

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

Duca di Savoia, di Genova,

Principe di Piemonte, ec. ec.

Il Ministro delle Finanze Presidente del Consiglio è incaricato di presentare al Parlamento il qui unito progetto di legge per l'approvazione della Convenzione stipulata il 5. del corrente mese dal Ministro suddetto colla Compagnia Transatlantica costituita in Genova con atto del 4. ottobre 1852. ed approvata con Regio Decreto del 7. successivo Novembre per lo stabilimento di una linea di navigazione a vapore tra Genova e l'America del Nord e del Sud.

Dato a Torino addi 7. Aprile 1853.

Vittorio Emanuele II

3 Signori

Con atto del 4 8bre 1852. costituivasi in Genova da ragguardevoli Capitalisti una Società anonima sotto la denominazione di Compagnia Transatlantica ad oggetto di stabilire una doppia linea di navigazione a vapore al Nord ed al Sud dell' America.

Tale Società, presentando bastevoli garanzie morali e pecuniarie riportava il 7 del successivo novembre la Preale approvazione richiesta dall' articolo 116. del Codice di Commercio, e sottoponeva senza indugio al Governo un progetto di convenzione, per cui, in compenso di un sussidio ch' essa richiedeva siccome indispensabile dallo Stato, offeriva di assumersi verso questo, e così nel di lui interesse diretto, come in quello del Commercio nazionale vari obblighi e doveri.

Animato da sincero desiderio di agevolare al nostro porto primipale i

mezzi di raggiungere il più prontamente
possibile quell'alta meta di attività
e prosperità commerciale a cui è chiamato
dalla sua posizione, e penetrato dell'
importanza delle nostre relazioni
mercantili col Continente Americano,
il Governo acconsentiva di buon grado
a prendere in considerazione le proposte
della Società sudetta; se non che trattandosi
d'affare di grave momento, io credeva
conveniente poichè a me, come a Ministro
delle Finanze e del Commercio veniva
sottoposto l'accennato progetto d'incaricare
dell'esame di esso una apposita Com-
missione, che ne discutesse i singoli
articoli e vedesse come meglio si potessero
insieme conciliare gli interessi della
Compagnia del Commercio e dell'Esercizio.

Essendomi da tale Commissione
l'affidato incarico, e stabilitosi l'
accordo tra il Governo e la Compagnia
circa i patti e le condizioni della
convenzione da stringersi, io addivenni
alla stipulazione di essa il giorno 5 del
corrente mese, ed ho presentemente l'onore
di sottoporla alla vostra approvazione
che avrebbe luogo mediante il qui
unito progetto di legge.

Il Capitolato o Convenzione di cui si
tratta consta di 30 articoli in cui non
sarà inopportuno il soggiungere una

breve analisi.

Finanzi tutto però credo dovermi arrestare a ribattere d'avanzo una obbiezione che prevedo potrà muoversi contro la conversione stessa in quanto costiere l'onere di un sussidio a carico delle Finanze, e che consisterebbe sostanzialmente nel seguente dilemma. O l'impresa cui si dedica la Società Transatlantica è conveniente, e riunisce i necessari elementi di successo, ed allora non è mestieri che il Governo concorra a sostenerne le spese; o non è conveniente, non è cioè suscettiva per se di riuscire fruttifera ed allora il sussidiarla diventa un atto di protezionismo, equivale cioè al dare e mantenere una vita artificiale ad una industria che per se non ne è capace.

Questa argomentazione, o Signori, è più preziosa, che solida, ed io credo che bastino a combatterla vittoriosamente le seguenti osservazioni.

In primo luogo è da notarsi, che v' hanno imprese, le quali sebbene offrano un successo talmente probabile da potersi ritenere quasi sicuro, pure per la loro novità, per la mole, per la scarsità dello spirito d'associazione, che pur troppo si verifica tuttora nel nostro paese, per la timidezza dei capitalisti,

non si coltiverebbero mai dove non si
cesse loro un valido impulso.

