

Numero della proposta

203

407

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1867

Proposta di Legge presentata nella tornata del 19. Giugno 1868.
dal Ministro degli Esteri

OGGETTO

Relatore

D'Arte

Approvata nella tornata del

11. luglio 1868

CAMERA DEI DEPUTATI**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE**

composta dei deputati

**La Cava, Corsini, Malenchini, Bianchi, Bembo, Rasponi,
D'Aste, D'Ancona, Sebastiani**sul progetto di legge presentato dal presidente del Consiglio
ministro degli affari esteri*nella tornata del 19 giugno 1868***Convenzione per la guarentigia del pagamento degli inte-
ressi e del capitale del prestito da contrarsi dalla Com-
missione del Danubio per proseguire ed ultimare i lavori
di miglioramento alla foce e nel canale di Sulina.****Tornata del 9 luglio 1868**

SIGNORI — Il trattato di Parigi del 1856 creava la Commissione europea colla missione di definire e fare eseguire i lavori necessari alla navigabilità del basso Danubio, delle sue imboccature ed adiacenti coste, e di stabilire tasse di navigazione onde sostenere le occorrenti spese.

Secondo quel trattato, essa avrebbe dovuto compiere nel termine di due anni il suo mandato, e cedere la sorveglianza e l'amministrazione delle opere fatte alla Commissione permanente degli Stati bagnati dal detto fiume, ossia della Turchia, dell'Austria e dei Principati Danubiani.

Però, esaminata le condizioni in cui trovavasi il basso Danubio, fu riconosciuto insufficiente il breve limite fissato per l'esecuzione degli ingenti lavori richiesti da quella interessante navigazione; cosicchè, nelle conferenze tenute a Parigi in marzo del 1858, venne deciso che la Commissione europea continuasse a funzionare.

Importanti miglioramenti furono il frutto del suo operato, e se di presente navi di grande portata possono entrare e rimontare nel Danubio, lo si deve particolarmente alle opere iniziate all'imboccatura di Sulina.

Tale stato di cose diede luogo alla stipulazione del nuovo atto pubblico del 2 novembre 1865, col quale le potenze interessate stabilirono un regolamento per la navigazione fluviale, e le tariffe delle tasse da imporsi ai bastimenti.

Altre conferenze, che ebbero a tenersi a Parigi nel 1866, prolungarono nuovamente il mandato della Commissione europea fino al 1871, e dopo di ciò la medesima deliberava che, per coprire le spese necessarie onde rendere stabili e permanenti le migliorie realizzate all'imboccatura e nel canale di Sulina, era indispensabile addivenire ad un prestito rimborsabile con parte dell'incasso delle tasse portate dalle tariffe.

Le difficoltà che naturalmente doveva incontrare la Commissione per effettuare un'operazione di tal genere sono chiaramente esposte dalla relazione del Ministero che accompagna il progetto in esame.

Egli è di fronte alle riferite difficoltà che i delegati non videro altra via di successo che quella di far garantire dai rispettivi Governi un *minimum* dei proventi delle anzidette tasse, affinché i sottoscrittori dell'imprestito fossero assicurati del pagamento degl'interessi e del rimborso del capitale.

L'Austria, la Francia, l'Inghilterra, la Prussia e la Turchia, unitamente al Governo del Re, avendo aderito a siffatta proposta, fu stipulata a Galatz la convenzione 30 aprile del corrente anno, annessa allo schema di legge.

Con quest'atto le sei potenze segnatarie s'impegnarono a garantire solidariamente gl'interessi e l'ammortizzazione di un prestito da farsi dalla Commissione europea per la somma di lire 3,375,000 ad un interesse non maggiore del 5 per cento.

La vostra Commissione prese in attenta disamina gli oneri che deriverebbero dalle condizioni inserite in detto atto, e riconobbe che i medesimi nella peggiore ipotesi si ridurrebbero all'anticipazione della nostra quota, sopra di una somma non eccedente lire 360,000 annue, e per il lasso di 13 anni; quota che non andrebbe perduta perchè rimborsabile con priorità sull'incasso delle tasse, in forza dell'atto pubblico 2 novembre 1865.

Ma risulta da dati ufficiali che l'annuo introito delle tasse, calcolato sulla media degli ultimi 7 anni ascenderebbe a lire 847,994, delle quali vogliono essere dedotte 400,000 per le spese di manutenzione ed amministrazione, e quindi ne emerge che rimarrebbero oltre

a 440,000 lire nette, bastevoli per soddisfare largamente agli impegni derivanti dall'imprestito.

Laonde il pericolo di una anticipazione di quote per parte delle potenze garanti sembrerebbe assai improbabile, salvo circostanze di guerra che impedissero la generale navigazione del Danubio, o mancanza assoluta di raccolto; mentre in istato normale è prevedibile che la rendita dianzi menzionata possa avere notevole incremento, tanto per effetto di una più regolare esazione, quanto per il maggiore sviluppo della navigazione, derivante dalle migliorate condizioni di navigabilità.

