Numero della Proposta

176

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861

Proposta di Legge presentata nella tornata del 31 Genn.° 1862
dal Ministro Dei Lavori Pubb.ci

OGGETTO

Servizio postale marittimo fra Ancona e l'Egitto

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Pepoli
» 2° Conti
» 3° De Cesare
» 4° Mazzi
» 5° D'Ayala
» 6° Vacca
» 7° Susani
» 8° Marliani
» 9° Scocchera

Relatore Vacca

Adottata nella tornata del 11 luglio **1861**

Progetto di Legge

Vittorio Emanuele II

per grazia di Dio per volontà della Nazione

Re d'Italia.

Art. 1°

È approvata la Convenzione per la concessione del servizio postale marittimo in data 2 Gennajo 1862 fra il Ministro delle Finanze Cubitelli, quello delle Finanze pontificie monsignor Stato ed il Signor Carlo Mark Palmer.

Art 2.

Sarà provveduto con appositi stanziamenti sul bilancio passivo dell'anno corrente e dei successivi per l'adempimento del disposto degli Articoli 12 e 13 della detta Convenzione.

2868.

Torino, 24 Febbraio 1863

MINISTERO

DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione Gle delle Poste

Div.e 1 Sez.e 4
N° 4716

Risposta al foglio
del
N.

Oggetto
Domanda del Ministero Estero

Annessi N.

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N° della presente

Con sua nota del 16 il Ministero degli Affari Esteri ha chiesto al Ministero scrivente la restituzione del parere originale del Consiglio del Contenzioso diplomatico sulla questione del Contratto Palmer per la navigazione da Ancona ad Alessandria d'Egitto, che nella nota succitata si asserisce essere stato trasmesso dalla Segreteria della Camera a questo Ministero con lettera del 12 Luglio 1862 N° 758.

Il Sottoscritto ha fatto ricercare minutamente negli Archivi del Ministero il documento suddetto, che venne comunicato alla Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge relativo al servizio postale tra Ancona e l'Egitto, ma non venne fatto di esso traccia, non trovandosi allegato alla lettera di codesta Segreteria del 12 Luglio succitato, la quale annunzia semplicemente la trasmissione del progetto di legge approvativo della Concessione Palmer.

Sorge quindi il dubbio che il detto documento sia rimasto negli Archivi della Camera, per cui il Sottoscritto prega codesto Onorevole Ufficio a volerne ordinare minuta ricerca, e ritrovandolo trasmetterlo a questo Ministero, perchè possa farne la restituzione a quello dell'Estero.

Per il Ministro

Segreteria della Camera dei Deputati
Torino

I ammette in massima la necessità di questa legge, e l'impegno. La 15ª annualità proposta soffre delle eccezioni fra loro per anni comuni spese di viaggi di Stato. Non ammette contratto f. 8 24 in f. pace a 28 f. Due viaggi di ritorno f. Italiani forze estere cause e esperimenti. Numero f. Italiani 1800 in tempo di pace di riflessione di contratto.

III Officiali appresa in massima, non trova troppo i 15 anni. Da qui a quelche anno la nostra marina sarà più sviluppata, e le condizioni della Turchia e dell'Egitto cambiate. Osserva che finché mossi ancora dalle concessioni e occupazioni italiane. Ministro Ora bastevole che il numero richiesto, grande in gabbi posti, sia accordato per l'Italia.

IV Chiede comunicazione delle pratiche che hanno preceduto la convenzione. 15 ben per legge portano comunque la durata di 15 anni. Quando la anticipazione [redacted] la garanzia fini bastimenti a vapore, fra obbligata a prendere ad impiego militare delle navi mercantili. Domanda che non portando il Ministro il risparmio di quelche non fu calcolo a danno? Teme che col modo di fare il governo nel primo tempo dei viaggi a fare esperimenti per l'amministrazione, non legati il Governo.

V Desidera che fra i vantaggi particolari la Città pure di talune convenzioni, se non una Città di quelle legali. 15 anni troppi, parla in essi la marina mercantile avrà fatto grandi progressi e l'ultima di breve tempo. Periodi troppo lunghi. Difficile che l'addizione fatta della legge quale si trova.

VI Esprime che dunque questa convenzione non può soddisfare pienamente. Troppi 15 che in confronto con altre Società d'Italiane. Dunque troppi non può dirsi legge ai quali condizioni farà di qui a pochi anni in Italia, e in quali condizioni [illegible] Numero in regola l'anno bastano a dimostrare [illegible]

VII Questione pregiudiziale. Italia non merita tale fiducia, in altre condizioni finanziarie, e non lasciò andare in Alessandria e appoggiare navi per il servizio. Troppi 15 ben per legge. Affidando questi servizi a altre non offrirebbe al governo il diritto di ripetere una somma in caso di guerra. Ritiene errore non aver esposto le probabilità basate sempre fino a questo esperimento, per l'art. 6 non affonda questa convenzione valida se non dopo approvazione della legge. Si tratta della legge che fu proposta in convenzione, si stabilisce un tempo per effetto di miglioramenti,

IX Crede che il Governo farà sapere una particolare parte del Ministro non riflette sufficiente, f. di conto di risparmio e si tratta nella legge articolo nel senso del VII. Sig. Milano f. la stessa per ciò. Disegno determinare la forza dei vapori Marina di velocità. Battelli forse di cui non a vasto. Non crede giusto di impiegare pubblico 15 anni troppo lungo.

Sessione 1861

Camera dei Deputati

Relazione della Commissione

composta dei Deputati

Pepoli, Conti, De Cesare, Mari, D'Ayala,
Lacca, Susani, Marliani, Scocchera

Sulla proposta di Legge presentata dal Ministro dei Lavori Pubblici, nella tornata del 31 Gennajo 1862

Servizio postale Marittimo fra Ancona e l'Egitto

Signori

Il progetto di legge presentato dal Ministro de' Lavori Pubblici nella tornata del 31 Gennajo 1862. tende a stabilire un servizio postale Marittimo fra Ancona ed Alessandria di Egitto. L'Italia divenendo grande Potenza Marittima non dee restare indietro ad alcuna nello sviluppo de' suoi mezzi commerciali e industriali. La linea di Ferrovie che partendo da Londra non trova altra interruzione che nello Stretto della Manica e sul Cenisio raggiunge in poche ore l'adriatico, e si arresta in Ancona. Se colà dovesse limitarsi la celerità delle comunicazioni che offrono le nostre linee di Ferrovie la utilità di queste rimarrebbe solo nell'attivazione del nostro commercio interno; mapoichè la natura

ha costituita l'Italia nel centro del Mediterraneo sarebbe per noi l'conoscere questo prezioso dono se non volessimo adoprarci a renderla vero centro di tutte le comunicazioni dell'industria e del traffico Europeo. Le nostre relazioni con l'Oriente rimontano a tempi remoti, e quando niun'altra potenza Europea potea vantarsi di averne così estese nell'Arcipelago, nel Mar Nero, nell'Egitto e nella costa d'Africa Settentrionale, l'Italia fruiva di questa privilegiata posizione che arrecava non poco incremento allo sviluppo del suo commercio e de' suoi grandi interessi internazionali con quelle contrade. E fu precisamente per effetto di quelle relazioni che man mano molti Speculatori ed industriali di ogni specie emigrarono dalla loro terra natia e si trasferirono in Oriente e particolarmente in Egitto ove in breve tempo stabilirono una colonia che attualmente raggiunge la cifra di ben 12 mila Italiani colà residenti. Ma i grandi vantaggi che risulterannno da una celere comunicazione fra queste due

regioni del Mediterraneo verranno certamente a moltiplicarsi quando si sarà sperimentato a mettere in communicazione il Mediterraneo col mar Rosso mercè il taglio dell'Istmo di Suez. Niuno impedirà al nostro commercio ed al Governo di spingersi col servizio postale sino alle Indie e fare delle nostre Coste e de' nostri Porti il primo emporio del Commercio Europeo. Sì, o signori, l'Italia è chiamata a grandi destini, e se un tempo per la sua grandezza e la sua civiltà divenne l'arbitra e la prima fra tutte le Nazioni, ora potrebbe ripigliare il suo primato mercè la sua posizione geografica e la sua politica importanza nei reciproci interessi delle grandi Potenze.

È dunque dal Porto di Ancona che il Governo si propone di proseguire il cammino sino all'Egitto mercè una communicazione di Battelli a Vapore che costantemente ed a tempo determinato partano e ritornano fra ancona ed Alessandria.

Quali potranno essere i vantaggi che da

+ delle linee di ferrovie

questa intrapresa risulteranno a favore del nuovo Regno d'Italia non è chi fra noi non possa facilmente scorgerli; e questi vantaggi che per ora varranno a metterci a livello di due altri grandi Stati Europei verranno ad aumentarsi di più quando il porto di Brindisi sarà divenuto centro + delle Provincie Meridionali.