Di questo genere può dirsi che
sia l'impresa di cui si tratta la quale
per sua natura, cioè per la felice
situazione del porto di Genova e per le
relazioni che già lo legano coll'America
non può a meno, se non nei primordii,
sicuramente dopo un certo tempo, di pros-
perare e fruttar vantaggi notevoli, ma di cui
tuttavolta mal si potrebbe per le accennate
cause sperare l'effettuazione senza che il
Governò vi coadiuvasse almeno, in sul
cominciamento.

In secondo luogo è da ritenersi che
il sussidio di cui si ragiona e ben lungi
dall'essere dato gratuitamente poichè
il Governò ottiene corrispettivi diretti ed
immediati dalla Compagnia, e ricava
poi dall'attuazione dell'impresa a
cui essa si accinge compensi e vantaggi
indiretti, che si possono riguardare essiandio
come di maggior momento.

Quantò ai primi basti per ora
l'accennare di volo; poichè si dovrà tornare
su questo argomento nella analisi dei
singoli articoli del Capitolato sul trasporto
della valigia postale non che degli argenti
consolari e diplomatici e la somministra-
zione al Governò in caso di guerra di
almeno 4 grossi legni a vapore.

Quanto ai secondi, essi sono tre sostanzialmente, ma tali che mi paiono di grande importanza; cioè 1.° Incoraggiamento alla navigazione nazionale a vapore. 2.° Sviluppo ed incremento delle nostre relazioni commerciali col' America 3.° Diretta e più pronta spedizione della corrispondenza postale con quelle lontane contrade.

Credo che nissuno vorrà negare a siffatti vantaggi, i quali difficilmente si potrebbero in altro modo ottenere, due caratteri, cioè quello per se manifesto e di già accertato della somma importanza, e quello di essere non già ristretti ad una classe di cittadini o ad una data località, ma di estendersi a tutto lo Stato, per cui il Commercio è indubitabilmente una delle principali sorgenti di prosperità e di ricchezza.

Penso adunque di potere a buon diritto respingere la taccia di protezionismo, che venisse apposta alla conversione di cui si tratta, la quale del resto non deve dimenticarsi che non è che temporanea e duratura per 15. anni.

Non sia lecito da ultimo l'appoggiarsi esivamente sull'esempio di altre nazioni ed in ispecie dell'Inghilterra dove più fiorisce il Commercio, e dove più qualunque altra parte d'Europa.

impero di grandissima esatta si
compiano da parte private.

È a bene in Inghilterra sono molti
i servizi postali sussidiati dal Governo
con copie somme, ed occorre a Signori
la prova nella seguente nota che si
riferisce all'anno 1850.

Servizi	Sovvenzioni
Dall' Inghilterra per Amburgo e Rotterdam	£ 15000
" Aberdeen a Serwich	" 900
" Liverpool all'Isola di Man	" 890
" " a Kingstown	" 1998
" Southampton a Channel Islands	" 4000
" " a Portogallo Spagna e Sillone	" 20500
" Liverpool a Halifax New York e Boston	" 135000
" Halifax a Bermuda	" 4460
" " a Terranova	" 4140
" Inghilterra alle Indie Occidentali	" 240000
" " ad Alessandria	" 240000
" Alessandria a Cayport	" 1560
" Singapore a Sydney a New Galles meridionale	" 5000
" Callao a Valparaiso	" 20000
" Suez a Calcutta (insieme indiana 7/16 ingh)	" 64688
" Ceylan a Hongkong (indiana 7/16 ingh)	" 25312
" Suez a Bombay	" 80000
Trattamento di Ugenti inglesi al loro ritorno	" 9208
	£ 536616

Da tre nuovi sussidii furono inoltre
conceduti alla linea del Brasile, a quella
del Capo di Buona Speranza, ed alle
linee che congiungono l'Australia con

D'approvata con legge
 del 11 luglio 1853

L'India e l'Europa, onde per l'anno
 corrente s'ammontare complessivo delle
 somme erogate a sussidio della navigazione
 transatlantica giunge se non supera
 1.000.000 di Lire sterline, ossia 25,000.000 di
 franchi.

con una convenzione stipulata
 addì 28 febbrajo 1853, nel qual giorno
 venne convocata alla Camera
 questa Compagnia napoli
 per il servizio postale del
 Mediterraneo, alligandosi
 a corrispondere in pregiudizio
 annuo di 3,000,000 di fr.
 cioè di fr. 11.40 circa per
 viaggio navale, e per
 108,216 lire spese marine
 ed altre.