Signori, quand'anche la richiesta cauzione esponesse talvolta la finanza dello Stato ad una eventuale anticipazione, la vostra Commissione non esiterebbe ad accettare il progetto in discorso, in vista dei considerevoli interessi del nostro commercio marittimo nel basso Danubio.

Infatti la marina italiana è la quarta, in ragione di tonnellaggio, fra le quindici principali che rimontano questo grande fiume, e la terza fra quelle delle nazioni che conchiusero il trattato di Parigi 1856.

Infine, tenuto conto che il Governo ha provveduto, affinché la navigazione non abbia ad essere aggravata da alcun aumento di tassa, e perchè sia mantenuto intatto il principio già stabilito a favore del canale di San Giorgio, per natura molto più conveniente; e fatto altresì caso delle ratifiche state consentite dalle altre potenze segnatarie, la vostra Commissione vi propone l'accettazione della legge quale fu dal Ministero presentata.

A. D'ASTE, *relatore.*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla Convenzione firmata in Galatz il 30 aprile 1868, mediante la quale l'Italia, unitamente all'Austria, alla Francia, alla Gran Bretagna, alla Prussia ed alla Turchia, si obbliga a garantire il pagamento degli interessi e l'estinzione di un prestito di 3,375,000 lire da contrarsi dalla Commissione europea del Danubio per proseguire ed ultimare i lavori di miglioramento alla foce e nel canale di Sulina.

Approvato nella seduta del 11. Luglio 1868.

Pelloni

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE.~~

Identico al qui contro.

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal presidente del Consiglio,
ministro degli affari esteri

(MENABREA)

nella tornata del 19 giugno 1868

Convenzione per la guarentigia del pagamento degli interessi e del capitale del prestito da contrarsi dalla Commissione del Danubio per proseguire ed ultimare i lavori di miglioramento alla foce e nel canale di Sulina.

SIGNORI! — Ho l'onore di presentare alla vostra approvazione una Convenzione firmata a Galatz il 30 aprile 1868, in forza della quale l'Italia, unitamente all'Austria, alla Francia, alla Gran Bretagna, alla Prussia ed alla Turchia, s'impegna a garantire il pagamento degli interessi e l'estinzione di un prestito di tre milioni trecento settantacinque mila lire, da contrarsi dalla Commissione europea del Danubio per proseguire ed ultimare i lavori di miglioramento alla foce e nel canale di Sulina.

Già fin dal novembre del 1865 la Commissione europea del Danubio aveva deciso di contrarre un prestito di circa tre milioni di lire per compiere e rendere definitivo il sistema di miglioramento del canale di Sulina, secondo le risoluzioni state prese dalle potenze che sottoscrissero il trattato di Parigi; e le potenze stesse l'avevano autorizzata a contrarlo, esclusa però ogni guarentigia per loro parte, cioè che gli interessi ed il fondo di estinzione avrebbero dovuto essere unicamente prelevati dai proventi di navigazione. Ma i tentativi fatti dalla Commissione presso varie case ban-

carie d'Europa per effettuare quel prestito rimasero infruttuosi, e la Commissione si limitò per l'anno 1866 a provvedersi, mediante obbligazioni portanti il 10 per cento d'interesse, i fondi necessari per soddisfare al pagamento di materiali acquistati in previsione delle opere da intraprendersi e per sopperire a qualche lavoro d'urgenza.

Quindi l'eseguimento dei progetti stati approvati per compiere il miglioramento stabile del passaggio di Sulina dovette rimanere in sospenso.

Intanto la Conferenza di Parigi, nella seduta del 28 marzo 1866, protraeva per cinque anni ancora l'esistenza della Commissione europea del Danubio, i cui poteri non dovevano però in alcun caso eccedere il termine estremo del 1871.

La Commissione doveva quindi dal canto suo provvedere ai mezzi occorrenti al compimento di quegli importanti lavori. Ma a radunare i capitali occorrenti si affacciavano le stesse difficoltà incontrate nell'anno precedente. Esse consistevano nelle sfavorevoli condizioni del mercato finanziario, nella carestia dei ce-

reali che nel 1866 si verificò nei Principati Danubiani e che avrebbe avuto conseguenze anche per l'esportazione dell'anno seguente, nella insufficiente malleveria che i banchieri trovavano per prestiti di somme cospicue e con rimborso a lunghe scadenze in una Commissione, che per il suo carattere internazionale non è soggetta a veruna giurisdizione speciale e la cui esistenza è limitata a pochi anni ancora; infine nel timore degli speculatori che in certe eventualità, come, per esempio, in caso di cattivi raccolti nei Principati o nel caso di guerra, i proventi della navigazione, che sono i soli dei quali può disporre, non possano più dare un'eccedenza attiva bastevole a somministrare gli interessi ed il rimborso del prestito.