È fuor di dubbio che il cammino più breve e più facile a percorrere in tutte le stagioni sarà quello di Brindisi e che perciò la nostra linea Postale dovrà necessariamente prendere la preferenza a quella del Loyd Austriaco e delle Messagerie Imperiali.

La vostra Commissione in vista delle esposte ragioni ha ritenuto in principio l'accettazione del Progetto: resta solo ad esaminare se il modo di attuazione proposto dal Ministro mercè un Contratto con la casa Palmer di Londra sia o pur nò il più adatto ed il più conveniente agli interessi nazionali e finanziarj.

La sovvenzione di £ 35. per lega

pel primo quinquennio; di £ 32. pel secondo; e di £ 30 per gli ultimi cinque anni potrebbe alquanto apparire per avventura esorbitante, e la vostra Commissione la discusse lungamente ed interrogò il Ministro dei Lavori Pubblici per vedere se fosse stato possibile ridurne le condizioni a più miti proporzioni, e trovò pure atta la sovvenzione di £ 34. per lega da corrispondersi allorchè il punto di partenza sarà fissato in Brindisi. Ma il Sig Palmer non ha creduto poter offrire migliori condizioni meno che ha offerto il ribasso di una lira per lega quando il Servizio andrà a stabilirsi in Brindisi. È stato quindi forza cedere a fronte de' grandi interessi che si collegano a questa intrapresa.

Alcuno della Commissione proponeva in linea di esperimento impegnare il Governo ad eseguire questo Servizio, ma questa idea che in principio sarebbe inoppugnabile, non lo è poi in pratica - poichè noi sappiamo che i Governi male si possono erigere a Speculatori, e che quando trattasi d'intraprese l'utilità delle quali deve derivare dalla vigilanza del servizio e dalla più stretta economia

de' generi di consumazione che vi s'impiegano, gli interessati privati son molto più adatti degli impiegati Governativi, ammettendo anche in questi la maggiore intelligenza ed onestà; dimodochè queste intraprese sono d'ordinario fallite quando vennero sotto la direzione del Governo.

Nella passata discussione trattata nella Camera sul Contratto Rubattino ed Accosato, si parlò della convenienza di riunire tutte le nostre linee postali in una sola intrapresa, e sarebbe questa ottima idea qualora fosse effettuibile; ma tanto dal Ministro passato de Lavori Pubblici quanto dallo attuale tutti i tentativi di tal genere sono riusciti infruttuosi. Però il Ministro non dispera di potere in avvenire realizzare questo vasto progetto, e sarà allora il caso d'imporre alla compagnia l'obbligo d'impiantare nel nostro Regno de' Cantieri di Costruzione atti a fornire il naviglio a vapore necessario al servizio postale. Ma in questo momento che sotto tutti gli aspetti è per noi di somma urgenza che questi mezzi di commicazioni vengano attivati al più presto possibile sarebbe una pretenzione esagerata quella di volere che una piccola Società getasse de' capitali fortissimi per istituire de' Stabilimenti

dichpacchine e de' cantieri di Costruzione.

Sulla condizione dell'Art.o 6.o del quaderno d'oneri ove viene stabilito che i battelli debbano avere una velocità media di 10. miglia per ora la vostra Commissione si è uniformata a quanto risultò da quella lunghissima discussione sul medesimo articolo del Contratto Rubattino, cioè che per velocità media debba intendersi la media semestrale, e di ciò ha fatto piena adesione al progetto presentato dal chpinistro.

Finalmente sul modo di calcolare il valore e la grandezza del Bastimento la Commissione ha osservato che il tonnellaggio di stazza misura di costruttore è una misura approssimativa di capacità proporzionale alla grandezza del bastimento. Tale misura serve di regola nelle contrattazioni che hanno luogo con i costruttori mercantili per la costruzione de' bastimenti a cottimo. E su questa specie e su questa cifra di tonnellaggio che si stabilisce il prezzo di un legno da costruirsi. Questa misura è quella generalmente adottata in Inghilterra.

La misura poi di capacità è una misura anche essa approssimativa la quale più o meno

dà la cifra delle tonnellate di mercanzie che un bastimento può caricare. Ogni Nazione ha un metodo particolare per determinare tale misura alla quale vengono proporzionati i dritti di Porto, di ancoraggio, ecc. La Commissione quindi non ha potuto in ciò fissare de' dati uniformi in tali contrattazioni, essendo queste relative al Paese col quale si contratta la costruzione di un bastimento.

La Commissione nel presentare alla vostra approvazione questo Progetto di Legge con le modifiche da essa apportatevi si augura che la Camera non vorrà apporvi nuove condizioni che non venendo accettate da' concessionarj, annullerebbero almeno per ora lo sviluppo importantissimo delle nostre relazioni in Oriente.

Il Relatore

SESSIONE 1861

N° 176-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

PEPOLI, CONTI, DE CESARE, MARI, D'AYALA, VACCA, SUSANI, MARLIANI, SCOCCHERA

sulla proposta di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 31 *gennaio* 1862

Servizio postale marittimo fra Ancona e l'Egitto.

Tornata dell'11 aprile 1862

SIGNORI,

Il progetto di legge presentato dal ministro de' lavori pubblici nella tornata del 31 gennaio 1862 tende a stabilire un servizio postale marittimo fra Ancona ed Alessandria di Egitto.

L'Italia, divenendo grande potenza marittima, non dee restare indietro ad alcuna nello sviluppo de' suoi mezzi commerciali e industriali. La linea di ferrovie che partendo da Londra non trova altra interruzione che nello stretto della Manica e sul Cenisio raggiunge in poche ore l'Adriatico e si arresta in Ancona. Se colà dovesse limitarsi la celerità delle comunicazioni che offrono le nostre linee di ferrovie, la utilità di queste rimarrebbe solo nell'attivazione del nostro commercio interno; ma poichè la natura ha costituita l'Italia nel centro del Mediterraneo, sarebbe per noi sconoscere questo prezioso dono se non volessimo adoprarci a renderla vero centro di tutte le comunicazioni dell'industria e del traffico europeo. Le nostre relazioni con l'Oriente rimontano a tempi remoti, e quando niun'altra potenza europea potea vantarsi d'averne così estese nell'Arcipelago, nel mar Nero,

(176-A)

nell'Egitto e nella costa d'Africa settentrionale, l'Italia fruiva di questa privilegiata posizione, che arrecava non poco incremento allo sviluppo del suo commercio e de' suoi grandi interessi internazionali con quelle contrade. E fu precisamente per effetto di quelle relazioni che man mano molti speculatori ed industriali di ogni specie emigrarono dalla loro terra natia e si trasferirono in Oriente, e particolarmente in Egitto, ove in breve tempo stabilirono una colonia, che attualmente raggiunge la cifra di ben 12 mila Italiani colà residenti. Ma i grandi vantaggi che risulteranno da una celere comunicazione fra queste due regioni del Mediterraneo verranno certamente a moltiplicarsi quando si sarà pervenuto a mettere in comunicazione il Mediterraneo col mar Rosso mercè il taglio dell'istmo di Suez. Niuno impedirà al nostro commercio ed al Governo di spingersi col servizio postale sino alle Indie, e fare delle nostre coste e de' nostri porti il primo emporio del commercio europeo. Sì, o signori, l'Italia è chiamata a grandi destini, e se un tempo per la sua grandezza e la sua civiltà divenne l'arbitra e la prima fra tutte le nazioni, ora potrebbe ripigliare il suo primato, mercè la sua posizione geografica e la sua politica importanza nei reciproci interessi delle grandi potenze.

È dunque dal porto di Ancona che il Governo si propone di proseguire il cammino sino all'Egitto, mercè una comunicazione di battelli a vapore, che costantemente ed a tempo determinato partano e ritornino fra Ancona ed Alessandria.

Quali potranno essere i vantaggi che da questa intrapresa risulteranno a favore del nuovo regno d'Italia non è chi fra noi non possa facilmente scorgerli; e questi vantaggi, che per ora varranno a metterci a livello di due altri grandi Stati europei, verranno ad aumentarsi di più quando il porto di Brindisi sarà divenuto centro delle linee di ferrovie delle provincie meridionali.

È fuor di dubbio che il cammino più breve e più facile a percorrere in tutte le stagioni sarà quello di Brindisi, e che perciò la nostra linea postale dovrà necessariamente prendere la preferenza a quella del Lloyd austriaco e delle messaggerie imperiali.

La vostra Commissione, in vista delle esposte ragioni, ha ritenuto in principio l'accettazione del progetto: resta solo ad esaminare se il modo di attuazione proposto dal ministro, mercè un contratto con la casa Palmer di Londra, sia o pur no il più adatto ed il più conveniente agli interessi nazionali e finanziari.