(a)
 In Francia fu ~~firmata~~
~~una convenzione~~
 stipulata colla
 Società Imperiale di Messaggio
 una altra convenzione per un nuovo
 servizio di corrispondenza tra
 la Francia e l'Algeria, dura-
 tura per 12 anni ed in forza
 della quale viene corrisposta
 alla società suddetta una
 sovvenzione annua di un
 milione di franchi (vedi
moniteur universel del 30 Mayo
 1853 N° 89)

Non sono per ancora tra-
 scorsi due anni da quello che
 Governo stipulò

l'uso tra sequi alcuni brevi
 schiarimenti alle principali fra-
 se e disposizioni del capitolato
 che ebbe l'onore di presentarmi
 ad S. M. Questi articoli enunciano
 la principale obbligazione che
 si assume la società e mi
 furono formulati in termini
 abbastanza chiari ed espliciti
 di lei per non aver bisogno



è il momento.

Art. 3: In ordine a questo articolo non sarà inopportuna un'osservazione per riguardo all'ultima sua parte che concerne lo stato di Marsiglia.

Il Governo non avrebbe appena riputato poter acconsentirvi.

Non fu che in conseguenza della insistenza ebbe a convenirsi che questa una indispensabile condizione

dello stabilimento dell'impresa: cioè dopo molte discussioni, credette dovere aderire alla transazione che trovòsi firmata nell'ultima di quest'articolo, in vista della quale le navi della compagnia saranno del

fuori di Marsiglia, e si stette che la sua compagnia potrà considerarsi come stabilita.

Art. 4: La convenienza di aumentare il numero dei viaggi non può verificarsi se non nel caso che l'impresa prosperi nel quanto dice che tanto è il commercio quanto la corrispondenza postale tra Genova e l'America, per mezzo dei legni della compagnia.

Seguente lo sviluppo che si farà
a buon diritto sperare, ed i posti
non è a temersi che il Governo
"Mettendo" all'armamento di viaggi
di cui si tratta riesca ad ad-
dossarsi un maggior carico
per gli Americani sudditi che
debbe corrispondere alla
compagnia. Gli interessi della
corrispondenza postale
sarebbero indenne.

Art 5. Non richiede alterazioni.

Art 6. È in occupazione determinare
la capacità e la forza dei legni
della compagnia sia prin-
cipalmente perché può av-
verarsi il caso (art 20) che i
vesselli debbano servire al
Governo come bastimenti da
guerra sia nell'interesse del
Commercio ed i passeggeri.

Art 8. È l'obbligo che questo Art impone
alla Compagnia addizionale al
Governo come già si è accon-
ciato un notevole compenso
per lo sborso dei sudditi, ed a lui
fatto in anticipazione. Gli in-
teressi della corrispondenza postale
tra Genova e l'America. Art 11 gli-
ranno certo notevolmente l'au-
mentare definitivo di quella

3

passività e giova sperare che ries-
cano col tempo a pareggiarlo, e
anzi a superarlo.

Art. 10. H.

Art. 12.

Non esigono alterazioni
depo quanto sopra fu detto per
giustificare in massima la
servizio cui il Governo si ob-
bliga verso la compagnia, altro
più non viene mutare in
ordine a questo articolo se non che
prebere quella servizione a cen-
to annualmente a lire 625 per
tattavolta come già si è accennato
nell'articolo 8, con che questa
considerarsi che come una
partecipazione che fa il
Governo, il quale sa meglio de
risparmiati postali compensa-
tarsi con essi senza in tutto
specialmente dei primordi fulmineo
per una notevole parte la spesa
primordiale.

Giova inoltre notare che il
prezzo di cui si tratta non
più il meno di appurare moderato
della confronto con quelli con-
cessi alle compagnie Anglesi.
Il primo infatti articolo, calcolato
approssimativo non sarebbe che
di lire 2.30 per miglio e unta il
secondo altrettanto a lire 1.2 per
eguale distanza.