In tale stato di cose i delegati dovettero studiare le basi di una combinazione che fosse di natura a facilitare il successo di un'operazione finanziaria atta a realizzare i progetti della conferenza. Essi pertanto compilarono un *Memorandum* diretto a dimostrare che la riuscita di un prestito sarebbe assicurata qualora le potenze firmatarie del trattato di Parigi consentissero a garantire un *minimum* dei proventi di navigazione a Sulina, per modo che venissero assicurati ai sottoscrittori del prestito gli interessi ed il rimborso del capitale.

Secondo i calcoli fatti, la parte di contribuzione che nelle circostanze meno favorevoli potrebbe incombere a ciascuno degli Stati contraenti non eccederebbe la somma di lire 78,000 per ogni anno, e ciò per uno spazio di tempo che non potrebbe in ogni caso raggiungere un decennio.

Il Governo di S. M. aveva sempre seguito con vivo interesse tutte le fasi di siffatta vertenza, e non poteva certamente non desiderare che i lavori intrapresi per la navigabilità del basso Danubio fossero condotti a compimento. La navigazione italiana figura in quelle acque per un numero considerevole di tonnellate, che la pone tra le marine più cospicue addette al traffico degli scali danubiani, in guisa che qualunque comodità ed agevolezza si apprestino allo accesso ai medesimi, sarebbero tornate per essa come per tutte le altre marinerie di reale vantaggio.

Per queste ragioni il Governo del Re, convinto delle difficoltà che si sarebbero incontrate nel trovare i fondi necessari ai lavori progettati, qualora le potenze se-

gnatarie del trattato di Parigi non avessero prestata la chiesta malleveria, e penetrato dalla necessità di porre opera a siffatti lavori ha creduto di dover prendere in considerazione il progetto che era stato presentato. La sua risposta si fu pertanto che l'Italia era dal canto suo disposta, salvo, ben inteso, l'approvazione del Parlamento, ad assumere la sua quota di garanzia per l'imprestito di tre milioni circa di lire da contrarsi dalla Commissione europea, a condizione però: 1° che la parte contributiva che potesse incomberle non avrebbe mai ecceduto la somma annua, durante 9 o 10 anni al più, di 78,000 lire; 2° che le somme, che eventualmente avessero dovuto versarsi, conservassero il carattere di semplici anticipazioni, e che si prendessero tutte le misure necessarie per assicurarne il rimborso dopo l'estinzione dell'imprestito; 3° che la navigazione non dovesse essere aggravata da alcun aumento di tassa.

Queste appunto furono le basi accettate dall'Austria, dalla Francia, dall'Inghilterra, dalla Prussia e dalla Turchia, sulle quali si stipulò la Convenzione di Galatz del 30 aprile 1868.

Nel procedere poi alla firma della Convenzione, il Governo italiano richiese ed ottenne l'inserzione nel protocollo secondo, annesso alla Convenzione stessa, di una riserva tendente a mantenere inalterate le stipulazioni convenute in passato in favore del canale e delle bocche di San Giorgio.

Il Governo del Re ha in tutta questa vertenza preso consiglio dalla convenienza e necessità di favorire il commercio e la navigazione che con tanto profitto e ricchezza dal nostro paese si fa negli scali del Levante, ed avrebbe creduto di mancare ad una parte del suo compito se, a fronte di un'eventuale passività, si fosse astenuto dal prestare il suo concorso per facilitare alla Commissione danubiana i mezzi di assicurare la navigabilità del basso Danubio.

Io porto quindi fiducia, o signori, che a questa Convenzione non mancherà il vostro suffragio, tanto più che havvi fondato motivo a ritenere che il prodotto delle tasse di navigazione basti a soddisfare pienamente agli obblighi che vengono assunti anche dall'Italia, senza che ne derivi alcun aggravio reale alle finanze dello Stato.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla Convenzione firmata in Galatz il 30 aprile 1868, mediante la quale l'Italia, unitamente all'Austria, alla Francia, alla Gran Bretagna, alla Prussia ed alla Turchia, si obbliga a garantire il pagamento degli interessi e l'estinzione di un prestito di 3,375,000 lire da contrarsi dalla Commissione europea del Danubio per proseguire ed ultimare i lavori di miglioramento alla foce e nel canale di Sulina.

Convention pour la garantie d'un emprunt à contracter par la Commission européenne du Danube.

Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, Sa Majesté l'Empereur des Français, Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Prusse, au nom de la Confédération de l'Allemagne du Nord, et Sa Majesté l'Empereur des Ottomans,

Ayant reconnu la nécessité de mettre la Commission européenne du Danube en mesure de contracter un emprunt à des conditions avantageuses, et, par ce moyen, d'achever les travaux d'amélioration entrepris ou à entreprendre à l'embouchure et dans le bras de Soulina, sans imposer de charges trop lourdes aux bâtiments de toutes les nations qui fréquentent le bas-Danube;

Et prenant en considération :

Les articles 16 à 18 du Traité conclu à Paris le 30 mars 1856, portant qu'une Commission européenne sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires pour mettre le bas-Danube, en aval d'Isak-tcha, ses embouchures et les parties de la mer y avoisinantes dans les meilleures conditions possibles de navigabilité; ledit Traité stipulant, en outre, que des droits fixes, arrêtés par la Commission, pourront être perçus pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation aux embouchures du Danube ;

