano le nostre finanze, a voler prendere in considerazione questa Provincia la quale in faccia alle altre italiane ora si trova quasi abbandonata, mentre prima era prospera e fiorente. Io mancava da circa tre anni da Avellino, e nel tornare colà ho potuto convincermi del languore mortale in cui si trova al presente.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. È verissimo ciò che ha testè esposto l'onorevole Senatore Capone che cioè uno dei miei antecessori, l'onorevole Jacini, in seguito ad ufficii che gli furono fatti onde fosse studiata una strada ferrata la quale congiungesse Avellino con Benevento, ordinò quegli studii i quali sono stati fatti effettivamente. Da essi risulta che la strada avrebbe uno sviluppo di 37 chilometri, e importerebbe la spesa di 7 od 8 milioni.

Per quanto si possa essere persuasi dell'entità della comunicazione di Avellino con Benevento, non si può mettere in dubbio che questa strada sia d'interesse puramente locale, e quindi sarebbe da vedere se debba essa costruirsi a spese dello Stato. Mi sembra oltreciò che questa questione sia prematura, in quanto che non è ancora terminata la strada che deve congiungere Avellino con S. Severino e quindi con Napoli. Fra poco sarà aperto un breve tratto di quella strada tra S. Severino e Laura, e si sta studiando il miglior tracciato per condurre la strada da Laura ad Avellino; ed io spero che questi studi saranno presto terminati e che si potrà mettere mano senza lungo indugio ai lavori e terminare la strada senza ulteriori interruzioni.

Una volta compiuta questa strada, Avellino sarà in diretta comunicazione con Napoli; comunicazione la quale si propone d'abbreviare ancora facendo una congiunzione tra la strada di Cancellò, San Severino e la strada Napoli-Salerno per mezzo di un tronco che è già in progetto, di pochi chilometri, fra Codola e San Clemente.

Congiunta che sia Avellino con Napoli, sarà il caso di vedere se convenga congiungere anche Avellino con Benevento, onde mettere la prima in comunicazione colla linea Adriatica: però ripeto, che si dovrà vedere se una tale strada rivesta i caratteri d'interesse generale, per cui lo Stato debba costruirla a sue spese o debba concorrervi soltanto in parte.

Per ora mi parrebbe prematura questa discussione, quindi prego l'onorevole interpellante a volersi contentare di queste mie dichiarazioni, mentre l'assicuro che avrò cura di studiare la questione onde vedere se in qualche futura combinazione di strade ferrate si possa comprendere anche il tronco da lui accennato.

Senatore Capone. Mi rincresce dover soggiungere che questo era appunto quello che più premeva, perchè mi pare che fino ad ora non siasi fatto che qualche chilometro di più.

Intendo bene, che senza quel tronco non si può procedere ad Avellino. Prego il Signor Ministro a ritenere che a questo tronco sono quattro, anzi cinque, le Provincie interessate che uniscono i due mari, quindi non è locale l'interesse, ma si bene di ciascuna Provincie centrali; per conseguenza è d'interesse generale.

Ministro dei Lavori Pubblici. Posso assicurare il Senatore Capone ed il Senato, che il tratto da San Severino ad Avellino sarà, spero, compiuto in breve

tempo. La strada fino a Laura è già terminata. Non mancano più che pochi lavori per attivarla. Nella parte da Laura a S. Severino non si lavora, ma ho fiducia che in breve si potrà mettervi mano in modo da vedere prestamente finita anche quella strada che metterà in diretta comunicazione Napoli ed Avellino.

Senatore **Capone**. Avellino ha certamente bisogno della capitale antica, che è Napoli; ma ha anche bisogno delle Puglie per cui è necessario che si apra una strada verso Foggia.

Presidente. La parola è al signor Ministro dei Lavori Pubblici.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge con cui si estende alle ferrovie della Venezia e di Mantova la tassa in vigore nelle altre strade ferrate del Regno.

Prego il Senato a voler decretarne l'urgenza, dipendendo dall'attuazione di questa legge il poter estendere alle ferrovie Venete e di Mantova tutte le tariffe ed il servizio cumulativo che sono già applicati nelle altre linee del Regno.

Senatore **Torelli**. Domando la parola.