3

Art. 13. *Quarto articolo formerà il caso in cui gli introiti della corrispondenza postale superino la spesa a cui si è soggetta il Governo.*

Non avendo questo in mira di far un lucro diretto sulla intrapresa di cui è caso e battendogli di recuperare lo sborso fatto si impegna perciò a corrispondere alla compagnia quella parte dei detti introiti che copra tale sborso.

Art. 14. *Che non si fosse liquidata l'azione di lui nella prima parte di quest'articolo si sarebbe dovuto corrispondere alla compagnia un maggiore sussidio toche avrebbe costituito un carico più grave e più sensibile per l'Erario.*

Art. 15. *A termini di quest'articolo durante le cose nella stato attuale la doppia linea di navigazione Transatlantica che forma oggetto della convenzione dovrà essere attivata fra diciotto mesi al più tardi. Nel caso poi il quale era pure da prevedersi che si verificassero crisi politiche o finanziarie, se era giusto*

Da un lato l'officare la compagnia
di una qualche latitudine per poter
compiere le assidue obbligazioni
ora pure convenute dall'atto il
quali in tutto, come si è
fatto nell'ultimo articolo. Questo
articolo, si fatte crisi o scarsi di
contestazioni, che in difetto fa-
rebbero state facili a non essere
quanto difficili a sciogliere.

Art 16. La facoltà fatta alla compagnia
da questo articolo mediante la
condizione che si fa a proposito, e
che assicura l'esattezza degli appalti
delle partenze rispetto alla piazza
per noi più importante cioè a
Montevideo, non può produrre
verun inconveniente ed anzi può
riuscire giovevole al commercio
nazionale che avrebbe due porti
nell'America meridionale in
vece di un solo.

Art 17. Non esige commenti.

Art 18. La primitiva obbligazione da quest
atto alla compagnia delle spese
considerata come un elemento
della sovvenzione concessa per la
senza di quella la compagnia stessa
avrebbe preso altri patti.

Art 19. Che si ponga mente al

Disposto dall'ultimo Aliena dell'
art. 3: si scorga che il governo
in quest'art. 19 si è trincerato
rispetto ad interporre presso ai
Gorani Esteri i suoi uffici nell'in-
teresse della compagnia per ottenere
favori che ridonerebbero assai
a vantaggio proprio ossia
/ anche equivale / Del commercio
nazionale per di cui bene
importati: l'adempimento l'om-
missione dello scalo di Massiglia
e conseguentemente di far im-
mare per quanto si possa i
guadagni della compagnia.

Art. 20 Non possono parole per di-
mostre di quanta utilità
possa riuscire allo Stato avere
disponibili in caso di guerra
marittima almeno sette grosse
navi a vapore con cui si in-
forzare la nostra flotta.
Celle presente convenzione
si ottiene dunque eziandio lo
scopo di aumentare conside-
volmente le nostre forze
senza che senza appavarsi di
troppo l'erario.

Art. 21. Ha ragione e forza del patto
contenuto in quest'articolo

3

mi sembra troppo palese per
abbisognarsi di enotragione.

Art 29. Nel contrattare colla Com-
pagnia d'America del Nord e col
Governo avendo contemplato
le garanzie che essa presenta
è naturale che le si voglia la
facoltà di cedere ad altri senza
il suo consenso il servizio che
forma oggetto della presente
convenzione.

Gli Art 23. 24. 25. 26. 27. 28. Non mi sembrano richie-
dere speciali alterazioni e
credo che il loro disposto sarà
riconosciuto equo e conveniente.

Art 29. Il disposto da quest'articolo mira
a facilitare alla compagnia
l'acquisizione delle azioni che
ancora rimangono in possesso
a compimento del capitale sociale
fissato a 10 milioni di franchi
nell'Art 6° degli Statuti.

È palese che si fatte azioni
essendo ridotte a lire mille invece
di 500 saranno più agevolmente
e prontamente liberate senza che
quindi possa trarsi nessun
inconveniente.

Art 30. Non viddonsi chiarimenti
in proposito.



(w) D. l'opuscolo, Sulle corrispondenze
"marittime fra la Sardegna e la
Asteria ferma, Osservazioni in proposito
del bilancio della R. Marina sp. 11,"

17° 109.