L'acte public relatif à la navigation des dites embouchures, signé à Galatz le 2 novembre 1865, sanctionné dans la séance de la Conférence de Paris, en date du 28 mars 1866;

Les délibérations prises par la Commission européenne, ledit jour 2 novembre 1865, le 16 octobre 1866 et le 25 avril 1867, portant que de nouveaux travaux seraient entrepris pour compléter et rendre permanentes les améliorations provisoires déjà réalisées à l'embouchure et dans le bras de Soulina, et que les frais de ces travaux seraient couverts au moyen d'un emprunt à contracter par la Commission et remboursable sur le produit des droits fixes arrêtés et perçus par elle ;

Les résolutions adoptées par la Conférence de Paris, dans ses séances du 28 mars et du 24 avril 1866, tou-

chant le délai dans lequel les nouveaux travaux devront être terminés ;

Les déclarations faites par le délégué de Sa Majesté Impériale le Sultan, dans la séance de la Commission européenne du 9 mai 1866, et dans celle du 16 octobre suivant, desquelles il résulte que dans le but de faciliter à ladite Commission la conclusion de son emprunt, la Sublime Porte renonce à réclamer le remboursement des avances qu'elle a faites elle-même pour couvrir les premières dépenses des susdits travaux, et ce jusqu'au moment où le nouvel emprunt à contracter, pour en terminer l'achèvement, aura été entièrement amorti ;

Le Memorandum en date du 15 octobre 1866, soumis aux puissances signataires du Traité de Paris, constatant que les négociations ouvertes en vue dudit emprunt sont demeurées infructueuses, faute de garanties suffisantes à offrir aux capitalistes, et qu'il sera impossible à la Commission de trouver les ressources nécessaires à l'achèvement de sa tâche, sans un appui efficace de la part de ses hauts commettants ;

Et les dispositions de l'acte public du 2 novembre 1865, sus-énoncé, spécialement celles des articles 14, 15 et 16, relatives à la perception et à l'emploi des taxes de Soulina, et celle de l'article 21, qui assure le bénéfice de la neutralité aux ouvrages et établissements de toute nature créés par la Commission européenne, notamment à la Caisse de navigation de Soulina ;

Ont nommé pour leurs plénipotentiaires,

Savoir :

Sa Majesté le Roi d'Italie,

Le sieur Etienne Castelli, son Consul à Galatz, chevalier de l'Ordre des Saints Maurice et Lazare ;

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, etc.,

Le sieur Alfred chevalier de Kremer, son Conseiller de Section, et Consul pour le littoral du bas-Danube, son délégué dans ladite Commission européenne du Danube ;

Sa Majesté l'Empereur des Français,

Le sieur Louis Marie Adolphe baron d'Avril, son agent et Consul général à Bucharest, son délégué dans ladite Commission européenne, officier de l'Ordre Impérial de la Légion d'honneur, etc. ;

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande,

Le sieur John Stokes, lieutenant-colonel au Corps Royal des Ingénieurs, son Vice-Consul pour le Delta

du Danube, son délégué dans ladite Commission européenne, chevalier de l'Ordre Impérial du Medjidié de quatrième classe, etc. ;

Sa Majesté le Roi de Prusse, au nom de la Confédération de l'Allemagne du Nord,

Le sieur Henri Ernest Werner, comte de Keyserling-Rautenburg, son agent et Consul général en Roumanie, son délégué dans ladite Commission européenne, chevalier de son Ordre de l'Aigle rouge de quatrième classe, chevalier de Saint-Jean de Jérusalem, etc. ;

Et Sa Majesté l'Empereur des Ottomans,

Suleyman Behidj Pacha, Beylerbey de Roumélie, son Gouverneur pour la province de Toultscha, son délégué dans la dite Commission européenne du Danube, décoré de l'Ordre impériale du Medjidié de troisième classe ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1.

Leurs Majestés,

L'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, s'engage, sauf l'assentiment des Corps représentatifs compétents, à garantir les intérêts et l'amortissement d'un emprunt de trois millions trois cent soixante quinze mille francs, ou cent trente cinq mille livres sterling, à contracter par la Commission européenne du Danube ;

L'Empereur des Français s'engage, sous la ratification du Corps législatif de France, à garantir les intérêts et l'amortissement du même emprunt ;

La Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande s'engage à recommander à son Parlement de l'autoriser à garantir les intérêts et l'amortissement du même emprunt ;

Le Roi d'Italie s'engage, sauf l'approbation du Parlement italien, à garantir les intérêts et l'amortissement du même emprunt ;

Le Roi de Prusse s'engage, au nom de la Confédération de l'Allemagne du Nord, sauf l'assentiment du Reichstag et du Conseil fédéral, à garantir les intérêts et l'amortissement du même emprunt ;

L'Empereur des Ottomans s'engage à garantir les intérêts et l'amortissement du même emprunt ;

Et il est entendu que cette garantie sera conjointe et solidaire entre toutes les Hautes Parties contractantes.