La sovvenzione di lire 35 per lega pel primo quinquennio, di lire 32 pel secondo, e di lire 30 per gli ultimi cinque anni potrebbe alquanto apparire per avventura esorbitante, e la vostra Commissione la discusse lungamente, ed interrogò il ministro dei lavori pubblici per vedere se fosse stato possibile ridurne le condizioni a più miti proporzioni, e trovò pure alta la sovvenzione di lire 34 per lega da corrispondersi al-

lorchè il punto di partenza sarà fissato in Brindisi. Ma il signor Palmer non ha creduto poter offrire migliori condizioni, meno che ha offerto il ribasso di una lira per lega quando il servizio andrà a stabilirsi in Brindisi. È stato quindi forza cedere a fronte de' grandi interessi che si collegano a questa intrapresa.

Alcuno della Commissione proponeva in linea di esperimento impegnare il Governo ad eseguire questo servizio, ma questa idea, che in principio sarebbe inoppugnabile, non lo è poi in pratica, poichè noi sappiamo che i Governi male si possono erigere a speculatori, e che quando trattasi d'intraprese, l'utilità delle quali deve derivare dalla vigilanza del servizio e dalla più stretta economia de' generi di consumazione che vi s' impiegano, gli interessati privati sono molto più adatti degli impiegati governativi, ammettendo anche in questi la maggiore intelligenza ed onestà; dimodochè queste intraprese sono d'ordinario fallite quando vennero sotto la direzione del Governo.

Nella passata discussione, trattata nella Camera sul contratto Rubattino ed Accossato, si parlò della convenienza di riunire tutte le nostre linee postali in una sola intrapresa, e sarebbe questa ottima idea, qualora fosse effettuabile; ma tanto dal ministro passato de' lavori pubblici, quanto dallo attuale, tutti i tentativi di tal genere sono riusciti infruttuosi. Però il ministro non dispera di potere in avvenire realizzare questo vasto progetto, e sarà allora il caso d'imporre alla compagnia l'obbligo d'impiantare nel nostro regno de'cantieri di costruzione atti a fornire il naviglio a vapore necessario al servizio postale. Ma in questo momento, che sotto tutti gli aspetti è per noi di somma urgenza che questi mezzi di comunicazioni vengano attivati al più presto possibile, sarebbe una pretensione esagerata quella di volere che una piccola società gettasse de'capitali fortissimi per istituire degli stabilimenti di macchine e de' cantieri di costruzione.

Sulla condizione dell'articolo 6 del quaderno d'oneri, ove viene stabilito che i battelli debbano avere una velocità media di 10 miglia per ora, la vostra Commissione si è uniformata, a quanto risultò da quella lunghissima discussione, sul medesimo articolo del contratto Rubattino, cioè che per velocità media debba intendersi la *media semestrale*, ed in ciò ha fatto piena adesione al progetto presentato dal ministro.

Finalmente sul modo di calcolare il valore e la grandezza del bastimento, la Commissione ha osservato che il tonnellaggio di *staza misura di costruttore* è una misura approssimativa di capacità proporzionale alla grandezza del bastimento. Tale misura serve di regola nelle contrattazioni che hanno luogo con i costruttori mercantili per la costruzione de'bastimenti a cottimo. È su questa specie e su questa cifra di tonnellaggio che si stabilisce il prezzo di un legno da costruirsi. Questa misura è quella generalmente adottata in Inghilterra.

La misura poi di capacità è una misura anch'essa approssimativa, la quale più o meno dà la cifra delle tonnellate di mercanzie che un bastimento può caricare. Ogni nazione ha un metodo particolare per determinare tale misura, alla quale vengono proporzionati i diritti di porto, di ancoraggio, ecc. La Commissione quindi non ha potuto in ciò fissare dei dati uniformi in tali contrattazioni, essendo queste relative al paese col quale si contratta la costruzione di un bastimento.

La Commissione, nel presentare alla vostra approvazione questo progetto di legge con le modifiche da essa apportatevi, si augura che la Camera non vorrà apporvi nuove condizioni, che, non venendo accettate da'concessionari, annullerebbero, almeno per ora, lo sviluppo importantissimo delle nostre relazioni in Oriente.

VACCA, *relatore*.

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata la convenzione per la concessione del servizio postale marittimo in data 2 gennaio 1862 tra il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze contraenti a nome dello Stato, ~~ed il signor Carlo Marck Palmer.~~

Art. ~~2.~~ 4°.

Sarà provveduto con appositi stanziamenti sul bilancio passivo dell'anno corrente e dei successivi per l'adempimento del disposto degli articoli 1 e 2 della detta convenzione.

approvato nella tornata dell'11 Luglio 1862

Pallavicino

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

La Ragione Sociale Carlo Marck Palmer e C.a con le modificazioni discendenti dalla presente legge, e con le altre contenute nel testo della convenzione e del capitolato d'oneri della medesima annesso.

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art.o 2°.

La concessione anzidetta è fatta alla Ragion Sociale Carlo Marck Palmer e C.a sotto condizione che nel termine di tre mesi dal giorno della promulgazione della presente legge si medesimi sia obbligato di costituire una società Anonima con azioni al portatore con sede e domicilio in Italia la quale assuma in sè tutti i diritti e gli obblighi della concessione, e abbia la piena e esclusiva proprietà dei bastimenti, e di sottoporre dentro lo stesso termine gli statuti di essa all'approvazione del governo nella forma prescritta dalle leggi vigenti nelle antiche provincie del Regno. I Direttori della società saranno sempre cittadini del Regno Italiano.

Art.o 3°.

Ove fra giorni quindici dalla promulgazione della presente legge la Ragion Sociale Palmer non abbia dichiarato di accettare le modificazioni apportate alla Convenzione, la concessione rimarrà senza effetto. in conformità dell'art.o 6° della Convenzione stessa.

In tal caso il Governo rimarrà per altri sei mesi autorizzato ad accordarla con le medesime condizioni e cautele ad altri aspiranti forniti de requisiti apportuni, mediante pubblico concorso.

PROPOSTA DEL MINISTERO

PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

Convenzione per la concessione di una linea di navigazione tra Ancona ed Alessandria d'Egitto.

Il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze contraenti a nome dello Stato;

Ed il signor Carlo Mark Palmer, rappresentato dal signor Ulrico Geisser, suo procuratore, in virtù di mandato in brevetto del 14 novembre ultimo, rogato Ghilia e nel presente inserto, hanno concertato e stipulato quanto segue:

ART. 1.

La ragione sociale Carlo Mark Palmer e Compagnia si obbliga ad eseguire per quindici anni un servizio di navigazione a vapore tra l'Italia e l'Egitto, sotto l'osservanza delle clausole e condizioni contenute nel quaderno d'oneri unito alla presente convenzione.

Il Governo accorda alla società una sovvenzione di lire trentacinque per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno, durante i primi cinque anni di esercizio; di lire trentadue per lega nei cinque anni successivi, e di lire trenta per gli ultimi cinque anni.

ART. 2.

Per agevolare i mezzi alla società di provvedersi del materiale occorrente al servizio, il Governo farà un'anticipazione di un milione cinquecento mila lire, pagabili per quarti all'arrivo in Ancona di ciascun piroscafo di spettanza della società aventi le qualità prescritte dal quaderno d'oneri pel servizio definitivo.

Quest'anticipazione non frutterà interessi, e dovrà essere restituita al Governo in dieci annualità di lire centocinquanta mila ciascuna, pagabili nei dieci anni successivi al primo anno di esercizio, e mediante una ritenenza mensile di lire 12,500 sulla quota della sovvenzione normale accordata dal Governo.

ART. 3.

A guarentigia dell'anticipazione di 1,500,000 lire di cui all'articolo precedente rimarrà oppignorato al Governo tutto il materiale della società, il quale dovrà inoltre essere assicurato in capo al Governo.

Identico al qui contro fino all'articolo 4.

La società sarà tenuta a provare l'assoluta e libera proprietà dei bastimenti.

Questa guarentigia verrà gradatamente ridotta in proporzione dei rimborsi che si verranno man mano effettuando.

A tal fine verrà d'accordo dalle parti allestito uno stato indicativo della qualità e quantità del materiale con indicazione del valore che verrà firmato dalle parti o da' loro rappresentanti; verrà parimenti designata la persona o le persone che dovranno avere la custodia del pegno; e l'atto contenente lo stato del materiale e l'elezione del custode sarà inscritto sul registro della marina, e fatto cenno di esso in note sulle patenti.

ART. 4.

Tostochè la ferrovia dell'Italia centrale sarà prolungata da Ancona fino a Brindisi, il Governo potrà trasferire la stazione di partenza da Ancona a Brindisi, con che però quest'ultimo porto sia migliorato e posto in condizione da soddisfare alle esigenze del servizio.

Questa traslocazione non darà luogo ad indennità a favore della società, e la sovvenzione convenuta all'articolo 1 sarà ~~portata a lire 34 per ogni lega marina~~, e ciò pel 2° e 3° quinquennio d'esercizio, ferma sempre la sovvenzione di lire 35 stabilita pel 1° quinquennio.

ART. 5.