Progetto di legge
presentato dal Ministro di Finanze
nella tornata del 12 Aprile 1853.

Stabilimento d'una linea di navigazione
a vapori tra Genova e l'America.

Convenzione tra il Governo
dei S. M. e la Compagnia
Transatlantica
stipulata il 5 aprile 1853

alla Segreteria della Camera
dei Deputati.
(per la stampa)

Art. 1°

La Compagnia si obbliga a stabilire un corso regolare di viaggi fra Genova e New York con partenze fisse e periodiche una volta al mese da Genova per dette parti e viceversa —

Art. 2°

A stabilire un corso egualmente regolare fra Genova e il Brucite fino a Montevideo con partenze fisse una volta al mese tanto da Genova quanto da Montevideo.

Art. 3°

I bastimenti della Società potranno fare scalo nei seguenti porti intermedi compresi fra i punti estremi delle loro destinazioni cioè per quelli sulla linea di New York, Marsiglia, Barcellona, Malaga, Gibilterra e Naccas.

Per quelli sulla linea del Brucite: Marsiglia, Barcellona, Malaga, Gibilterra, Naccas, Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro, Montevideo.

Qualora per il merito delle dette compagnie si ripartito fra gli azionisti soprassare in media nel periodo di tre anni il 7,5% sarà in facoltà del

Governo di escludere dai viaggi sia
colla Nuova York sia col Brasile
lo stato di Marsiglia.

Art. 4^o

Ove in progresso di tempo si riconosca
conveniente l'aumento di questi viaggi
per ciascuna linea saranno al re-
guardo farsi per la Compagnia di il
Governo col Re gli opportuni concessi
in proposito.

Art. 5^o

L'itinerario ossia i giorni di partenza
tanto per New York quanto per il Brasile
e viceversa sarà fissato dalla Compagnia
d'accordo col R. Governo per quanto si
può riferire al servizio postale.

Art. 6^o

I bastimenti della Compagnia
saranno costrutti secondo le migliori
regole dell'arte, non potranno essere
inferiori a tonnellate 1500 misura
di costruzione / muniti di macchine
ad Elie di forza non minore di
cavalli 250, determinata sul diametro
dei cilindri, e non sull'effetto segnato
tutte indicate.

Art. 7^o

Essi dovranno avere i cameri convenienti
per alloggiare almeno 80 passeggeri
di camera, oltre 100 passeggeri di
prua, più l'equipaggio.

Art. 8^o

La Compagnia si obbliga a ricevere e
trasportare la valigia Postale, sigilli
e pacchi che le verranno consegnati
dall'Amministrazione delle R. Poste

...sare per tutte le ostinazioni a cui appropria-
ranno i fuci bastimenti; e viceversa sui
viaggi di ritorno riceverà in ogni porto le
lettere e corrispondenze dirette per i Regii
Stati ed altre.

Art. 9.

La Compagnia custodirà in ogni Basti-
mento un luogo apposito, e siccome deve
custodire le lettere le quali saranno sotto
la responsabilità del rispettivo Coman-
dante sottomettendosi in questa parte
a tutte le discipline prescritte dai
Regolamenti in vigore.

Uve il Governatore o il Re lo ritenga con-
veniente la Società sarà tenuta a
ricevere a bordo gratuitamente, escluso
però il vitto, un Impiegato delle R. Poste
che abbia ad adempiere alle incumbenze
inerenti al servizio postale, nel qual
caso il Comandante del Bastimento ri-
manerà esonerato dalla responsabilità
suavennata.

Tal esse Impiegato sarà destinato
in posto conveniente pel suo alloggio,
per le operazioni postali.

Sul trasporto e la consegna dei Pacchi
Plichi e Risparii dovrà il Comandante
del Bastimento fornire all'Impiegato del
le R. Poste un' apposita istruzione.

Art. 10.

Altrimenti proibite ai Direttori e fuci
della Compagnia di ricevere e trasportare
lettere, pacchi, giornali, e simili per iscritto
nel mezzo postale, sotto le pene stabilite
dalle seguenti leggi.