Article 2.

L'intérêt payable sur ledit emprunt ne sera pas su-

périeur à cinq pour cent, et la durée de l'amortissement n'excédera pas une période de treize ans, à partir du premier janvier mil huit cent soixante onze, époque à laquelle le versement de l'emprunt aura été complété par les prêteurs.

A partir du premier versement et jusqu'au premier janvier mil huit cent soixante onze, la garantie conjointe et solidaire portera sur les intérêts des sommes versées, et pendant les années suivantes sur les annuités comprenant à la fois l'intérêt et l'amortissement du capital et n'excédant pas la somme totale de trois cent soixante mille francs ou quatorze mille quatre cents livres sterling, par an.

Article 3.

S'il arrivait que le produit net des taxes perçues par la Commission européenne à l'embouchure de Soulina, en vertu de l'article 16 du Traité de Paris, déduction faite d'une somme n'excédant pas quatre cent mille francs ou seize mille livres sterling, pour les frais d'entretien des travaux et d'administration, fût insuffisant pour pourvoir complètement au service des intérêts et du fonds d'amortissement de l'emprunt, Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, Sa Majesté l'Empereur des Français, Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté le Roi de Prusse, au nom de la Confédération de l'Allemagne du Nord, et Sa Majesté l'Empereur des Ottomans, sur l'avis de la quotité du déficit, qui leur sera donné, un mois avant l'échéance, soit par la Commission européenne ou par l'autorité qui lui succédera, soit par les intéressés eux-mêmes, s'engagent à fournir, à titre d'avance, avant l'expiration de ce délai, leur part afférente dans ladite garantie.

Article 4.

Dans le cas prévu par l'article précédent et pour éviter tout retard, le Gouvernement Britannique s'engage à déposer à la Banque d'Angleterre toute la somme nécessaire pour le paiement intégral des intérêts et de l'amortissement, à l'époque précise de l'échéance.

De leur côté, les autres Puissances contractantes s'engagent à faire remettre immédiatement leur dite part afférente au Gouvernement Britannique.

Article 5.

L'article 14 de l'acte public du 2 novembre 1865 ayant stipulé que le revenu produit par les susdites taxes serait affecté, par priorité et préférence, au remboursement des emprunts contractés par la Commis-

sion européenne et de ceux qu'elle pourrait contracter à l'avenir, pour l'achèvement des travaux d'amélioration des embouchures du Danube, les Hautes Parties contractantes se réservent d'user pour elles-mêmes du bénéfice de ce droit de priorité et de préférence, à titre de subrogation, dans le cas où elles auraient dû pourvoir, de leurs propres deniers, au service de l'emprunt garanti.

Il est entendu, cependant, que ce droit de priorité sera exercé par les Puissances sans préjudice ni aux droits des porteurs des titres de cet emprunt, ni aux droits antérieurs des créanciers au profit desquels la Commission européenne a engagé ses revenus pour le montant des emprunts partiels, s'élevant à cent onze mille cent ducats, émis les 12 mai 1866, 25 avril et 4 novembre 1867, pour commencer les travaux définitifs, et remboursables, à courte échéance, sur le produit de l'emprunt à contracter.

Article 6.

Aussitôt que la présente Convention sera devenue définitive pour quatre au moins des Hautes Parties contractantes, la garantie conjointe et solidaire sortira son plein et entier effet à l'égard de ces dernières.

Article 7.

La présente Convention sera ratifiée. Chacune des Hautes Puissances contractantes ratifiera en un seul exemplaire. Les ratifications seront déposées, dans le délai de trois mois, ou plus tôt si faire se peut, dans les archives de la Commission européenne du Danube, pour être plus tard remises à l'autorité qui lui succédera.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Galatz, le trentième jour du mois d'avril de l'an mil huit cent soixante huit.

L. S. CASTELLI STEFANO.
L. S. A. DE KREMER.
L. S. A. D'AVRIL.
L. S. J. STOKES.
L. S. H. Comte DE KEYSERLING.
L. S. SULEYMAN.

Per copia conforme all'originale esistente presso il Ministero degli affari esteri.

Firenze, 18 giugno 1868.

Il direttore generale
A. PETROLERI.

Appuntata nella minuta del 11 luglio 1868
P. M. M. M.

N° 203 A

Tornata del 9. luglio 1865.

Relazione della
Commissione

composta dai deputati

La Cava, Corzini, Malanchini,

Bianchi, Bernabè, Raettoni,

D'Azzi, D'Ammona e

Sebastiani, sul progetto

d' legge presentato dal

presidente del Consiglio,

ministro degli affari

esteri, nella tornata

del 19. Giugno 1865.

Convenzione per la
garantigia del

pagamento degli interessi
e del capitale, del prestito

da contrarsi dalla

Commissione del Danubio,

per preparare ed ultimare

i lavori di miglioramento

alla foce e nel canale

d' Aulna.