Presidente. Do atto al signor Ministro dei Lavori Pubblici della presentazione di questo progetto di legge che sarà stampato e distribuito agli Uffici.

Il Senatore **Torelli** ha la parola.

Senatore **Torelli**. Io mi permetto o Signori, di aggiungere alla parola *urgente*, pronunciata dal Signor Ministro, quella di *urgentissima*.

Fra le anomalie oggi in piena attività rapporto a tariffe di strade ferrate nel nostro Stato, havvi questa che una merce che si spedisca da Susa, da Arona, da Lecco, onde prendere punti che sono capilinea e conducenti per vie comuni all'estero, il primo alla Francia, gli altri due alla Svizzera, una merce, dico, che si spedisca da uno di quei tre punti di partenza per Trieste, paga meno, e sensibilmente meno che se venisse spedita a Venezia.

Allorchè si annuncia questo fatto a chi non è già prevenuto, l'esclamazione inevitabile che provoca si è quella di *impossibile, incredibile ma come? questa anomalia, questa mostruosità!*

Ma l'esclamazione per quanto sia giusta, non cambia il fatto; la cito solo perchè è cosa così strana ed anormale che è sempre accolta con un atto di sorpresa.

Duecento chilometri circa di differenza si fanno sparire mediante una tariffa in favor di Trieste; e a danno di Venezia si stabilisce e vige sempre un diritto differenziale contro di noi in favore dell'estero.

Ma come è noto questo, come si mantiene? Come sia noto non è difficile comprenderlo colla teoria che conviene facilitare il commercio di transito: si è ribassato tanto l'importo per le merci che sono destinate a percorrere le ferrovie oltre il nostro Stato, che ne risultò questo stato di cose il cui effetto è quello di rendere impossibile qualunque commercio da Venezia

per mare, ossia quell'unico commercio su vasta scala al quale può ed ha pien diritto di aspirare.

Tutto il commercio che da Venezia si dirige all'Oriente, all'Egitto, alle Indie è pur commercio di transito, non pertanto non è il transito contemplato dalle strade ferrate, e quindi Venezia se vuol avere merci per quelle stesse linee che fanno a Trieste quegli strani ribassi, deve pagare tariffe più alte.

Come vede il Senato, è tale anomalia che non si può, non si deve più tollerare; il togliere questo grave inconveniente è precisamente uno degli scopi di questa legge; e quanto più presto si potrà raggiungere, sarà pel meglio di tutti, cioè del nostro commercio, come dello Stato.

Io mi permetto, quindi di proporre al Senato che, seguendo una pratica altre volte adottata, voglia riunirsi negli Uffici, discuterla e votarla in via urgentissima.

Presidente. Il Senatore **Torelli** fa la proposta che si tratti questo progetto di legge in via urgentissima, ed accenna ad altre circostanze in cui il Senato ha adottato questo sistema.

Farò presente però che i casi in cui unicamente il Senato ha usato di questo metodo urgentissimo, fu allorchando si trattava del bilancio e che si era all'ultimo giorno dell'esercizio provvisorio; per cui bisognava discuterlo in via urgentissima, affinchè la legge fosse a tempo pubblicata e il Governo potesse riscuotere le imposte.

Checchè ne sia però, giacchè è fatta la proposta, io interrogo il Senato, se crede, per questa legge, visti i motivi gravi coi quali il Senatore **Torelli** crede di giustificarne l'urgenza, di seguire il metodo urgentissimo, cioè di ritirarsi momentaneamente negli Uffici, fare la relazione verbale e quindi votare la legge.

Chi ammette questa proposta del Senatore **Torelli**, sorga.

(Approvato).

Allora per non trattenere inutilmente i signori Ministri, prima si discuteranno i due progetti posti all'ordine del giorno, e poi il Senato si raccoglierà negli Uffici per la disamina del progetto di legge, di cui sopra, e dopo si riaprirà la seduta per la sua discussione.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUMENTO DEL SERVIZIO POSTALE MARITTIMO FRA BRINDISI E ALESSANDRIA D'EGITTO.

L'ordine del giorno porta pel primo in discussione il progetto di legge per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi e Alessandria d'Egitto del quale darò lettura al Senato:

« 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 sin 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*.