I diritti di dogana che verranno pagati dalla società per le macchine, ferri ed utensili che fossero introdotti nei porti d'Italia per sostituzione a macchine fuori servizio dei suoi battelli, o per riparazione delle medesime, verranno rimborsati dal Governo alla società medesima, previa loro giustificazione ed accertamento.

Qualora per circostanze straordinarie il prezzo del carbone nei porti di Ancona o di Brindisi si elevasse oltre le lire 50 per tonnellata, l'eccedenza da lire 50 fino a lire 60 verrà abbuonata per metà dal Governo; oltre le lire 60 l'eccedenza sarà rimborsata integralmente.

ART. 6.

La presente convenzione non avrà effetto, se non dopo essere stata approvata per legge.

Qualora non ottenga l'approvazione del Parlamento, la convenzione si avrà per non avvenuta, senza che la società abbia diritto a veruna indennità; e la cauzione di lire 500,000 prescritta dall'articolo 20 del capitolato verrà immediatamente restituita.

Fatta a Torino in doppio originale, il 2 gennaio 1862.

UBALDINO PERUZZI
PIETRO BASTOGI

ULRICO GRISSER

ART. 4.

Tostochè la ferrovia dell'Italia centrale sarà prolungata da Ancona fino a Brindisi, il Governo potrà trasferire la stazione di partenza da Ancona a Brindisi, con che però questo trasferimento sia giudicato effettuabile per le esigenze del servizio da una Commissione di uffiziali speciali nominata dal Governo.

Questa traslocazione non darà luogo ad indennità a favore della società, e la sovvenzione convenuta all'articolo 1 sarà portata a lire 35 per ogni lega marina, ~~Ecc., il resto della convenzione come contro~~.

Quaderno d'oneri per la concessione di una linea di navigazione tra Ancona ed Alessandria d'Egitto.

ART. 1.

Il servizio dovrà farsi con piroscafi della società concessionaria, e comprenderà quattro viaggi al mese da Ancona ad Alessandria con approdo a Corfù e viceversa.

Durante il primo anno di esercizio il servizio sarà però limitato a due viaggi al mese.

Il numero delle leghe fra i punti anzidetti rimane stabilito come segue:

Da Ancona a Corfù	Leghe	129
Da Corfù ad Alessandria . . .	»	245
	»	374
Da Brindisi ad Alessandria . . .	»	274

ART. 2.

Il Governo avrà facoltà di sopprimere degli approdi e stabilirne dei nuovi sempre che non si prolunghi la via.

In questi casi le condizioni del contratto saranno pattuite di comune accordo.

In caso di contestazione sarà giudice fra le parti un Consiglio di arbitri.

Questo Consiglio di arbitri sarà composto di due persone a scelta del Governo e di due persone a scelta della società. Queste quattro persone ne designeranno una quinta a maggiorità di suffragi, alla quale sarà devoluta la presidenza. A parità di voti, la scelta della quinta persona verrà fatta dal presidente del tribunale di commercio della città in cui ha od avrà sede il Ministero.

Il Consiglio di arbitri giudicherà e provvederà inappellabilmente.

ART. 3.

I giorni di partenza saranno determinati dal Ministero dei lavori pubblici, sentita la società, e potranno essere variati mediante preavviso di due mesi. Gli orari degli arrivi e delle partenze dovranno però sempre essere in relazione cogli arrivi e le partenze da Alessandria dei servizi delle Indie.

Il ministro dei lavori pubblici e le autorità superiori della provincia potranno tanto nelle stazioni di partenza, come nei punti intermedi far ritardare, mediante ordine scritto, le partenze dei piroscafi, ma per un tempo non maggiore di ore

~~Identico al qui contro fino all'articolo 5.~~

tre da quello fissato per tale partenza. Questo ritardo non darà luogo ad indennità.

I piroscafi della società non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificata con processo verbale a tenore della legge.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal console italiano.

ART. 4.

Nei porti italiani un commissario del Governo sarà incaricato di vegliare all'esatta esecuzione delle condizioni del capitolato.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, ma in modo a non ritardare la corsa, e potranno farsi accompagnare a quest'uopo dalle persone di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza.

I commissari del Governo saranno designati dal ministro dei lavori pubblici di concerto col ministro della marina.

ART. 5.

Prima della partenza dei piroscafi il commissario del Governo dovrà riconoscere se l'immersione non ecceda il limite fissato pel carico intero, cioè, se il medesimo non sia caricato oltre la *salutifera* sua portata, se l'equipaggio è al completo, e constaterà l'ora della partenza del piroscafo.

Il commissario del Governo potrà richiedere, in qualunque occasione, che gli sia data visione del giornale di bordo e dell'inventario degli oggetti ed attrezzi necessari alla navigazione esistenti in ciascun piroscafo.

ART 6.

I piroscafi addetti al servizio dovranno essere di una portata non minore di ottocento tonnellate di staza, misura di costruttore, e della velocità media di dieci nodi all'ora; dovranno essere coperti della bandiera nazionale e quindi sottoposti a tutte le leggi e disposizioni che regolano gli altri bastimenti nazionali di tal genere.

I detti piroscafi saranno di solida costruzione, muniti di buone macchine e tali da soddisfare alle esigenze della navigazione, a tutte le prescrizioni delle vigenti leggi marittime e da poter corrispondere pienamente e costantemente all'oggetto cui sono destinati.

Nessun piroscafo verrà ammesso in servizio se non dopo essere stato esaminato ed accettato da una Giunta speciale che sarà nominata dal Ministero della marina, la quale dovrà accertare che i bastimenti riuniscono le condizioni del capitolato, e fissare l'equipaggio per ciascun piroscafo a norma del regolamento o consuetudini della marina mercantile.

ART. 5.

Prima della partenza dei piroscafi il commissario del Governo dovrà riconoscere se l'immersione non ecceda il limite fissato pel carico intero, cioè se il medesimo non sia caricato oltre la fissata linea d'acqua in carico, se l'equipaggio è al completo, e verificare l'ora della partenza.

~~Il commissario, ecc., come contro.~~

~~ART. 6.~~

~~I piroscafi addetti, ecc., come contro.~~

~~I detti piroscafi, ecc., come contro.~~

Nessun piroscafo verrà ammesso in servizio se non dopo essere stato esaminato ed accettato da una Giunta speciale che sarà nominata dal Governo, la quale dovrà compilare un regolamento che, tenendo conto delle vigenti leggi marittime, determini le norme con cui debbasi stabilire e verificare la reale portata dei piroscafi, la loro velocità, il lavoro effettivo sviluppato delle loro macchine e le condizioni della loro solidità: secondo queste norme essa dovrà verificare se

Per gli oggetti ed attrezzi necessari alla navigazione dovrà osservarsi quanto è prescritto dai vigenti regolamenti e dalle società assicuratrici.

La società dovrà avere il numero di piroscafi necessari alla esatta e regolare esecuzione del servizio. Dopo il primo anno di esercizio la società dovrà avere non meno di quattro piroscafi che riuniscano le condizioni sovra espresse.

ART. 7.

Il Ministero dei lavori pubblici potrà in ogni tempo ordinare delle visite onde accertare che i piroscafi riuniscono tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei viaggiatori.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfaccia alle condizioni sovraespresse, la società dovrà nel limite di tempo che verrà assegnato surrogarlo, ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che emaneranno dal Ministero, ferma la responsabilità che l'impresa possa aver incontrato per ritardi ed inconvenienti seguiti.

In caso di dissenso fra la persona che ha eseguita la visita d'ordine del Ministero e la società sulle condizioni del piroscafo, e se debbasi il medesimo surrogare o basti il ripararlo, la questione sarà decisa da un Consiglio d'arbitri, come all'articolo 2, il quale giudicherà previa la visita del piroscafo da un di lui delegato, sentite le parti nelle loro osservazioni scritte.

In caso di naufragio o di altro accidente qualunque in conseguenza del quale il piroscafo si perda o si riconosca inservibile, si concederà alla società il termine di 10 mesi per provvedersi di un altro. Nel frattempo la società potrà servirsi di battelli presi a nolo adatti però al servizio ed aventi la velocità prescritta dall'articolo 6.

ART. 8.

Mediante la sovvenzione accordata dal Governo, la società concessionaria sarà obbligata al trasporto regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, siano originari o a destino dei regii Stati, siano originari o a destino di Stati esteri, ivi compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, nonchè gli stampati, carta, provviste, ed altro piccolo materiale relativo sempre ai servizi governativi, e come tale inscritto nel foglio di via.

Il pagamento della sovvenzione verrà fatto per dodicesimi, mediante regolare mandato in capo al direttore della società, il quale, per gli effetti che di ragione, dovrà eleggere domicilio nella città ove risiederà il Governo.

ART. 9.

La società concessionaria dovrà destinare in ogni piroscafo i bastimenti riuniscano le condizioni del presente quaderno d'oneri, e determinerà l'equipaggio per ciascun piroscafo secondo le prescrizioni del regolamento della marina mercantile e le consuetudini.