Il trattato di Parigi

del 1856, creava la

Commissione Europea della

Commissione di definire e

fare eseguire i lavori
necessari alla navigabilità
del basso Danubio, delle
sue imboccature ed
adiacenti cospite, e di
stabilire tesse di naviga-
zione, onde poterne le
occorrenze.

Secondo quel trattato,
essa avrebbe dovuto
compiere nel termine
di due anni, il suo
mandato, e cedere la
sorveglianza e l'ammi-
nistrazione delle opere
fatte, alla Commissione
permanente degli Stati
bagnati dal detto fiume,
opere della Turchia,
dell'Austria e dei
Principati Danubiani.

Però esaminata le
condizioni in cui tro-
vavasi il basso Danubio
fu riconosciuto insuffi-
ciente il breve termine
limite fissato, per la
esecuzione degli ingenti
lavori richiesti da quella

interpartita navigazione,
coficchi nelle conferenze
tenute a Parigi in marzo
del 1858, venne deciso che
la Commissione Europea
continuasse a funzionare.

Importanti miglioramenti furono il frutto
del suo operato, e se di
presente navi di grande
portata possono entrare
e rimontare nel Danubio,
lo si deve particolarmente
alle opere iniziate alla
imboccatura d'Ulina.

Tale stato di cose,
diede luogo alla stipula-
zione del nuovo atto
pubblico del 2. novembre
1865, col quale le potenze
interpartite stabilirono un
regolamento per la navi-
gazione fluviale, e le
tariffe delle tasse da
imporvi a' bastimenti.

Altre conferenze
si ebbero a tenersi a
Parigi nel 1866, protrun-
gano nuovamente il

il mandato della Commissione
Europea, fino al 1876, e
dopo di ciò la medesima
deliberava che per co-
prire le spese necessa-
rie onde rendere stabili e
permanenti le migliorie
realizzate all'imboccatura
e nel canale d'Ulina,
era indispensabile
addizionare ad un'im-
prestito rimborsabile con
parte dell'incasso delle
tasse portate dalle tariffe.

Le difficoltà che natu-
ralmente dovevano in-
contrare la Commissione
per effettuare un'operazione
di tal genere sono elio-
mente oggetto della
relazione del Ministero,
che accompagna il progetto
in esame.

Egli è di fronte alle
riferite difficoltà che i
delegati non videro altra
via di mezzo che quella
di far garantire dai rispet-
tivi Governi un minimum

5
47

dei proventi delle anzidette
tasse, affinché i possessori
dello imprestito fossero
assicurati del pagamento
degli interessi e del
rimborso del capitale.

L'Austria, la Francia,
l'Inghilterra, la Prussia
e la Turchia, unitamente
al Governo del Re,
avendo aderito a siffatta
proposta, fu stipulata a
Galatz la Convenzione
30. aprile del corrente
anno, annessa allo
schema di legge.

Con quest'atto le sei
potenze signatarie si
impegnarono a garantire
solidariamente gli interessi
ed l'ammortizzazione di
un'imprestito da farsi
dalla Commissione Euro-
pea per la somma di
lire 3,345,000, ad un'inte-
resa non maggiore del 5/100.

La detta Commissione
presta in attesa di esaminare
gli oneri che deriverebbero

dalle condizioni inferite
dell'atto, e risulterebbe
che i medesimi nella
peggiore ipotesi si
ridurrebbero alla antea-
-posizione della nostra
quota, ^{sopra di esso} ~~aggiungente ad~~
una somma non ecceden-
dove 360,000 annue, e per
il tempo di 13 anni; quota
che non andrebbe per-
-duta perche' rimborsabile
con priorit  sulla incassa-
-zione delle tasse, in forza del
l'atto pubblico 2. gbre
1865.

Ma risulta da dati
ufficiali che l'ammuo-
-intravito delle tasse,
calcolato sulla media
degli ultimi 7 anni
sarebbe a lire
847,994, delle quali
vogliono essere dedotte
400,000 per le spese di
manutenzione e ammi-
-nistrazione, e quindi
ne emerge che rima-
-rebbero oltre a 440,000

mette bastevoli per soddisfare largamente agli impegni derivanti dalle imprestiti.

Laonde, il pericolo d'una anticipazione di quote, per parte delle potenze ^{garanti} sembrerebbe assai improbabile, salvo circostanze di guerra che impedissero la generale navigazione del Danubio, e mancanza assoluta di raccolto; mentre in istato normale è prevedibile che la rendita d'angi menzionata possa avere notevole incremento, tanto per effetto d'una più regolare spazione, quanto per il maggiore sviluppo della navigazione, derivante dalle migliorate condizioni di navigabilità.

Signori, quando anche la richiesta cauzione esponesse talvolta la finanza dello Stato ad una eventuale anticipazione, la nostra Commissione non esiterebbe

ad accettare il progetto in
di corpo, in vista dei con-
siderevoli interessi del
nostro commercio marittimo
sul capo Danubio.