Oltre alla votazione di questo progetto di legge l'Ufficio Centrale propone pure l'adozione del seguente ordine del giorno.

Il Senato interessa il Ministero:

« 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 messo allo studio, per avere la più pronta soluzione possibile, la questione 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. »

È aperta la discussione generale, e la parola è al signor Se. Miniscalchi, Relatore dell'Ufficio Centrale.

Senatore Miniscalchi, *Relatore*. Il Senato conosce perfettamente l'importanza delle comunicazioni fra l'Europa e l'India, e del passaggio della valigia Anglo-Indiana per il nostro paese, e sa che questo è uno degli interessi più vitali tanto sotto l'aspetto politico, che sotto l'aspetto economico del nostro paese.

Da uno specchio del commercio dell'anno 1865 si ricava che il commercio di importazione dalla sola Inghilterra coi paesi al di là del Capo, rappresenta una somma di 1,702,933,900 franchi, e quella di esportazione 1,052,416,000.

Questo commercio è sempre d'allora in poi andato grandemente aumentando, ed oltre gli altri ve ne ha un ramo, che ha preso tale sviluppo che io lo direi quasi un commercio nuovo, quello che si chiama dei piccoli pacchi, e che in Inglese si dice *parcels*, il quale rappresenta una somma ingente, e molt' al di sopra di quanto si potrebbe credere, e che si aumenterà ancor di più quando, tagliato fra poco l'Istmo di Suez, la comunicazione sarà continua, e la navigazione nel Mar Rosso, che ha già preso un importantissimo sviluppo, si farà ancor maggiore quando cesserà il prezzo enorme del carbone che attualmente si deve importare facendo il lungo viaggio dal Capo.

Quanto all'Italia dirò che il solo risparmio che avrebbe il nostro Governo nella guarentigia chilometrica verso la Compagnia delle Strade Ferrate Meridionali per l'aumento dei profitti, rappresenterebbe una somma non minore di due milioni di franchi annui. Però i vantaggi materiali del transito della valigia sarebbero ancor minimi in confronto a quelli di commercio dei paesi di prima informativa, e di primo arrivo. E qui mi piace di citare quelle belle parole dette dall'onorevole nostro collega il Senatore De-Vincenzi in una sua dotta ed elaborata Relazione che presentava all'altro ramo del Parlamento, sul rapporto del commercio Europeo-Asiatico per l'Italia. Egli diceva: Sapete voi che cosa vuol dire il passaggio della valigia delle Indie? Non vuol dire il passaggio di alcune casse di lettere e di giornali, o di merci, o qualche migliaio di forestieri che passano pel nostro suolo, ma vuol dire che noi abbiamo la strada più breve per unire le numerose e ricche regioni oltre il Capo con quel paese che quasi interamente ne assorbe il commercio, vale a dire che siamo sulla strada del più gran commercio del mondo.

Venendo poi alla parte positiva di questo problema. Marsiglia è il paese che ha la strada maggiore per mare, e minore per terra, noi invece abbiamo il vantaggio di aver la strada più lunga per terra, e più breve per mare, non avendo che 822 miglia marine da percorrere; ora, siccome per terra si viaggia con una velocità doppia, e forse tripla, e che il viaggio per terra è più sicuro, perchè meno facilmente s'incontrano quegli accidenti che possono avvenire in mare, così è cosa di fatto che la nostra linea è preferibile anche sotto questo aspetto.

Il tempo del viaggio da Londra ad Alessandria per Marsiglia, è di 176 ore; invece coll'orario che si andrà ad attivare per la via di Parigi e del Moncenisio è di 150,35; così, il vantaggio è sempre per noi di 25,25; ma se invece si facesse in modo che il treno postale che arriva da Londra, dopo un tempo conveniente seguitasse il suo viaggio direttamente a Saint-Michel per la via di circonvallazione che riunisce le ferrovie del Nord con quelle del Sud, allora avremmo ancora un vantaggio di 28 ore, evitando lo scambio dei veicoli, vantaggio che aumenterà quando sarà compito il traforo del Cenisio.