B

Art. 13

Il Governo si riserva di corrispondere alla Compagnia oltre la convenzione suddetta il maggior profitto che fosse per risultare negli incassi postati unitamente per le due linee.

Art. 14

I Bastimenti della Compagnia saranno riguardati come bastimenti dello Stato, e perciò potranno esser comprese nelle Liste di Navigazione e Consolari nei porti del Regno, a cui vanno soggetti i legni della Marina Mercantile, in forza delle vigenti leggi dello Stato.

La Compagnia si obbliga a trasportare, e conti di Nochi gli Ufficiali Diplomatici e Consolari del Governo, ed altri Ufficiali dello Stato incaricati di speciali missioni per qualunque delle Destinazioni nei viaggi che saranno percorsi sui suoi Vascelli.

Art. 15

La Compagnia si obbliga teste che sia definitivamente decretata dal Governo la presente convenzione a mettere in costruzione entro i prossimi sei mesi Numero delle Bastimenti ed entro l'anno immediatamente successivo a detta epoca, ad attivare il servizio mensile sulle due linee.

L'inadempimento di questa condizione renderà nullo il presente contratto, ammesso che la Società non provi che il ritardo è proceduto da casi di forza maggiore, e così in circostanze indipendenti dalla sua volontà o fatto proprio.

Nell'atto poi che nelle Stabilite lumine
ci sei mesi per mettere in costruzione
i sette bastimenti, una crisi politica
e finanziaria portasse una perturba-
zione grave sui mercati europei,
il tempo concesso alla Società sarà
prolungato di tre in tre mesi, sino a
che vengano a cessare le anzidette
circostanze, anche per questo dilazione
non eccedere il periodo di un anno.

Per crisi s'intenderà quelli avveni-
menti che avessero fatto cadere alla
Borsa di Londra per dieci giorni la
media dei corsi del 3 p/100 consolidato
e del 3 p/100 riaccolto al risotto del 94 e
il corso della rendita 5 p/100 scade al
risotto dell'85.

Art. 16

La Compagnia potrà per capo della
linea del Brasile il Porto di Rio Janeiro
qualora essa stabilisca un proprio bas-
timento destinato a mantenere la re-
golare corrispondenza fra Rio Janeiro e
Montevideo, il quale coincida tanto
all'arrivo quanto alla partenza col
servizio stabilito fra Rio Janeiro e
l'Europa.

Art. 17

La Compagnia si obbliga di man-
tenere nel miglior stato di navigabilità
i suoi bastimenti ed il Governo del Re
potrà in ogni tempo per mezzo di
suoi Agenti procedere a quelle visite
che crederà per accertarsi della buona
condizione in cui siano tenuti i bas-
timenti e le macchine.

Art. 18.

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

Art. 19.

Il Governo del Re interponerà i suoi buoni uffici per quanto possibile presso i Governi Esteri onde ottenere alla Compagnia i maggiori vantaggi nella diminuzione delle spese di approvvisti e suoi Bastimenti, e ove d'uopo appoggiare pure presso Essi Governi tutte quelle altre ragionevoli domande che la Società fosse per avanzare nel suo interesse.

Art. 20.

Avvenendo il caso di Guerra marittima il Governo del Re avrà diritto di rispondere coi Bastimenti della Compagnia, pagando della stessa quelle giuste indennità e compensi che saranno o d'uopo previamente stabilire, per mezzo di Arbitri nominati dalle Parti.

Art. 21.

Quando nel caso contemplato nel precedente articolo si trovasse compromessa la Banca nazionale, la Compagnia potrà sospendere il servizio, e quando permesso al Governo che abbia a continuare, essa garantirà la stessa dai danni che potessero derivarle per gli eventi della Guerra.

Art. 22.

La Compagnia non potrà cedere il servizio contemplato in questo Capitolo, nè in tutto nè in parte senza il consenso esplicito del Governo del Re.

Ove la Compagnia ciò facesse, la concessione sarà nulla, e il Governo del Re sarà in facoltà di rompere il contratto senza che la Compagnia possa avere diritto ad indennità di sorta.

Art. 23.