Infatti la marina
italiana è la quarta in
ragione di tonnellaggio fra
le 15 principali che dimora-
no questo grande fiume,
e la terza fra quelle delle
nazioni che conchiusero
il trattato di Parigi del 1856.

Infine, tenuto conto
che il Governo ha probeduto,
affinchi la navigazione non
abbia ad essere aggravata
da alcun aumento di tassa,
e perchi sia mantenuto
intatto il principio già
stabilito a favore del canale
di San Giorgio, per natura
molto più conveniente, e
fatto altri capi delle
ratifiche state compilate
dalle altre potenze segna-
tarie, la nostra Commissione
si propone l'accetta-
zione della legge

9
47

quali fu dal ministro o
presentata

A. D'Altezzelatore
3

La

Signori

Ho l'onore di presentare
alla vostra approvazione una
convenzione firmata a Galatz
il 30. Aprile 1868, in forza della
quale l'Italia unitamente all'Austria,
alla Francia, alla Gran Bretagna,
alla Prussia ed alla Turchia,
s'impegna a garantire il
pagamento degli interessi e
l'estinzione di un prestito di
tre milioni trecento settanta cinque
mila franchi da contrarsi dalla
Commissione Europea del Danubio per
proseguire ed ultimare i lavori di
miglioramento alla foce e nel canale
di Sulina.

Già fin dal Novembre del
1865, la Commissione Europea del
Danubio aveva deciso di contrarre

un prestito di circa tre milioni
di franchi per compire e
rendere definitivo il sistema di
miglioramento del canale di Sulina
secondo le risoluzioni state prese
dalle potenze firmatarie del
Trattato di Parigi, e le potenze
stesse l'avevano autorizzata a
contrarlo, esclusa però ogni garanzia
per loro parte, cosicchè gli interessi
ed il fondo di estinzione avrebbero
dovuto essere unicamente prelevati
dai proventi di navigazione. Ma
i tentativi fatti dalla Commissione
presso varie case bancarie d'Europa
per effettuare quel prestito rimasero
infruttuosi, e la Commissione si
limitò per l'anno 1866. a provvedersi,
mediante obbligazioni portanti il
10 % d'interesse, i fondi necessari
per soddisfare al pagamento di materiali
acquistati in previsione delle opere da
intraprendersi e per sopporre a qualche
lavoro d'urgenza.

Quindi l'eseguimento dei progetti
stati approvati per compiere il

20 10
miglioramento stabile del passaggio
di Sulina dovette rimanere sospeso.

Intanto la Conferenza di Parigi,
nella seduta del 28 Marzo 1866, protraeva
per cinque anni ancora l'esistenza della
Commissione Europea del Danubio, i cui
poteri non dovevano però in alcun caso
eccedere il termine estremo del 1871.

La Commissione doveva quindi
da canto suo provvedere ai mezzi occorrenti
al compimento di quegli importanti lavori.
Ma a radunare i capitali occorrenti si
affacciavano le stesse difficoltà incontrate
nell'anno precedente - esse si riassumevano
nelle sfavorevoli condizioni del mercato finan-
ziario, nella carestia dei cereali che nel 1865
si verificò nei principali Danubiani e che
avrebbe avuto conseguenze anche per
l'esportazione dell'anno seguente, nella
insufficiente mallevanzia che i Banquieri
trovavano per prestiti di somme cospicue
e con rimborso a lunghe scadenze in una
Commissione, che per il suo carattere interna-
zionale non è soggetta a veruna
giurisdizione speciale e la cui esistenza
è limitata a pochi anni ancora:

infine) nel timore degli speculatori
che in certe eventualità, come per
esempio in caso di cattivi raccolti
nei principali o nel caso di guerra,
i proventi della navigazione, che
sono i soli dei quali può disporre,
non possano più dare un'evidenza
attiva bastevole a somministrare gli
interessi ed il rimborso del prestito.

Levi

In tale stato di cose i Delegati
dovettero studiare le basi di una
combinazione che fosse di natura a
facilitare il successo d'una operazione
finanziaria atta a realizzare i progetti
della conferenza. Essi pertanto redassero
un memorandum diretto a dimostrare che
la riuscita di un prestito sarebbe
assicurata qualora le potenze firmatarie
del Trattato di Parigi consentissero a
guarentire un minimum dei proventi
di navigazione a Sulina, per modo che
venissero assicurati ai sottoscrittori del
prestito gli interessi ed il rimborso del
capitale.

Secondo i calcoli fatti, la parte
di contribuzione che nelle circostanze

meno favorevoli potrebbe incombera
ciascuno degli Stati Segnatari non eccederebbe
la somma di L. 78.000. per ogni anno,
e ciò per uno spazio di tempo che non
potrebbe in ogni caso raggiungere un
decennio.