Vi è però un'altra linea la quale ha essa pure una grande importanza, e questa è la linea della Germania pel Brenner, la quale ha una percorrenza maggiore di 321 chilometri per terra, e il viaggio, secondo una tabella che ebbi l'onore di presentare nella Relazione, per la via di Gand e del Brenner, si compirebbe da Londra in 150 ore, ed evitando assolutamente il terreno francese, in 151 ore. Questo tempo sarebbe ancora abbreviato quando fosse costruita quella strada di ferro che è in progetto, la quale unirebbe direttamente Verona per Mantova a Bologna.

In Germania vi fu un Congresso ferroviario per ve-

dere di mettere in armonia i treni celeri della Germania con quelli del Brenner. Si stabilì infatti un treno diretto tra Monaco e Verona; ma sfortunatamente questo treno celere non corrisponde coi nostri che vengono di Francia; pure questo fatto mostra l'interesse economico della Germania di mettersi in comunicazione diretta con Brindisi; una volta che questa nazione tanto attiva ed intelligente ne abbia sentito il bisogno, non dubitiamo che non tarderà a stabilire un treno celere che si metta in comunicazione diretta colle nostre corse di Brindisi.

Le cause principali che possono determinare il transito per la nostra Penisola sono tre: la brevità della via, le condizioni dei porti, il perfetto esercizio della ferrovia.

In Europa si è preso molto interesse a quest'argomento: i giornali inglesi specialmente se ne sono molto occupati; ed anzi il più popolare e il più esteso d'Inghilterra terminava un suo articolo osservando quel contrasto ch'egli riputava esistere fra l'intelligente lucidità degli Italiani nel vedere quello che sia a farsi, e la negligenza o trascuratezza nel mandarlo ad effetto; in altre parole ci tacciava di essere più speculativi che pratici.

Io vorrei che su questa questione si desse una smentita di fatto al giornalista inglese; e veramente dalle indagini che feci, trovai che la Società delle meridionali, è disposta a fare mollissimo, a creare treni celeri, a fare vagoni con *coupé* a letti, ad impedire le fermate troppo frequenti e troppo lunghe, ed anzi sento che ha già conchiuso un contratto per la costruzione di un albergo a Brindisi.

Finalmente so che il signor Ministro dei Lavori Pubblici è animato da' sentimenti più favorevoli per spingere i lavori, alcuni dei quali sono cominciati; dei quali il più importante si è quello di scavare ed approfondire il porto di Brindisi alla profondità di 8 a 9 metri nei siti più importanti.

La lotta però con Marsiglia è grave: Marsiglia ha per sé la protezione del Governo francese, che ci è sempre stato ostile in questi argomenti; ha per sé il doppio binario e il piano quasi costante, noi altri però abbiamo il tragitto meno lungo, evitiamo il golfo di Lione che ha una navigazione molte volte incomoda e spesso pericolosa; e abbiamo la via di Germania la quale può offrire una concorrenza importante con quella del Moncenisio, se la Francia si ostina a non volerci dare quelle facilitazioni che con tutta ragione le domandiamo.

La legge che ci occupa non riguarda che una minima parte del problema, modificando solo quella del 3 agosto 1862 nel numero delle comunicazioni postali: ma, Signori, il commercio non soffre indugio; e se noi saremo abili ed operosi, il tornaconto deciderà in nostro favore la gran questione del passaggio della valigia delle Indie; ed è per questi motivi che sostengo l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di proporre al Senato e che già è stato adottato dalla Camera dei Deputati.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Dopo il discorso pronunciato dall'onorevole Relatore della Commissione a me poco resta a dire su questo argomento.

L'onorevole Relatore ha esposto con molta chiarezza i veri punti della questione, e ha indicato quali siano le vie da seguirsi dal Governo italiano onde ottenere i vantaggi che tutti si ripromettono dal passaggio della valigia delle Indie per l'Italia.

Io ho già avuto occasione in altro recinto di esprimere quali siano le intenzioni del Governo a questo riguardo, e qui non posso che ripetere ciò che altrove ho già enunciato, che cioè tutte le cure si pongono in opera onde sia facilitato, per quanto è possibile, il tragitto da Brindisi a Susa; e che i lavori del Porto di Brindisi sono condotti colla massima attività per quanto il consentono i mezzi che sono a disposizione del Governo.