La Compagnia dovrà fare elezione di domicilio in Genova, ed i Direttori della medesima dovranno sempre essere Nazionali ed i bastimenti addetti al servizio delle due linee di esclusiva proprietà di essa Compagnia, essi dovranno perciò essere coperti della Bandiera Nazionale.

Art. 24.

La Compagnia, dopo corsi i servizi di tempo stabiliti all'Art. 15 per procurarsi i sette bastimenti dovrà assumere il servizio delle linee da Genova alla Nuova York e da Genova a Montevideo, a scionia di quanto viene in detto art. stabilito, sotto pena di decedere dai favori che le sono concessi.

Non potrà quindi per nessun caso mancare o ritardare nessuno delle stabilite partenze da Genova, salvo che per casi di forza maggiore, ed importanti di mare due de suoi bastimenti non fossero in grado di eseguire il viaggio. In questo caso però dovrà la Compagnia porsi in grado entro lo spazio di tre mesi di

riassumere il regolare suo servizio.

Del pari le partenze dalla Nuova York e da Montevideo non potranno essere ritardate se non per causa di avarie, impedimenti di forza maggiore, e sinistri sofferti nel viaggio di andata che possono essere i suoi bastimenti nell'impossibilità di poter riprendere il mare.

Nei casi di non giustificati ritardi la compagnia subirà un'ammenda di Lire nuove mille al giorno.

Se questo ritardo si prolungasse al di là di sei giorni, sarà l'ammenda ragguagliata sulle basi di Ln. 5000 per ogni sei giorni di ritardo fino al momento dell'effettuata partenza.

Ritenuto poi che la compagnia non sarà responsabile nei ritardi alle partenze da Montevideo e da New York quando giustifichi che il bastimento abbia dovuto per giusta causa ritardare la partenza in Genova, e non però per ripartire da quei punti il bastimento fra cinque giorni successivi all'arrivo.

Art. 28.

I casi di quarantene imposti dalle leggi sanitarie in Genova o in America saranno considerati casi di forza maggiore per giustificare la mancanza o il ritardo dei viaggi.

Non lo saranno però quelle imposte in qualche scalo intermedio, a cui la compagnia potrà sopprimere l'appello.

3

Art. 26

La traversata da Genova a New York e viceversa dovrà, compresi gli approdi autorizzati dal Governo del Re, compiersi nel termine di Venticinque giorni.

Quella da Genova a Montevideo e viceversa dovrà, compresi i convenuti approdi col Governo il Re, compiersi nel termine di Trentotto giorni.

Nel caso che i bastimenti partiti da Genova facessero capo della loro navigazione Rio Janeiro. Nuova, la corsa dovrà essere compiuta in trentadue giorni.

Art. 27

Ove le traversate sopra espresse non fossero compiute dai bastimenti nello stabilito tempo, la Compagnia pagherà una multa di £ 1000 per ogni giorno di ritardo, multa però da cui andrà esonerata ove il ritardo suddetto venga giustificato da cause di forza maggiore.

Art. 28

La durata della presente convenzione a maggior chiarezza di quanto è disposto negli art. 19. e 20. rimane stabilita in ~~due~~ ^{cinque} anni dal primo viaggio che verrà effettuato dalla Compagnia.

Art. 29

È fatta facoltà alla Compagnia, in aggiunta ai suoi Statuti di stabilire le sue azioni al valore di Ln. 1000 come pure di esitarle all'estero alle condizioni di pagare sul luogo agli

azionisti esteri gli interessi, i dividendi, e quella quota di estinzione che fosse ammessa dai suoi annuali Bilanci.

Art. 30.

Il presente contratto sarà sottoposto all'approvazione del Parlamento.

Il rifiuto di questor non avrà diritto alla Società alcuna incamita

Progetto di Legge
per l'approvazione di una Convenzione stipulata
dal Ministro delle Finanze colla Compagnia
Transatlantica.

Articolo Unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena esecuzione alla Convenzione stipulata il giorno 3. del corrente mese dal Ministro delle Finanze colla Compagnia Transatlantica costituita in Genova con atto del 4. 8.^{bre} 1852, ed approvata con regio Decreto del 4. 9.^{bre} successivo, per lo stabilimento di una linea di navigazione a vapore tra Genova e l'America del Nord e del Sud.