Il Governo di S. M. aveva
sempre seguito con vivo interesse tutte
le fasi di siffatta vertenza e non poteva
certamente a meno di augurarsi che i
lavori intrapresi per la navigabilità
del Basso Danubio fossero condotti a
compimento. La navigazione italiana
figura in quelle acque per un numero
considerevole di tonnellate, che la pone
tra le marine le più cospicue addette
al traffico degli Stadi Danubiani, in
guisa che qualunque comodità ed agevolezza
si appresti allo scuscio medesimo sarebbero
lornate per essa come per tutte le altre
marinerie di reale vantaggio.

Per queste ragioni il Governo del
Re, convinto delle difficoltà che si
sarebbero incontrate nel trovare i
fondi necessari ai lavori progettati,
qualora le potenze segnatari del Trattato

di Parigi non avessero prestata la
chiave malleveria, ed immediato della
necessità di porre opera a fiffatti lavori
ha creduto di dover prendere in considerac-
-zione il progetto che era stato presentato.
La sua risposta si fu per tanto che
l'Italia era da canto suo disposta,
salva ben inteso l'approvazione del
parlamento, ad assumere la sua quota
di garanzia per l'imprestito di tre
milioni circa di franchi da contrarsi
dalla Commissione Europea, a condizione
però 1° che la parte contributiva che
potesse incomberle non avrebbe mai
ecceduto la somma annua, durante 9.
o 10. anni al più, di 78/m. franchi
2° che le somme, che eventualmente
avessero dovuto versarsi, conservassero il
carattere di semplici anticipazioni e che
si prendessero tutte le misure necessarie
per assicurarne il rimborso dopo l'es-
-tinzione dell'imprestito - 3° che la
navigazione non dovesse essere aggravata
da aumento di tassa.

Queste appunto furono le
basi accettate dall'Austria, dalla Francia

4 402
Dall'Inghilterra, dalla Prussia e dalla
Turchia, sulle quali si stipulò la
convenzione di Galatz del 30 aprile
1868.

Suon
[Signature]
et el procedere poi alla
firma della Convenzione, il Governo
italiano richiese ed ottenne l'inserzione
nel protocollo secondo annesso alla
Convenzione stessa, di una riserva
tendente a mantenere inalterate le
stipulazioni convenute in passato in
favore del canale e delle bocche di
S. Giorgio.

[Signature]
Il Governo del Re ha
in tutta questa vertenza preso
consiglio dalla convenienza e necessità
di favorire il commercio e la
navigazione che con tanto profitto
e ricchezza dal nostro paese si fa
negli stati del Levante ed avrebbe
creduto di mancare ad una parte
del suo compito se, a fronte di un
eventuale passività, si fosse
astenuuto dal prestare il suo
concorso per facilitare alla
Commissione Danubiana i mezzi

di assicurare la navigabilità del
Basso Danubio.

Io porto quindi fiducia
o Signori, che a questa convenzione
non mancherà il vostro suffragio,
tanto più che ho vi fondato mo-
tivo a ritenere che il prodotto
delle tasse di navigazione basti a
soddisfare pienamente agli obblighi
che vengono assunti anche dall' Italia
senza che ne derivi alcun aggravio
reale alle finanze dello Stato.

N° 203.

Progetto di legge presentato al
Parlamento dal Reale Ministero degli Affari
Esterni (Ministero)

Convenzione per la garanzia del paga-
mento degli interessi del capitale del
prestito in contanti della Comunità del
Danubio per l'acquisto ed abbeveramento e lavori
di miglioramento alla Spea, e nel Canale
di Salina

Tratta del 19. giugno 1878

Progetto di Legge

Vittorio Emanuele II.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

Articolo Unico

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione firmata in Galatz il 30. Aprile 1868, mediante la quale l'Italia, unitamente all'Austria, alla Francia, alla Gran Bretagna, alla Prussia ed alla Turchia, si obbliga a garantire il pagamento degli interessi e l'estinzione d'un prestito di 3375.000. franchi da contrarsi dalla Commissione Europea del Danubio per proseguire ed ultimare i lavori di miglioramento alla foce e nel canale di Sulina.

438
VITTORIO EMANUELE II.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Presidente del
Consiglio dei Ministri e Ministro Segretario
di Stato per gli Affari Esteri

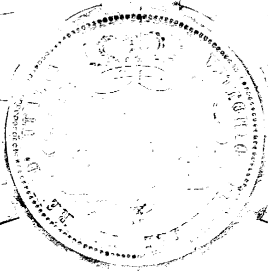
Abbiamo decretato e decretiamo

Articolo Unico

Il Nostro Ministro, Presidente del Consiglio
e Ministro Segretario di Stato per gli Affari
Esteri è autorizzato a presentare al Parlamen-
to Nazionale il qui unito progetto di
Legge relativo all'approvazione della
Convenzione conclusa a Galatz il 30
Aprile 1868 per la garanzia di un prestito
soda contrattarsi dalla Commissione
Europea del Danubio ed a sottoporre
la discussione.

Dato a Firenze addì 17 Giugno 1868.

Vittorio Emanuele



M. Mancini