Si curerà che i fondi stanziati nel bilancio siano impiegati principalmente nell'escavazione del porto di Brindisi, che è il più urgente suo bisogno, onde i più grossi vapori che fanno il tragitto da Brindisi ad Alessandria abbiano agio di manovrare nei due bacini del porto.

Quanto all'orario per la convenzione della ferrovia Fell con Brindisi ed il Brenner, è già disposto che i convogli siano messi in perfetta coincidenza e siano fatte le corse nel modo più celere che è stato possibile di combinare. Anche dalla parte del Brenner è stabilito che un convoglio celere parta da Verona e da Venezia in coincidenza colle partenze e cogli arrivi di Bologna e di Brindisi.

Queste mi pare siano le cose le quali sono state specialmente raccomandate dall'Ufficio Centrale nel suo ordine del giorno, che il Ministero ha accettato nell'altro ramo del Parlamento e non ha difficoltà di accettare anche in Senato.

Presidente del Consiglio. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Presidente del Consiglio. Credo dover aggiungere poche parole a quelle dette testè dall'onorevole mio Collega il Ministro dei Lavori Pubblici, per assicurare il Senato che il Governo mette grande interessamento, affinché sia assicurato all'Italia il beneficio della valigia dell'India per tutte le ragioni che furono così chiaramente e così dottamente esposte dall'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale.

Noi abbiamo delle linee che possono giovare a questo scopo: quella di Susa e quella del Brenner. Ora, per la linea che va fino a Susa, l'onorevole mio Collega vi ha dimostrato che cosa si sia fatto e quanto vi sia da sperare.

Quanto alla linea del Brenner, il Governo cerca tutti i mezzi per accelerare le comunicazioni coi vari Stati che compongono la Confederazione Germanica nel più

breve tempo possibile fino all'altro mare e unirsi col l'Inghilterra.

Queste trattative furono non solo iniziate, ma proseguono alacramente per ciò che riguarda il servizio postale. È quindi sperabile che in un tempo non molto lontano potremo ottenere nella direzione del Brenner una velocità sufficiente, la quale come ha dimostrato l'onorevole Relatore coi suoi calcoli, potrà giovare assai a che il transito della valigia dell'India possa farsi anche in quella direzione.

Tuttavia mentre il Governo fa questi sforzi dal canto suo, bisogna che anche le popolazioni lo aiutino nel proprio interesse. Bisogna che i viaggiatori che vengono in Italia, trovino quegli ajuti che sono necessari; che essi siano animati a prendere questa direzione anziché un'altra, è d'uopo che trovino quella facilità di comunicazioni che renda più sicuro il servizio che si tratta di stabilire.

Senatore **Miniscalchi-Erizzo**, *Relatore*. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Miniscalchi-Erizzo**, *Relatore*. Ringrazio tanto l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici quanto il Presidente del Consiglio per le spiegazioni che si sono compiaciuti di dare, e per gli impegni che si sono assunti affine di ottenere i risultati che tutti desideriamo, quantunque altro non abbiano fatto che confermare in noi il convincimento che essi hanno buone disposizioni e fermezza di proposito in questo importantissimo argomento.

Presidente. Se niuno domanda più la parola, si terrà per chiusa la discussione generale.

Do lettura degli articoli.

« 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. »

Chi approva quest'articolo, sorga.

(Approvato).

« 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 sin dall'apertura della linea. »

(Approvato).

« 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).

Ora do nuovamente lettura dell'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale:

« Il Senato interessa il Ministero:

« 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 messo allo studio, per avere la più pronta soluzione possibile, la questione 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. »

Chi intende approvare quest'ordine del giorno, si alzi.

(Approvato)

Esaurita la discussione di questo progetto di legge, il quale si voterà poi complessivamente, si passerà all'altro per l'abrogazione di Decreti e Rescritti Sovrani in materia forestale.

Leggo il progetto di legge.

(Vedi infra).

È aperta la discussione generale.