~~Per gli oggetti, ecc., il resto dell'articolo come contro.~~

~~ART. 7.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

~~ART. 8.~~

~~Mediante la sovvenzione, ecc, come contro.~~

Il pagamento della sovvenzione verrà fatto per dodicesimi, mediante regolare mandato in capo al direttore della società, il quale, per gli effetti che di ragione, dovrà eleggere domicilio nella città ove risiederà la società.

~~ART. 9.~~

~~La società concessionaria, ecc., come contro.~~

un locale spazioso e ben riparato per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'amministrazione delle poste credesse di destinare un impiegato a bordo, la società è in obbligo di assegnare al medesimo, senza corrispettivo, un camerino con letto, indipendentemente da un apposito e sufficiente locale per le operazioni postali durante il viaggio. Quest'impiegato prenderà posto alla tavola dei passeggieri di prima classe a metà prezzo della tariffa.

~~Qualora l'amministrazione, ecc., come contro.~~

Alle medesime condizioni la società è tenuta a trattare un medico del corpo della regia marina, qualora il Governo stimasse imbarcarlo a bordo di ciascun piroscafo per curare la salute dei passeggieri ed equipaggio, e constatarne legalmente lo stato nelle dichiarazioni che i capitani sono tenuti a fare verso i supremi magistrati di salute.

Qualora il piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a sua disposizione pel servizio dei dispacci la migliore imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo.

~~Qualora il proscafo, ecc., come contro.~~

ART. 10.

Ove per avaria i piroscafi dovessero approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario di cui all'articolo 1, per cui si trovassero nella impossibilità di proseguire la corsa, il capitano è strettamente obbligato a curare la consegna dei dispacci all'uffizio di posta locale o viciniore per essere inoltrati a destino coi mezzi ordinari, quando non sia possibile curarne la spedizione col primo piroscafo nazionale od estero diretto al luogo di destinazione dei dispacci medesimi, rimanendo la spesa a carico della società.

~~ART. 10.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

ART. 11.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci è devoluto intieramente alla società concessionaria.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e del loro trasporto è devoluto interamente alla amministrazione delle poste.

~~ART. 11.~~

~~Il prodotto del trasporto, ecc., come contro.~~

~~Il prodotto delle tasse, ecc., come contro.~~

Il Governo avrà facoltà di stabilire un *maximum* dei prezzi di trasporto, qualora quelli stabiliti dalla società fossero riconosciuti troppo elevati, e non in proporzione a quelli stabiliti sulle linee ove esistono servizi simili di navigazione.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle che saranno regolarmente consegnate dagli uffizi di posta.

Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte della società e dei suoi agenti sarà punita a norma delle leggi stesse.

Su di ogni piroscafo verrà collocata a spese dell'amministrazione delle poste una cassetta mobile per l'impostazione

~~Non saranno ricevute, ecc., il resto dell'articolo come contro.~~

delle lettere, che dovrà essere consegnata unitamente ai dispacci all'uffizio di posta stabilito nei luoghi d'approdo.

ART. 12.

La società concessionaria sarà tenuta a dar passaggio sui piroscafi agli impiegati civili o militari che viaggiano per ragione di servizio alla metà del prezzo stabilito per gli altri passeggieri, non compreso il vitto.

La società non sarà però obbligata a ricevere un numero di questi passeggieri maggiore di sei nei posti di prima e seconda classe su ciascun piroscafo.

ART. 13.

Gli indigenti ed i marinai naufraghi che dall'estero ritornano in patria saranno trasportati a spesa dello Stato al prezzo di L. 5 al giorno compreso il vitto.

Le richieste per l'imbarco saranno rilasciate dal console od agente del Governo.

Questi individui non potranno eccedere il numero di 10 per ogni viaggio senza il consenso della società.

Al medesimo prezzo ed alle stesse condizioni saranno trasportati i malviventi, di cui verrà ordinato il rimpatrio dagli agenti consolari.

ART. 14.

La società sarà obbligata al trasporto gratuito delle corrispondenze postali d'ogni genere ed al trasporto a prezzi ridotti delle persone di cui ai precedenti articoli 12 e 13 su quelle linee non contemplate nel contratto di cui venisse ad avere per conto proprio l'esercizio, e che fossero il prolungamento o una diramazione della linea concessa con questa convenzione.

ART. 15.

I passeggieri a bordo dei piroscafi saranno trattati con riguardo. Un registro sarà tenuto costantemente aperto su di ogni piroscafo per accogliere le lagnanze dei viaggiatori.

Il commissario del Governo dovrà riferire le lagnanze di qualche gravità al Ministero, il quale avrà il diritto di ordinare l'allontanamento degli agenti della compagnia che possono essere riconosciuti colpevoli.

ART. 16.

In caso di guerra marittima sarà in facoltà del Governo di far continuare o sospendere il servizio.

Nel primo caso il Governo assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio per qualunque danno derivante dalle cause di guerra.

Nel secondo caso e per tutto il tempo in cui durerà la sospensione dal servizio cesserà la sovvenzione di cui all'articolo 1 della convenzione, ed i piroscafi della società potranno essere presi a nolo dal Governo. Il prezzo e le condi-

~~ART. 12.~~

~~La società concessionaria, ecc., come contro.~~

La società non sarà però obbligata a ricevere un numero di questi passeggieri maggiore di sei nei posti di prima e sei nei posti di seconda classe su ciascun piroscafo.

~~*Identici ai qui contro gli articoli 13, 14 e 15.*~~

ART. 16.

In caso di guerra sarà in facoltà del Governo di far continuare o sospendere il servizio ed anche di prender possesso dei bastimenti, retribuendo alla società quel compenso che sarà determinato dal Consiglio d'arbitri del quale si parla all'articolo 2.

~~Nel primo caso il Governo, ecc., come contro.~~

Nel secondo caso e per tutto il tempo in cui durerà la sospensione dal servizio, cesserà la sovvenzione di cui all'articolo 1 della convenzione, ed i piroscafi della società potranno essere presi a nolo dal Governo. Il prezzo e le condizioni del

~~zioni del noleggio saranno fissati di comune accordo o dal Consiglio d'arbitri, di cui all'articolo 2 e verrà pure determinato il valore~~ dei bastimenti da rimborsarsi alla società nella circostanza che andassero perduti unicamente pel fatto di guerra, dovendo i rischi di mare, di fuoco od altri rimanere a carico della società.

Qualora al Governo non convenisse di noleggiare i detti piroscafi, verrà corrisposta alla società durante l'interruzione del servizio un'equa indennità da fissarsi di comune accordo o per mezzo del Consiglio d'arbitri summentovato.

ART. 17.

La velocità determinata dall'articolo 6 essendo una velocità media, cioè indipendente da circostanze di vento o di mare favorevole o sfavorevole, salvi i casi di forza maggiore debitamente giustificati, i piroscafi della compagnia dovranno compiere in ogni semestre, decorrente dal 1° gennaio e 1° luglio, la totalità dei loro viaggi di andata e ritorno tra Ancona ed Alessandria in ore 2692 finchè il servizio rimarrà regolato a due viaggi al mese, ed in ore 5384 quando sarà portato a quattro viaggi al mese.

Nelle ore di viaggio sovra designate non sono comprese quelle di fermata negli scali intermedi.

Se il limite suddetto è oltrepassato di un quarantesimo, cioè di 67 ore nel primo periodo e di 134 ore nel secondo periodo, sarà fatta una ritenenza sulla sovvenzione dovuta alla compagnia del 4 per 0/0 per ogni quarantesimo, che verrà scontata sulle sovvenzioni successive all'accertamento delle incorse eccedenze di limiti.

ART. 18.

Per ogni ritardo nelle partenze, non giustificato da cause di forza maggiore, la società incorrerà in una multa di L. 50 per ogni ora. Se il ritardo si prolunga oltre le ore 10, la multa sarà di L. 100 per ogni ora.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse in qualche porto o rada non contemplato nel suo itinerario, la società incorrerà in una multa di L. 2,000.

Il ritardo frapposto dalla società a rimpiazzare un piroscafo perduto e disadatto alla navigazione sarà punito con una multa di L. 300 per ogni giorno, senza pregiudizio delle penalità comminate dall'articolo 19 seguente.

~~L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente sulla quota della sovvenzione.~~

ART. 19.

Qualora la partenza di un piroscafo fosse differita senza causa di forza maggiore di ventiquattro ore, il commissario del Governo, o i direttori delle poste, previo avviso alla società, prenderanno, di concerto colle autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando all'uopo altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno tutte poste a carico della società.

noleggio saranno fissati di comune accordo o dal Consiglio d'arbitri, di cui all'articolo 2 del quaderno d'oneri, e verrà pure determinato il valore ~~ecc., il resto dell'articolo come contro~~.

~~ART. 17.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

~~ART. 18.~~

~~*Per ogni ritardo, ecc., come contro.*~~

~~Qualora un piroscafo, ecc., come contro.~~

~~Il ritardo frapposto, ecc., come contro.~~

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente sulla quota della sovvenzione da pagarsi alla società.

~~ART. 19.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

Nel caso d'interruzione ripetuta, il Governo potrà con semplice lettera o nota stragiudiciale eccitare il direttore della società perchè il servizio sia eseguito secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tali inviti avranno efficacia di legale e formale costituzione in mora.

Quando, non ostante tali inviti, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal tribunale competente.

ART. 20.

A garanzia degli obblighi assunti dalla società, dovrà questa prestare, nell'atto della sottoscrizione del contratto, una cauzione di L. 500,000 in numerario od in cartelle del debito pubblico dello Stato.

Qualora il concessionario non fosse in grado di cominciare il servizio all'epoca prefissa, il contratto s'intenderà risolto, e la cauzione di cui sovra cederà di pien diritto al Governo, a meno che non sia accertato che il ritardo frapposto all'apertura del servizio è indipendente dalla società ed è cagionato da forza maggiore.

Quando poi la società avrà cominciato il servizio con due piroscafi di sua proprietà e costrutti in conformità delle prescrizioni del capitolato, la cauzione di lire 500,000 sarà restituita, e rimarrà pignorata al Governo una parte del materiale suddetto per tener luogo di cauzione.

~~ART. 21.~~

~~Il servizio dovrà essere iniziato cinque mesi~~ dopo la legge di approvazione del contratto, e durerà per anni quindici continui computati dal giorno in cui debbe incominciare il servizio medesimo.

Durante i primi sei mesi di esercizio la società potrà valersi per il servizio di piroscafi presi a nolo, quantunque non riuniscano le condizioni del capitolato, purchè sieno almeno di 700 tonnellate ed abbiano la velocità prescritta dall'articolo 6, eccezionalmente ridotta di mezzo nodo per ogni ora.

Alla scadenza del primo anno di servizio la società dovrà essersi provveduta di tutto il materiale compiutamente conforme alle prescrizioni del presente capitolato.

Qualora la società prendesse impegno di cominciare il servizio con battelli appositamente costrutti non più tardi di otto mesi dopo l'emanazione della legge di approvazione del contratto, il Governo acconsentirà che l'apertura della linea, e così l'iniziamento del servizio, sia protratto al primo giorno successivo a quello di scadenza di detto termine di otto mesi, e che i quindici anni di durata della concessione siano computati cominciando dal giorno medesimo.

ART. 22.

Durante la concessione il Governo non potrà accordare sovvenzioni o favori ad altre compagnie di navigazione che

~~ART. 20.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

ART. 21.

Il servizio dovrà essere iniziato non al di là di cinque mesi ~~*ecc., il resto dell'articolo come contro.*~~

~~ART. 22.~~

~~*Identico al qui contro.*~~

percorrano la stessa linea dai porti d'Italia ad Alessandria d'Egitto.

Questa interdizione però non è applicabile a quelle linee che, partendo da porti italiani, ma non facendo capo ai porti dell'Egitto, toccassero gli scali intermedi designati nella presente concessione, e non è parimente applicabile ad una linea che si volesse stabilire fra i porti di Genova e Livorno ad Alessandria d'Egitto.

~~Art. 23.~~

~~Il concessionario non potrà cedere ad altri la presente impresa senza aver riportato speciale decreto di consenso dal Ministero dei lavori pubblici.~~

Contravvenendosi dal concessionario a questo patto, è il Governo in facoltà di dichiarare risolto il contratto senza obbligo di previo giudiziale diffidamento.

Non sarà però vietato al concessionario di aggiungersi soci nella concessione, o di trasferire la concessione stessa a società in accomandita per azioni al portatore di cui il signor Palmer sia il gerente.

La società dovrà aver sede nei regii Stati.

Art. 24.

Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o l'interpretazione di alcune delle clausole del contratto saranno giudicate dal Consiglio di Stato, a meno che non trattisi di questioni di competenza della marina, nel qual caso sarà arbitro fra le parti il Consiglio d'ammiragliato, meno in quelle questioni che sono commesse al Consiglio d'arbitri.

Fatto in Torino in doppio originale, addì 2 gennaio 1862.

Ubaldino Peruzzi
Pietro Bastogi

Ulrico Geisser

Approvati nella Tornata dell'11 Luglio 1862.

Sellari

Art. 23.

Il concessionario non potrà cedere ad altri la presente impresa se non in virtù di una legge.

~~*Contravvenendosi dal concessionario, ecc., il resto del quaderno d'oneri come contro.*~~

Convenzione

per la concessione di una linea

di navigazione tra

Ancona ed Alessandria.

Il Ministro dei Lavori Pubblici e quello delle Finanze contraenti a nome dello Stato

ed il Signor Carlo e Marco Palmer

rappresentato dal Signor Ulrico Geipser suo procuratore in virtù di mandato in brevetto del 14 Novbre ultimo, legato Ghilia e nel presente inserto, hanno concertato e stabilito quanto segue:

Art.o 1.o

La ragione sociale Carlo e Marco Palmer e Compagni si obbliga ad eseguire per quindici Anni un servizio di navigazione a vapore tra l'Italia e l'Egitto sotto l'osservanza delle clausole e condizioni contenute nel quaderno d'oneri unito alla presente convenzione.

Il Governo accorda alla società una sovvenzione di Lire trentacinque per lega marina percorsa in ogni viaggio d'andata e ritorno, durante i primi cinque anni di servizio; di Lire trentadue per lega nei cinque anni succes-

livi; e di lire trenta per gli ultimi cinque anni.

Art.o 2.

Per agevolare i mezzi alla Società di provvedersi del materiale occorrente al servizio il Governo farà un anticipazione di un milione cinque centomila lire pagabili per quarti all'arrivo in Ancona di ciascuno bastimento di costruzione della Società, aventi le qualità prescritte dal quaderno d'oneri pel servizio definitivo.

Quest'Anticipazione non fruttera' interessi e dovra' essere restituita al Governo in dieci annualità pagabili nei dieci anni successivi al primo anno di esercizio e mediante una ritenenza mensile di L. 12500 sulla quota della sovvenzione mensile accordata dal Governo.

Art.o 3.

A guarentigia dell'anticipazione di L. 500000 lire di cui all'Art.o precedente rimarra' ipotecato al Governo tutto il materiale della Società, il quale dovra' inoltre esser assicurato in capo al Governo.

La Società sara' tenuta a provare l'esclusiva proprietà dei bastimenti.

Questa guarentigia verra' gradatamente ritolta in proporzione dei rimborsi che si verranno man

mano effettuando.

Al fine sarà d'accordo dalle parti allestito uno stato indicativo della qualità e quantità del materiale con indicazione del valore, che verrà firmato dalle Parti o da loro rappresentanti; verrà parimenti designata la persona o le persone che dovranno aver la custodia del pegno, e l'atto contenente lo stato del materiale, e l'elezione del custode sarà inserito nel registro della Marina, e fatto cenno di ciò in calce delle patenti.

Art 4.

Sebbene la ferrovia dell'Italia centrale sarà prolungata da Ancona fino a Brindisi il Governo potrà trasferire la stazione di partenza da Ancona a Brindisi con che però quest'ultimo porto sia migliorato e posto in condizione da soddisfare alle esigenze del servizio.

Questa traslocazione non darà luogo ad indennità a favore della Società e la sovvenzione convenuta all'Art 1.° sarà portata a £ 34 per ogni Lega marina e ciò per il 2.° e 3.° quinquennio di esercizio, ferma sempre la sovvenzione di £ 35 stabilita per il 1.° quinquennio.

Art 5.°

I diritti di dogana che dovranno pagarsi dalla ~~Società~~ per le macchine, ferri e utensili che potrà introdurre

nei porti d'Italia per sostituzione a macchine fuori servizio dei suoi battelli, o per preparazione delle medesime, saranno rimborsati dal Governo alla Società medesima per loro giustificazione ed accertamento.

Qualora per circostanze straordinarie il prezzo del Carbone nei porti di Ancona o di Brindisi si elevi oltre le £ 50 per tonnellata, l'eccedenza da £ 50 fino a £ 60 verrà abbuonata per metà dal Governo, oltre le £ 60 l'eccedenza sarà rimborsata integralmente.

Art 6.

La presente Convenzione non avrà effetto se non dopo essere stata approvata per Legge.

Qualora non ottenga l'approvazione del Parlamento, la Convenzione si avrà per non avvenuta, senza che la Società abbia diritto a veruna indennità, e la Cauzione di £ 500,000 prescritta dall'Art.° 20 del Capitolato, verrà immediatamente restituita.

Fatto a Torino in doppio originale li 2 Gennajo 1862

Si dice Lire Centocinquantamila Cadauna Pe libera

Alberto Giacomy

Pietro Bastogi

Accordo e Oneri

per la concessione di una linea
di navigazione tra
Ancona ed Alessandria.

Art. 1°

Il servizio dovrà farsi con piroscafi della Società Concessionaria e comprenderà 14 viaggi al mese da Ancona ad Alessandria con approdo a Corfù e viceversa.