Senatore **Costantini**, *Relatore*. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Costantini**, *Rel.* Riferendomi alle cose, che ho avuto l'onore di dire nella Relazione, mi astengo dall'entrare nel merito della legge in discussione e mi limito a fare due osservazioni che sono meramente di ordine e che non toccano né alterano il merito. La prima si riferisce ad un errore tipografico che ho verificato in concorso del Signor Ministro di Agricoltura e Commercio. Nell'articolo 3 del progetto di legge invece di dire 1837 fu stampato 1827. La seconda osservazione potrebbe a prima vista presentare l'aspetto di una omissione, ma l'Ufficio Centrale unanime non la trovò tale, e crede poterla qualificare solamente come omissione apparente.

Convien sapere che nelle Provincie Lombardo-Venete, prima del 1848, le sovrane risoluzioni austriache venivano bensì emanate con un identico atto; ma si dava loro pubblicità con due notificazioni separate. Ora, l'articolo 3 del progetto di legge, dopo aver citato il Decreto italico del 1811, che è la radice della tassa che si vuole abrogare, cita la notificazione austriaca soltanto. Sarebbe stato meglio certamente citarle entrambe, ma sembra che questo non possa infirmare lo scopo della legge, che evidentemente è quello di estendere il benefico sollievo della tassa a tutte indistintamente le Provincie tanto Lombarde che Venete. E per convincerci di ciò è bene riflettere che le notificazioni non sono che il modo, il mezzo per dare pubblicità alle risoluzioni. Citandosi la notificazione lombarda, è

certo che si ha direttamente in mira la sovrana risoluzione che era una ed identica.

Riferendosi la legge a questa sovrana risoluzione, e volendo toglierne gli effetti tanto nelle une che nelle altre Provincie, ne deriva la conseguenza che si ottiene l'intento generale senza che porti nessuna alterazione, se invece di due, si è citata una notificazione soltanto.

Per queste ragioni, l'Ufficio unanime propone al Senato l'approvazione del progetto di legge.

Presidente. Non chiedendosi da altri la parola sulla discussione generale, passeremo a quella degli articoli.

« Art. 1. È abrogato il Decreto sovrano del 6 agosto 1850, ed i Rescritti sovrani del 19 febbraio e 29 aprile 1851 in vigore nelle Provincie che formavano il già Ducato di Parma, contenente disposizioni in materia forestale. »

Chi approva quest'articolo, sorga.

(Approvato).

« Art. 2. Sono parimente abrogati i Chirografi sovrani del 3 febbraio 1851, del 25 aprile e del 2 giugno 1853 in vigore nelle Provincie che formavano il già Ducato di Modena, riguardanti del pari il ramo forestale. »

(Approvato).

« Art. 3. Incominciando dal 1860 è abolita la tassa vigente sul taglio dei boschi dei Comuni e dei pubblici stabilimenti in dipendenza del titolo 3° del Decreto italico 28 settembre 1811, e relativa notificazione del governo austriaco 1° settembre 1827, numeri 27,599, 2789. »

(Approvato).

Il signor Ministro di Agricoltura e Commercio ha facoltà di parlare.

Ministro d'Agricoltura e Commercio. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento e relativo alla cessazione dei sussidii alle sopresse Corporazioni privilegiate di Livorno.

Presidente. Do atto al signor Ministro della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito negli Uffici.

Ora i signori Senatori sono convocati negli Uffici, e tosto che la Relazione sarà in pronto, si rientrerà in pubblica seduta.

(La seduta è sospesa alle ore 4).

È riaperta la seduta alle ore 4 1/2.

Presidente. Do lettura del progetto che viene ora in discussione relativo all'estensione alle Provincie di Venezia e di Mantova delle tasse in vigore per le altre ferrovie dello Stato.

(Vedi infra)

Senatore Torelli, Relatore. Onorato di presentarvi, qual Relatore, l'opinione dei vostri Uffici, mi pregio riferirvi che unanimi ammisero la legge.