Durante il 1° anno di esercizio, il servizio sarà però limitato a 2 viaggi al mese.

Il numero delle leghe fra i diversi scali, detti rimane stabilito come segue:

Da Ancona a Corfù	Leghe	129	
" Corfù ad Alessandria	"	245	374
" Brindisi ad Alessandria	"	274	

Art. 2

Il Governo avrà facoltà di sopprimere degli approdi e stabilirne dei nuovi sempre che non si prolunghi la corsa. In questi casi le condizioni del contratto saranno fissate di comune accordo.

In caso di contestazione sarà giudicato fra le parti un Consiglio di Arbitri.

Questo Consiglio di Arbitri sarà composto di 2 persone a scelta del Governo e di due persone a scelta della Società. Queste quattro persone ne designeranno una quinta a maggioranza di voti, la quale sarà devoluta la presidenza. A parità di voti la scelta della quinta persona verrà fatta dal Presidente del Tribunale di Commercio della città in cui ha od avrà sede il Ministero.

Il Consiglio di Arbitri giudicherà e pronuncierà inappellabilmente.

Art.° 3.

I giorni di partenza saranno determinati dal Ministero dei Lavori Pubblici sentita la Società, e potranno essere variati mediante preavviso di due mesi. Gli orari degli arrivi e delle partenze dovranno però sempre essere in relazione cogli arrivi e le partenze da Alessandria dei treni delle Ferrovie.

Il Ministro dei Lavori Pubblici e la Autorità superiori della Provincia potranno tanto nelle stazioni di partenza come nei punti intermedi far visitare i mezzi di trasporto prima della partenza dei piroscafi, ma per un tempo non maggiore di ore 3 da quello fissato per tale partenza.

questo ritardo non darà luogo ad indennità.

I birocchi della società non potranno opporsi ad altre fermate che a quelle designate nel loro itinerario salvo il caso di forza maggiore che dovrà essere dichiarato con processo verbale a forma della legge.

Se l'opposizione per forza maggiore avrà luogo in un porto estero il processo verbale dovrà essere vidimato dal Console italiano.

Art. 4

Nei porti italiani un Commissario del Governo sarà incaricato di vegliare alla esatta esecuzione delle condizioni del Capitolato.

I Commissari del Governo avranno diritto di far a bordo dei birocchi le visite che giudicheranno opportune, ma in modo a non ritardare la corsa, e potranno farsi accompagnare a quest'uopo dalle persone di cui stimeranno convenire richiedere l'assistenza.

I Commissari del Governo saranno designati dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto col Ministro della Marina.

Art. 5.

Prima della partenza dei piroscafi il Commissario del Governo dovrà riconoscere le

l'immersione del Piroscafo non ecceda il limite fissato dal Carico intero, cioè de'due terzi, destino non sia Caricato oltre la sudetta sua portata, e l'equipaggio è al completo e constatera' l'ora della partenza del piroscafo.

Il Commissario del Governo potrà inoltre dovere in qualunque occasione che gli sia data, visione del giornale di Bordo e dell'inventario degli oggetti ed attrezzi necessari alla navigazione esistenti in ciascun piroscafo.

Art.o 6.

I piroscafi addetti al servizio dovranno essere di una portata non minore di 300 Tonnellate di stazza, misura di Costruttore, e della velocità media di 10 nodi all'ora, dovranno essere coperti della bandiera nazionale e quindi sottoposti a tutte le leggi e disposizioni che regolano gli altri bastimenti nazionali di tal genere.

I detti piroscafi saranno di solida costruzione, muniti di buone macchine e tali da poter distare alle esigenze della navigazione, a tutte le prescrizioni delle vigenti leggi marittime e da poter corrispondere pienamente e costantemente all'oggetto cui sono destinati.

Nessun piroscafo verrà ammesso in servizio se non dopo essere stato esaminato ed accettato da una Giunta speciale che sarà nominata dal Ministero della Marina, la quale dovrà accertare che i bastimenti riuniscono le condizioni del capitolato, siano equipaggiati per ciascun piroscafo a norma del regolamento e costruzioni della Marina mercantile.

Per gli oggetti ed attrezzi necessari alla navigazione dovrà osservarsi quanto è prescritto dai vigenti Regolamenti e dalle Società assicuratrici.

La Società dovrà avere il numero di piroscafi stabiliti necessario alla esatta e regolare esecuzione del servizio. Dopo il 1° Anno di esercizio la Società dovrà avere non meno di 4 piroscafi che riuniscano le condizioni sovraespresse.

Art. 7.

Il Ministero dei Lavori Pubblici potrà in ogni tempo ordinare delle visite onde accertare che i piroscafi riuniscono tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei viaggiatori.

Risultando dalle visite che alcuno dei

piroscafi non soddisfacesse alle condizioni sovraespresse, la Società dovrà nel limite di tempo che verrà assegnato surrogarlo, od uniformarsi a quelle altre prescrizioni che emaneranno dal Ministero, ferma la responsabilità che dall'impresa possa aver incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

In caso di dissenso fra la persona che sarà eseguita la visita d'ordine del Ministro e la Società sulle condizioni del piroscafo, se debbasi ritenere, rinnovare, o basti il ristorarlo, la questione sarà decisa da un Consiglio di arbitri come all'Art.o 2 il quale giudicherà previa la visita del piroscafo da uno di lui delegato sentite le parti nelle loro osservazioni scritte.

In caso di naufragio o di altro accidente qualunque una conseguenza del quale il piroscafo si perda o si riconosca inservibile, si concederà alla Società il termine di 18 mesi per provvedersene di altro. Nel frattempo la Società potrà servirsi di battelli presi a noleggio addatti pure al servizio, ed avendo la velocità prescritta dall'Art.o 6.

C. 50. 3

Art.° 8

e Mediante la sovvenzione accordata dal Governo, la Società Concessionaria sarà obbligata al trasporto regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, siano originari e a destino dei R.i Stati, siano originari e a destino di Stati esteri, ivi compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, nonchè gli stampati, carta, provviste ed altro piccolo materiale relativo sempre al servizio governativo, e come sarà inscritto sul foglio di via.

Il pagamento della sovvenzione sarà fatto per trimestri, mediante regolare mandato emesso dal Direttore della Società, il quale per gli effetti civili di ragione dovrà eleggere domicilio nella città ove risiede il Governo.

Art.° 9.

La Società Concessionaria dovrà destinare in ogni piroscafo un locale spazioso e ben riparato per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave rimanendo la custodia dei dispacci affidata al Capitano del piroscafo sotto la sua misura

sabilità.

Qualora l'Amministrazione delle Poste credesse di destinare un impiegato a bordo, la Società è in obbligo di assegnare al medesimo senza corrispettivo un Camerino con letto, indipendentemente da un armadio e sufficienti locali per le operazioni postali durante il viaggio.

Quest'impiegato prenderà posto alla tavola dei passeggieri di 1ª Classe a metà prezzo della tariffa.

Qualora il Navicello fosse costretto ad approdare in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle Poste potrà richiedere che la metà a sua disposizione pel servizio dei dispacci bassi migliore imbarazione di lui avrà a prendere il Comando uno degli Ufficiali di bordo.

Art.o 10.

Ove per avaria i piroscafi dovessero approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario di cui all'Art.o 5.o per cui si dovessero nell'impossibilità di proseguire la corsa il Capitano è strettamente obbligato a curare la consegna dei dispacci all'Ufficio

di posta locale o precursore per essere inol-
trati a destino coi mezzi ordinari, quando
non sia possibile curarne la spedizione col
treno privilegiato governativo od altro diretto
al luogo di destinazione dei dispacci medes-
simi, rimanendo la spesa a carico della
Società.

Art. 11

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori
e delle merci è devoluto esclusivamente alla
Società concessionaria.

Il prodotto delle tasse delle corrispon-
denze e del loro trasporto è devoluto intie-
ramente all'Amministrazione delle Poste.

Non saranno ricevute a bordo delle
corrispondenze che quelle che saranno rego-
larmente consegnate dagli Uffizi di Posta.

Ogni qualunque contravvenzione alle leggi
postali per parte della Società e dei suoi
Agenti sarà punita a norma delle leggi
stesse.

Su di ogni piroscafo verrà collocata a
cura dell'Amministrazione delle Poste una
cassetta mobile per l'impostazione delle
lettere, che dovrà essere consegnata chiusa

mente ai dispacci all'Ufficio di Posta-Stabilito nei luoghi di approdo.

Art.° 12.

La Società Concessionaria sarà tenuta a dar passaggio sui piroscafi agli impiegati civili o militari che viaggiano per cagione di servizio alla metà del prezzo stabilito per gli altri passeggieri non compreso il vitto.

La Società non sarà però obbligata a ricevere un numero di questi passeggieri maggiore di 6 nei posti di 1.a e 2.a Classe di ciascun piroscafo.

Art.° 13.

Gl'indigenti ed i marinai naufraghi che dall'estero ritornano in patria saranno trasportati a spese dello Stato al prezzo di L.e 5. al giorno compreso il vitto. Le richieste per l'imbarco saranno rilasciate dal Console od Agente del Governo.

Queste individui non potranno eccedere il numero di 10 per ogni viaggio senza il consenso della Società.

Al medesimo prezzo ed alle stesse condizioni saranno trasportati i malviventi che verrà ordinato di rimpatriare dagli agenti

Consolari.

Art.° 14.

La Società sarà obbligata al trasporto gratuito della Corrispondenze postali d'ogni genere, ed al trasporto a prezzi ridotti delle persone di cui ai precedenti Articoli 12 e 13 in quelle Linee non contemplate nel Contratto di cui venisse ad avere per conto proprio l'esercizio, e che fossero il prolungamento o una diramazione della Linea con cessa con questa Convenzione.

Art.° 15.

I passeggeri a bordo dei piroscafi saranno trattati con riguardo. Un registro sarà costantemente aperto su di ogni piroscafo per accogliere le lagnanze dei viaggiatori.

Il Commissario del governo dovrà trasmettere le lagnanze di qualche gravità al Ministero, il quale avrà il diritto di ordinare l'allontanamento degli agenti della Compagnia che fossero ritenuti colpevoli.

Art.° 16.

In caso di guerra marittima saranno

facoltà del Governo di far continuare o sospendere il servizio.

Nel primo caso il Governo assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra risultanza al servizio stesso, qualunque danno derivante dalle cause di guerra.

Nel secondo caso, e per tutto il tempo in cui durerà la sospensione del servizio ognuna delle Società contraenti piroscafi della Società potranno essere presi a nolo dal Governo. Il prezzo e le condizioni del noleggio saranno fissate di comune accordo o dal Consiglio d'arbitri di cui all'Art.° 2.° e dovrà pure determinato il valore dei bastimenti da rimborsarsi alla Società nella circostanza che andassero perduti unicamente nel fatto di guerra, dovendo i rischi di mare, di fuoco ed altro rimanere a carico della Società.

Qualora al Governo non convenisse di noleggiare i detti piroscafi, verrà corrisposta alla Società durante l'interruzione del servizio un equa indennità da fissarsi di comune accordo o per mezzo del Consiglio di Arbitri summentovato.

Art. 17.

La velocità determinata dall'Art. 6 essendo una velocità media, cioè indipendente da circostanze di vento e di mare favorevole o sfavorevole, salvo i casi di forza maggiore debitamente giustificati, i piroscafi della Compagnia dovranno compiere in ogni semestre decorrente dal 1° Gennaio e dal 1° Luglio la totalità dei loro viaggi di andata e ritorno tra Genova ed Alessandria in ore 2692 qualora il servizio fosse regolato a due viaggi al mese, ed in ore 5384 quando fosse portato a quattro viaggi al mese. Nelle ore di viaggio sovradesignate non sono comprese quelle di fermata negli scali intermedi.

Se il limite fissato è oltrepassato di 140 ore cioè di 67 ore nel primo periodo e di 134 ore nel secondo periodo, sarà fatta una ritenenza sulla sovvenzione dovuta alla Compagnia del 4% per ogni Quarantesimo, che verrà scontata sulle sovvenzioni successive all'accertamento delle incorse eccedenze di limite.

Art. 18.

Per ogni ritardo nella partenza non giustificato da causa di forza maggiore la Società incorrerà in una multa di £ 50 per ogni ora. Se il ritardo si prolunga oltre le ore 10 la multa darà di £ 100 per ogni ora.

Qualora un piroscafo senza causa di forza maggiore approdasse in qualche porto o rada non contemplato nel suo itinerario, la Società incorrerà in una multa di £ 2000.

Il ritardo frapposto dalla Società a rimpiazzare un piroscafo perduto o dichiarato alla navigazione darà luogo ad una multa di £ 300 per ogni giorno, senza pregiudizio delle penalità comminate dall'Art. 19 seguente.

L'Ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente sulla fattura della sovvenzione.

Art. 19.

Qualora la partenza di un piroscafo dopo dichiarata senza causa di forza maggiore di 24 ore, il Commissario del Governo

i Direttori delle Poste, sarà avviso della Società, prenderanno di concerto colle Autorità locali tutte le disposizioni necessarie per assicurare il disimpegno dei dispacci, noleggiando all'uopo altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno tutte poste a carico della Società.

Nel caso d'interruzione rispettata il Governo potrà con semplice lettera o mandato giudiziale eccitare il Direttore della Società, perchè il servizio sia eseguito secondo le norme prescritte dal presente Capitolato d'oneri; tali inviti avranno efficacia di legale e formale costituzione in mora.

Quando nonostante tali inviti di non fossero nuove interruzioni sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del Contratto, che potrà essere per questo solo fatto pronunciata dal Tribunale competente.

Art.° 20.

A garanzia degli obblighi assunti dalla Società dovrà questa prestare nell'atto della sottoscrizione del Contratto una Cauzione di L. 500,000 in numerario od in titoli del

debito pubblico dello Stato.

Qualora il concessionario non fosse in grado di cominciare il servizio all'epoca prescritta, il contratto s'intenderà risolto e la cauzione di cui sopra cadrà di piena diritto al Governo, a meno che non sia accertato che il ritardo o l'inadempimento del servizio è indipendente dalla Società, ed è cagionato da forza maggiore.

Quando poi la Società avrà cominciato il servizio con due piroscafi di sua proprietà, e costrutti in conformità delle prescrizioni del capitolato, la cauzione di L. 500,000 sarà restituita, e rimarrà ipotecata al Governo una parte del materiale suddetto per tener luogo di cauzione.

Art 21.

Il servizio dovrà essere cominciato 6 mesi dopo la legge di approvazione del contratto, e durerà per anni 15 continui, computati dal giorno in cui della incominciare il servizio medesimo.

Durante i primi 6 mesi di esercizio la Società potrà valersi per il servizio di piroscafi presi a noleggio, quantunque non

riuniscano le condizioni del Capitolato, purchè siano almeno di N.° 01 Comm.i ed abbiano la velocità prescritta dall'Art.6 eccezionalmente ridotta di 1/2 miglio per ogni ora.

Alla scadenza del primo anno di servizio, la Società dovrà essere provveduta di tutto il materiale completamente atto a prestare alle prescrizioni del suddetto Capitolato.

Qualora la Società intendesse impiegare di cominciare il servizio con battelli appositamente costrutti non più tardi di 8 mesi dopo l'emanazione della legge d'approvazione del Contratto, il Governo acconsentirà che l'apertura della linea, e così l'inizio del servizio sia protratto al 1.° giorno successivo a quello di scadenza di detto termine di 8 mesi, e che i 15 anni di durata della Concessione siano computati cominciando dal giorno predetto.

Art. 12.

Durante la Concessione il Governo potrà accordare sovvenzioni e favori ad altre Compagnie di navigazione che percorrano la detta linea dai porti d'Italia

ad Alessandria d'Egitto.

Questa concessione però non è valida, valida [illegible] ~~a quelle linee di navigazione [illegible] dai bastimenti di altre nazioni [illegible] da porti italiani [illegible] bastimenti [illegible] della nazione [illegible] della linea dell'Italia~~.

Art. 23.

Il concessionario non potrà cedere ad altri la presente [illegible] senza aver ottenuto speciale decreto dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Contravvenendosi dal concessionario a questo patto, è il Governo in facoltà di dichiarare risolto il contratto senza obbligo di previo avviso giudiziale di diffidamento.

Non sarà però vietato al Concessionario di aggiungersi [illegible] nella concessione, o di trasferire la Concessione stessa a Società in accomandita per azioni al portatore di cui il Sig. Palmer sia il Gerente.

La Società dovrà aver sede nel R. Stato.

Art. 24

Tutte le difficoltà a cui potesse dar

luogo l'esecuzione o l'interpretazione di alcune delle Clausole del contratto saranno giudicate dal Consiglio di Stato, a meno che non trattisi di questioni di competenza della Marina, nel qual caso sarà arbitro fra le parti il Consiglio di Amministrazione, meno in quelle questioni che debbono commettersi al Consiglio di Arbitri ——

Fatto in Torino in doppio originale addì due di Gennajo dell'Anno Mille Ottocento sessantadue ——

Sulle quelle linee che partendo da porti italiani, ma non facendo capo ai porti dell'Egitto, toccassero gli scali intermedi designati nella predetta Concessione, non sparimenti applicabile ad una linea che si volesse stabilire fra i porti di Genova e Livorno ed Alessandria d'Egitto.

Alberto Geisser

Pietro Paoloni

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D' ITALIA

Il nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento nazionale l'unito progetto di legge per lo stabilimento di un servizio postale marittimo fra Ancona ed Egitto ed è ad un tempo incaricato di sostenerne la discussione.

Torino gennaio 1862

Vittorio Emanuele