Due distinti provvedimenti essa contiene; l'uno che

forma l'oggetto dell'art. 1., è quello di estendere la tassa del 10 per 0/0 ai trasporti di grande velocità sulle ferrovie del Veneto e della Provincia di Mantova, e con questo non si fa che attuare un principio di unificazione voluto dalle nostre leggi e d'altronde torna a beneficio dell'erario pubblico, mentre come aggravio è così suddiviso in frazioni minime, dacchè non colpisce che i trasporti a grande velocità, che riesce insensibile. Col secondo provvedimento si pone termine a quell'anomalia che mi mosse a fare la proposta, e credo rapporto alla medesima poter dire che è meglio scompaia oggi che domani, tanto è lesiva sotto tutti i punti di vista agli interessi del nostro Stato. A nome del vostro Ufficio Centrale, ho quindi l'onore di proporvi l'adozione del progetto di legge quale venne presentato dal signor Ministro.

Presidente. Leggo il progetto di legge.

(Vedi infra).

E aperta la discussione generale.

Se non vi è nessuno che prenda la parola sulla discussione generale si passerà alla discussione degli articoli:

« Art. 1. Sono estese alle ferrovie delle Provincie Venete e di Mantova;

« 1. La legge 6 aprile 1862, N. 512, con cui è stabilita una tassa del 10 per cento sul prezzo dei trasporti a grande velocità;

« 2. Le disposizioni del Regio Decreto 14 luglio 1866, N. 3122, nella parte concernente le tasse di bollo pei biglietti dei viaggiatori e pei riscontri delle merci.

« Cessano rispetto al servizio delle strade ferrate e limitatamente ai biglietti dei viaggiatori, alle ricevute in partenza ed alle lettere di porto delle merci le disposizioni delle tariffe annesse alle leggi 9 febbraio 1850, 13 dicembre 1862 e 29 febbraio 1864, in vigore nelle provincie Venete e Mantovana. »

Chi approva questo articolo, sorga.

(Approvato).

« Art. 2. Tutte le Società ferroviarie sono obbligate di versare nelle casse dello Stato, entro il termine di quarantacinque giorni dalla scadenza di ogni mese, le somme riscosse a titolo di tassa del decimo sui trasporti a grande velocità.

« Per l'incasso di tali somme, non che di quelle riscosse dalla Società per la tassa del bollo sui biglietti dei viaggiatori e sui riscontri delle merci, competerà al Governo il privilegio di cui all'articolo 1957 del Codice civile.

(Approvato).

Senatore Lauzi. Domando la parola nell'interesse della discussione come appartenente all'Ufficio Centrale.

Non è sfuggito all'Ufficio Centrale l'osservazione che in quest'articolo 2° si parla dell'articolo 1957 del Codice civile italiano, il quale non è attualmente in vigore nelle Provincie Venete, ma unanime l'Ufficio Centrale, e quindi anche l'onorevole Relatore non ha

tenuta parola perchè ha creduto che malgrado questo inconveniente non convenisse ritardare l'approvazione della legge; imperciocchè l'inconveniente si risolve in un ritardo all'esercizio di questo privilegio, cioè all'epoca non lontana in cui si attuerà anche nelle Province Venete il Codice civile italiano, e nel frattempo non crede l'Ufficio Centrale che l'erario possa correre alcun pericolo, atteso la solidità della Società che amministra le ferrovie nelle Province Venete.

Presidente. Metto ai voti l'articolo testè letto. Chi l'approva, sorga.

(Approvato).

« Art. 3. Le disposizioni della presente legge saranno attuate contemporaneamente all'estensione alle ferrovie venete delle tariffe dei trasporti attualmente in vigore sulle ferrovie lombarde. »

(Approvato).

Ora si passerà allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Prima però, prego i signori Senatori a convenire domani alle 2 negli Uffici per l'esame di alcuni progetti di legge, e poi riunirsi alle 3 in comitato segreto per alcune comunicazioni.

Invito poi la Commissione delle petizioni a volersene occupare in questi giorni di sosta, per poterne riferire al Senato subito che si ripiglieranno le adunanze.

Per la prima seduta pubblica, i signori Senatori saranno convocati con avviso a domicilio.

(Il Senatore *Segretario* **Manzoni T.** fa l'appello nominale).

Presidente. Son dolente di dover annunziare al Senato che la votazione è nulla per mancanza di numero, per cui essa si ripeterà quando il Senato si raccoglierà nuovamente.

Domani dunque, ripeto, alle 2 il Senato è convocato negli Uffici, ed alle 3 nella sala delle conferenze.

La seduta è sciolta (ore 5)